

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Concession Methods in Highways' Systems. Problems and Perspectives

ΚΑΛΤΣΟΥΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός, Δρ. Οικονομικής Ανάπτυξης, Λέκτορας Σχολής Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π. Σχολή Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π., τηλ. +30 210 7721477, fax. +30 210 7721287, email: akaltsounis@transport.ntua.gr

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΟΥΚΑΣ, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Νεϊγύ 7, 11144, Αθήνα. Τηλ. +30 210 2020905, +30 6974706170, email: lucdimit@gmail.com

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

Στο παρόν άρθρο επιχειρείται η διεθνής κριτική ανασκόπηση των μεθόδων χρηματοδότησης σημαντικών συγκοινωνιακών υποδομών -κυρίως Ευρωπαϊκών- καθώς και η συνοπτική καταγραφή των προβλημάτων που ανέκυψαν και ανακύπτουν από τις εναλλακτικές αυτές μορφές χρηματοδότησης. Συγκεκριμένα, γίνεται καταγραφή των περισσότερο συνηθισμένων πρακτικών που χρησιμοποιούνται διεθνώς, ενώ με συντομία επιχειρείται η συμβολή στην εμπειρία των ελληνικών εφαρμογών προωθημένων συστημάτων διαχείρισης των οικονομικών πόρων για την υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η επικαιρότητα των τελευταίων ετών και ειδικά των πιο πρόσφατων, αναδεικνύει την ανάγκη για μια τέτοια συμβολή. Προς τον στόχο αυτό, στην παρούσα εργασία παρουσιάζονται πολύ επίκαιρα στοιχεία από ανάλυση δεδηλωμένων προτιμήσεων, σχετικά με την αποτελεσματικότητα των προωθημένων – ειδικά για την Ελλάδα- αυτών συστημάτων υλοποίησης οδικών συγκοινωνιακών έργων και ειδικά την αποδοχή εκ μέρους των χρηστών των συστημάτων αυτών. Η συστηματική καταγραφή και ανάλυση των χαρακτηριστικών των χρηστών στην τρέχουσα περίοδο, είναι σαφές ότι αποτελεί σημαντικό στοιχείο του τεκμηριωμένου σχεδιασμού πολιτικής των μεταφορών στο προσεχές διάστημα της οικονομικής ρευστότητας.

ABSTRACT:

In the current study, a thorough review of the international experience on the financial methods of significant road transport infrastructure –mainly European- accompanied with a brief commendation of the problems raised for these alternative financial methods. This review and classification aims on enhancing the national experience on the advanced construction and management methods of the road transport infrastructure. Recent developments on the progress of the Greek National Highways system, reveals the need for such analysis. Finally, results from a stated-preference analysis –performed in the current year- are presented, providing useful results on the users' willingness to pay for improved services, an element of increased importance on the national transport policy, especially in the current period of financial scarcity and turbulence.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως είναι πλέον ευρέως παραδεκτό, τα οδικά έργα αποτελούν βασικές τεχνικές υποδομές με πολλαπλές ευεργετικές επιδράσεις στην ανάπτυξη και ειδικότερα στην αποκεντρωμένη ανάπτυξη, η οποία αποτελεί την κύρια επιδίωξη της σύγχρονης οικονομίας. Έχει αποδειχθεί ότι η αποκεντρωμένη ανάπτυξη συμβάλλει δυναμικά στην υλοποίηση της αναγκαίας αλλαγής της οργάνωσης των κοινωνιών, η οποία αποτελεί προϋπόθεση για την επιτυχή αντιμετώπιση της αυξανόμενης πολυπλοκότητας του διεθνούς ανταγωνισμού. Μέρος της ύφεσης που αντιμετώπιζε η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) στη δεκαετία του '80 οφείλεται σύμφωνα με το Λευκό Βιβλίο για την Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα, Απασχόληση που εκδόθηκε το 1994 από τις Ε.Ε. και στις ελλιπείς οδικές υποδομές.

Η δεκαετία του '80 θεωρείται για την Ε.Ε. μία περίοδος με περιορισμένες επενδυτικές προσπάθειες στην αναβάθμιση των οδικών και λοιπών συγκοινωνιακών υποδομών. Αποτέλεσμα αυτών των περιορισμών ήταν να προκύψουν ακαμψίες, βραδύτητες και δυσλειτουργίες, οι οποίες όπως καταγγέλλουν οι οικονομικοί κύκλοι, αποτελούν μία εκ των κυριότερων αιτιών για τις μετέπειτα αδυναμίες της ανταγωνιστικής της ικανότητας και κατά συνέπεια των προβλημάτων που συνεχίζει να αντιμετωπίζει στον κοινωνικοοικονομικό τομέα. Παρόμοια αποτελέσματα έδειξαν και έρευνες που έγιναν σε άλλες χώρες και ιδιαίτερα στις Η.Π.Α. και στην Ιαπωνία, οι οποίες την περίοδο αυτή αντιμετώπιζαν συναφή προβλήματα.

Κατανοώντας λοιπόν οι παραπάνω χώρες αυτή την πραγματικότητα, δηλαδή ότι η βελτίωσή των οδικών υποδομών εξασφαλίζει σε μια αλληλοτροφοδοτούμενη σχέση των κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη, αρχίζουν από τις αρχές της δεκαετίας του '90 να δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην αναβάθμιση των οδικών υποδομών. Η Ε.Ε. την περίοδο αυτή καταβάλλει προγραμματισμένες προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό των οδικών υποδομών, δίνοντας βαρύτητα στην κατασκευή των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων, τα οποία θεωρεί απαραίτητα για την καλύτερευση των επιδόσεων της οικονομίας και των συνθηκών ζωής.

Η υλοποίηση όμως των επιδιώξεων αυτών (κατασκευή των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων) απαιτεί μεγάλα χρηματικά ποσά, τα οποία δυστυχώς, σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. δεν μπορούν να καλυφθούν από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους. Δηλαδή η αναγκαιότητα της αναβάθμισης των οδικών υποδομών προϋποθέτει την επίλυση του προβλήματος της εξασφάλισης επαρκών οικονομικών πόρων. Έτσι στη διαμορφωθείσα αυτή πραγματικότητα η άμεση και επιτακτική ανάγκη για εξεύρεση νέων μορφών χρηματοδότησης αποτελεί κοινή διαπίστωση. Στο πλαίσιο λοιπόν αυτών των συνθηκών η χρηματοδότηση των διευρωπαϊκών οδικών δικτύων από την είσπραξη ανταποδοτικών τελών (διοδίων), δηλαδή το κόστος του έργου να βαρύνει το χρήστη, εμφανίζεται ως λύση με θετικές προοπτικές και σαφή πλεονεκτήματα. Συγκεκριμένα, έχει επιτρέψει κατά το παρελθόν σε πολλές χώρες να κατασκευάσουν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα ένα σημαντικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Ιταλία, η Γαλλία, η Πορτογαλία, η Αυστρία, η Ισπανία, το Μεξικό κ.λ.π.

Γύρω από την έννοια των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) έχουν αναπτυχθεί διάφορες παραλλαγές. Οι περισσότερο εφαρμοζόμενες από αυτές είναι:

- B.O.T.: Build – Operate – Transfer (Κατασκευή – Λειτουργία / Εκμετάλλευση – Μεταβίβαση)
- B.O.O.T.: Build – Own – Operate – Transfer (Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία / Εκμετάλλευση – Μεταβίβαση).
- B.O.O.: Build – Own – Operate (Κατασκευή – Ιδιοκτησία – Λειτουργία).
- B.T.O.: Build – Transfer – Operate (Κατασκευή – Μεταβίβαση – Εκμετάλλευση)
- D.B.F.O.: Design – Build – Finance – Operate (Σχεδιασμός – Κατασκευή – Χρηματοδότηση – Λειτουργία / Εκμετάλλευση).

Από τις παραπάνω παραλλαγές των ΣΔΙΤ στις οδικές υποδομές, εκείνη που κυρίως χρησιμοποιείται είναι η B.O.T. και η D.B.F.O. Με βάση τις αρχές και δομές του ελεύθερου ανταγωνισμού στις οποίες καλούνται να λειτουργήσουν και αυτές οι επενδυτικές δραστηριότητες θα πρέπει πρωτίστως, όπως

όλες οι ιδιωτικές επενδύσεις που λειτουργούν σε αυτές τις δομές, να παρέχουν ικανοποιητικές υπηρεσίες προς τους 'πελάτες' (χρήστες).

Στο παρόν άρθρο, παρουσιάζεται σύντομα και ανασκοπικά η διεθνή εμπειρία (κυρίως η ευρωπαϊκή). Ακολουθώς, παρουσιάζεται μέρος των αποτελεσμάτων από έρευνα δεδηλωμένων προτιμήσεων που πραγματοποιήθηκε τον Φεβρουάριο του 2011, στην οποία επιχειρείται να αποδοθούν τα χαρακτηριστικά των προτιμήσεων των χρηστών της υπεραστικής οδικής υποδομής. Στο τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα στο συγκεκριμένο πεδίο.

2. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

Οι ιδιωτικοποιήσεις των οδικών και λοιπών τεχνικών υποδομών (Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα-ΣΔΙΤ) πρωτοεφαρμόστηκαν από τις Κυβερνήσεις της Μεγάλης Βρετανίας και των ΗΠΑ στις αρχές της δεκαετίας του '80. Η Ε.Ε. άρχισε να δραστηριοποιείται στην κατεύθυνση αυτή από τις αρχές της δεκαετίας του '90. Οι επιδιώξεις της Ε.Ε. για ιδιωτικοποίηση των οδικών υποδομών, λόγω της απροθυμίας

του ιδιωτικού κεφαλαίου να συμμετάσχει, βρίσκονται ακόμα στο μεγαλύτερο μέρος τους σε αρχικά στάδια. Προσπάθειες επίσης ιδιωτικοποίησης των οδικών υποδομών κάνουν και πολλές από τις πρώην ανατολικές χώρες και σημερινά μέλη της Ε.Ε. όπως π.χ. η Τσεχία, η Ουγγαρία και η Ιρλανδία. Βέβαια, η ώθηση που έχει πάρει ο θεσμός των PPP's (ΣΔΙΤ) σε διάφορες χώρες οδήγησε σε διαφορετικές προσεγγίσεις του θεσμού αυτού. Αυτό έγινε προκειμένου κάθε χώρα να επισπεύσει την κατασκευή οδικών υποδομών ανάλογα με τον βαθμό ανάπτυξης της αλλά και ανάλογα με τη διεθνή συγκυρία κάθε φορά, στα πλαίσια της διαρκώς διευρυνόμενης παγκόσμιας οικονομίας. Μάλιστα η παγκοσμιοποίηση, με την έννοια της αλληλεξάρτησης μεταξύ των εθνικών οικονομιών, είναι αυτή που ώθησε τα περισσότερα κράτη διεθνώς να ακολουθήσουν την πολιτική των ΣΔΙΤ προκειμένου να επιταχύνουν την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών που είναι αναγκαία για την προσαρμογή τους στα πλαίσια της νέας οικονομικής διεθνούς κατάστασης. Έτσι, λοιπόν, μπορούμε να ισχυριστούμε πως οι ΣΔΙΤ αποτελούν μια παγκόσμια πρακτική (βλ. πιν.2).

Πιν.1. Έργα με ΣΔΙΤ παγκοσμίως ανάλογα με το είδος των έργων απ' το 1985 μέχρι το 2004 και το κόστος τους σε δις \$-περιλαμβάνονται και αυτά που ήταν εν εξελίξει εκείνη την περίοδο

Table 1. PPP projects worldwide depending of the type of projects from 1985 until 2004 and their cost in billion \$- Including those that were in progress at that time

Project Type	Total Planned & Funded Since 1985				Total Funded & Completed by 10/04				% Funded & Completed by 10/04	
	#	%	\$Billion	%	#	%	\$Billion	%	% of #	% of \$
Road	656	31%	\$324.7	37%	359	32%	\$157.3	35%	55%	48%
Rail	247	12%	\$280.6	32%	107	10%	\$143.7	32%	43%	51%
Airport	182	9%	\$88.0	10%	67	6%	\$49.5	11%	37%	56%
Seaport	142	7%	\$39.5	4%	44	4%	\$10.6	2%	31%	27%
Water	616	29%	\$95.4	11%	391	35%	\$62.8	14%	63%	66%
Building	253	12%	\$59.2	7%	153	14%	\$27.0	6%	60%	46%
Total	2096	100%	\$887.4	100%	1121	100%	\$450.9	100%	53%	51%

Πηγή : AECOM Consult, Inc. "Synthesis of Public-Private Partnership Projects for Roads, Bridges & Tunnels from Around the World – 1985-2004"

Ακολουθεί η ανασκόπηση των περισσότερο προβεβλημένων διεθνών παραδειγμάτων κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας οδικών υποδομών με τη μέθοδο ΣΔΙΤ.

2.1 Η εφαρμογή των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην Μ. Βρετανία

Στη Μ. Βρετανία, στον τομέα των συγκοινωνιακών έργων, ο βασικός τύπος συμβάσεων που χρησιμοποιήθηκε είναι DBOO (design-build-own-operate) ήδη απ' το 1992, οπότε και υπογράφηκε η πρώτη τέτοιου είδους σύμβαση, για την κατασκευή 8 μεγάλων αυτοκινητοδρόμων τα οποία θα χρηματοδοτούνταν μέσω «σκιδών» διοδίων-δηλαδή φόρων οι οποίοι θα εισπράττονταν από το κράτος μέσα από διάφορες πηγές και θα αποδίδονται στον ιδιώτη ως αμοιβή για την συμμετοχή του στην χρηματοδότηση του έργου.

Η πολιτική-οικονομική συγκυρία στην Βρετανία η οποία έδωσε μεγάλη ώθηση στην εφαρμογή των PFI ξεκίνησε με την ιδιωτικοποίηση σημαντικών κομματιών των μεταφορικών υποδομών και ιδίως των πιο τεχνολογικά εξελιγμένων όπως σιδηρόδρομους, αστικές συγκοινωνίες και αεροπορία. Ταυτόχρονα η κυβέρνηση προσπάθησε από τότε να εμπλέξει τον ιδιωτικό τομέα στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών διαφόρων ειδών, με εξέχουσα θέση αυτόν των μεταφορών, αλλά και να αναπτύξει συνεργασία με αυτόν έτσι ώστε να συνδυάσει τις ικανότητες και την εξειδίκευση του ιδιωτικού τομέα με την παροχή και διοίκηση υπηρεσιών και έργων που παραδοσιακά αναλαμβάνονται από το δημόσιο. Επίσης, δεσμεύεται ο ιδιωτικός τομέας με την λήξη της περιόδου Παραχώρησης να παραδώσει στο δημόσιο ένα έργο άρτιο από τεχνική και λειτουργική άποψη (Χειμωνίδη-Τερροβίτη, 2003) έτσι, η εφαρμογή των PPP's στην Μ. Βρετανία, στην περίπτωση των έργων, είναι ιδιαίτερα πλούσια.

2.1.2. Προβλήματα που ανέκυψαν από την εφαρμογή των ΣΔΙΤ (Politt, 2000)

Μέσα απ' το PFI η Βρετανική κυβέρνηση έχει διαμορφώσει όρους για την αύξηση των επενδύσεων στη χώρα και έχει κατορθώσει σε μεγάλο βαθμό την

συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση υποδομών σε πολλούς τομείς κοινής ωφέλειας. Παρ' όλα αυτά είναι πολλές οι περιπτώσεις όπου διάφορα προγράμματα PFI όχι μόνο δεν απέφεραν τελικά τα προβλεπόμενα οφέλη, αλλά εμφάνισαν πολλά προβλήματα και αδυναμίες, με αποτέλεσμα να ασκηθεί έντονη κριτική. Βασικά προβλήματα, που έχουν εμφανισθεί σε πολλά προγράμματα, είναι:

- Η διαδικασία διαγωνισμού είναι συνήθως μακροχρόνια, αφού συνήθως απαιτούνται δυο χρόνια απ' την απόκτηση του έργου μέχρι την υπογραφή συμβολαίου και αυτό γιατί η όλη διαδικασία (πρόσκληση, ξεκαθάρισμα προσφορών, διαπραγμάτευση συμβολαίων) είναι αρκετά γραφειοκρατική και περίπλοκη.

- Το κόστος διαγωνισμού είναι μεγάλο και προϋποθέτει ένα υψηλό όγκο συναλλαγών. Το αρχικό κόστος για κάθε διαγωνισμό μπορεί να ανέρχεται στο 0,5 εκ.€ για τον καθένα διαγωνιζόμενο. Μάλιστα, έχει υπολογιστεί πως το κόστος συναλλαγών (transaction cost) που προκύπτει για κάθε έργο με το σύστημα Παραχώρησης, το οποίο μάλιστα είναι ανεξάρτητο του μεγέθους και της δυσκολίας του παραχωρούμενου έργου αντιστοιχεί στο 2,7% του συνολικού κόστους σε αντίθεση με το 0,65 % για τις παραδοσιακού τύπου αναθέσεις.

2.2 Το παράδειγμα της Ισπανίας

Την δεκαετία του 1990, οπότε και ξεκίνησε και διαδόθηκε η πλατιά εφαρμογή των συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, η Ισπανία είχε ήδη μια μακρά ιστορία στην εφαρμογή των συγχρηματοδοτήσεων. Υπάρχει ιστορικό κατασκευής δρόμων ήδη απ' το 19^ο αιώνα, με ιδιωτικά κεφάλαια. Κατά τη δεκαετία του '70, χρησιμοποιούταν μια μορφή ΣΔΙΤ της μορφής BOT (Build-Own-Transfer) για την κατασκευή ενός μεγάλου αριθμού αυτοκινητόδρομων με διόδια, επίσης με την συμμετοχή και ιδιωτικών κεφαλαίων. Την περίοδο 1960-1980 κυριαρχούσε η κατασκευή δρόμων με διόδια, των λεγόμενων "autovias" (International Business & Economics research journal, 2008). Στην συνέχεια, και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90 η χρηματοδότηση των αυτοκινητοδρόμων

2.3 Η περίπτωση της Γερμανίας

Η συνολική αξία των επενδύσεων σε προγράμματα PPP για την Γερμανία, υπολογίστηκε για το 2006 και μετά στα 890 εκ. € σε δημοτικό επίπεδο και 1,2 δις € σε ομοσπονδιακό, ποσά πολύ μεγαλύτερα από αυτά που επενδύθηκαν σε αντίστοιχα projects πριν το 2004 (International Business & Economics research journal, 2008).

Παρά τα όσα αναφέρθηκαν υπάρχει ένα μεγάλο ποσοστό δήμων και περιφερειακών κρατών-περίπου τα ¾ των δήμων, ιδίως βέβαια των πιο μικρών, οι οποίοι δεν είχαν υιοθετήσει και ούτε σκόπευαν να υιοθετήσουν τέτοιου τύπου συμβάσεις (PPP projects in Germany, 2006). Συνολικά η Γερμανία είναι απ' τις χώρες που επιλέγουν σε μεγάλο βαθμό ακόμα τις «παραδοσιακού τύπου» μεθόδους χρηματοδότησης των οδικών τους υποδομών. Για λόγους περιορισμένης έκτασης της παρούσας εργασίας, η περισσότερο λεπτομερή παρουσίαση της Γερμανικής εμπειρίας παραλήπεται εδώ.

3. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

3.1 Μεθοδολογία διερεύνησης

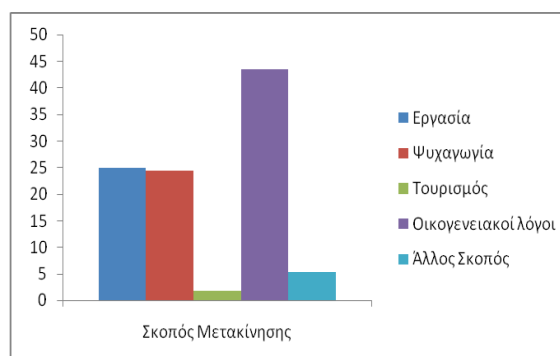
Στόχος της παρούσας ενότητας είναι η περαιτέρω διερεύνηση της άποψης των χρηστών όσον αφορά στα βασικά στοιχεία της ασκούμενης πολιτικής σχετικά με τις συμβάσεις των αυτοκινητοδρόμων, οι οποίοι κατασκευάζονται αυτή τη περίοδο. Έγινε προσπάθεια, μέσα από την έρευνα αυτή να καταγραφεί η άποψη σε σχέση με την τρέχουσα επικαιρότητα σχετικά με την πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων, τις συνεχείς αυξήσεις στις τιμές των διοδίων τελών και το κίνημα διαμαρτυρίας «δεν πληρώνω διόδια» που, όπως φαίνεται αποκτά πανελλήνια εμβέλεια και δράση και επηρεάζει την συμπεριφορά χιλιάδων χρηστών των αυτοκινητοδρόμων. Τα αποτελέσματα της διερεύνησης, λόγω έλλειψης διαθέσιμου χώρου, θα

περιοριστούν στο τμήμα του συστήματος των ελληνικών υπεραστικών αυτοκινητόδρομων Κόρινθος-Πάτρα το οποίο είναι και αντιπροσωπευτικό, καθώς τα αποτελέσματα και από τα υπόλοιπα τμήματα του εθνικού δικτύου είναι παρόμοια.

i. Ο σκοπός της μετακίνησης.

Οι σκοποί της μετακίνησης των ερωτηθέντων ποικίλλουν. Συγκεκριμένα:

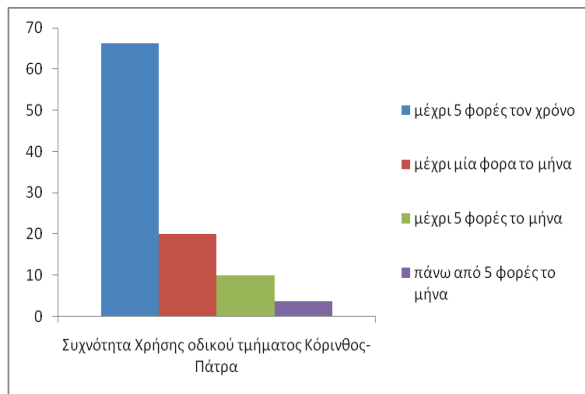
- Οι ερωτηθέντες που μετακινούνται με σκοπό την εργασία είναι το 25%
- Αντίστοιχα αυτοί με σκοπό την ψυχαγωγία το 24,4%
- Οι οικογενειακοί λόγοι είναι ο σκοπός του 43,45% των μετακινήσεων
- Ο τουρισμός είναι σκοπός μετακίνησης του 1,79%
- Το 5,36% των ερωτηθέντων ανέφεραν κάποιον άλλο λόγο.



Σχήμα 1. Σκοπός της μετακίνησης
Figure 1. Purpose of travel

ii. Πόσο συχνά οι ερωτούμενοι χρησιμοποιούν το οδικό τμήμα Κόρινθος-Πάτρα.

Το 66,37% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί το οδικό αυτό τμήμα μέχρι 5 φορές τον χρόνο, το 20% μέχρι μια φορά τον μήνα, μέχρι 5 φορές τον μήνα χρησιμοποιείται από το 10% των ερωτηθέντων και πάνω από 5 φορές τον μήνα χρησιμοποιείται από το 3,63%.

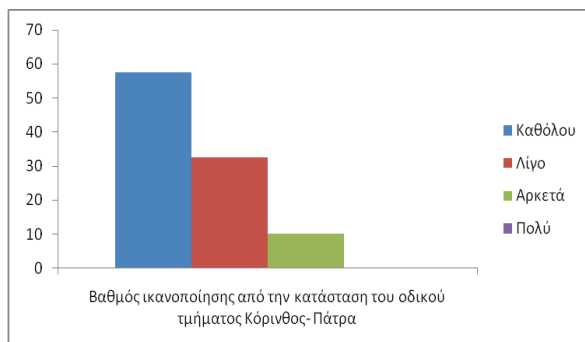


Σχήμα 2. Συχνότητα χρήσης οδικού τμήματος Κόρινθος-Πάτρα
Figure 2. Frequency of use road section Korinthos- Patra

iii. **Η άποψη τους για την κατάσταση του οδικού αυτού τμήματος.**

Οι απαντήσεις στην ερώτηση αυτή χωρίστηκαν σε 4 κλάσεις:

- Καθόλου ευχαριστημένος απαντά το 57,5% των ερωτηθέντων.
- Λίγο απαντά το 32,5% των ερωτηθέντων.
- Αρκετά απαντά το 10%
- Πολύ δεν απάντησε κανένας εκ των ερωτηθέντων.

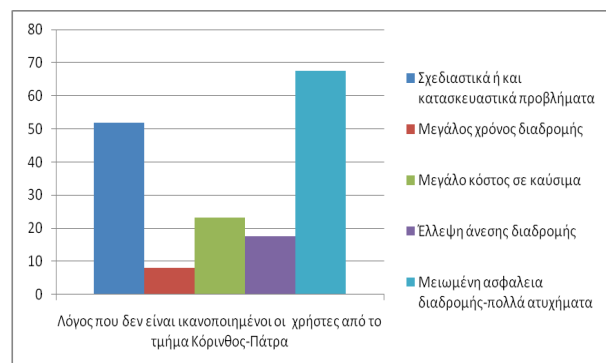


Σχήμα 3. Βαθμός ικανοποίησης των χρηστών, από την κατάσταση του οδικού τμήματος Κόρινθος-Πάτρα
Figure 3. User satisfaction on the conditions of the road section Korinthos-Patra

iv. **Εάν όχι για ποιόν λόγο δεν είναι ικανοποιημένοι οι ερωτηθέντες.**

Οι απαντήσεις που έδωσαν οι ερωτηθέντες χωρίστηκαν σε 5 κατηγορίες:

- Σχεδιαστικά και κατασκευαστικά προβλήματα αναφέρει το 51,88% των ερωτηθέντων.
- Μεγάλο χρόνο διαδρομής αναφέρει το 8,13% των ερωτηθέντων.
- Μεγάλο κόστος σε καύσιμα αναφέρει το 23,13%
- Έλλειψη άνεσης διαδρομής το 17,5% των ερωτηθέντων.
- Μειωμένη ασφάλεια διαδρομής και πολλά ατυχήματα αναφέρει η μεγάλη πλειοψηφία των ερωτηθέντων σε ποσοστό 67,5%.

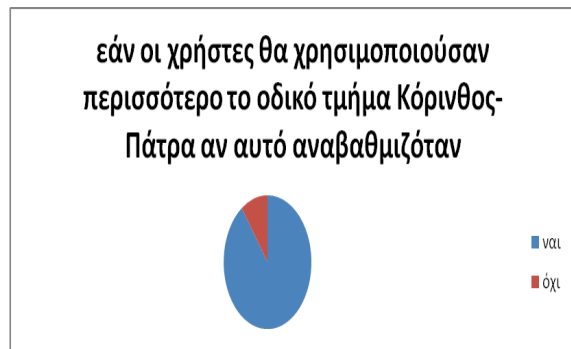


Σχήμα 4. Λόγοι για τους οποίους δεν είναι ικανοποιημένοι, οι χρήστες για το οδικό τμήμα Κόρινθος-Πάτρα
Figure 4. Reasons why users are dissatisfied of the road section Korinthos-Patra

Προφανώς οι περισσότεροι ερωτηθέντες ανέφεραν παραπάνω από έναν λόγους. Οι πλέον αναφερόμενοι λόγοι είναι τα σχεδιαστικά και κατασκευαστικά προβλήματα και η μειωμένη ασφάλεια του οδικού τμήματος, οι οποίοι αναφέρονται από πάνω από το 50% του δείγματος. Αυτό αποδεικνύει πώς τα βασικά προβλήματα του τμήματος αυτού προέρχονται από την κατάσταση του ίδιου του οδικού τμήματος η οποία, αν αλλάξει, θα ενθαρρύνει τους χρήστες στο να χρησιμοποιούν συχνότερα το τμήμα αυτό. Αυτό αποδεικνύεται ακριβώς παρακάτω.

v. **Εάν οι χρήστες θα χρησιμοποιούσαν περισσότερο το τμήμα αυτό εάν αναβαθμιζόταν και γινόταν σύγχρονος αυτοκινητόδρομος.**

Ναι απαντά το 90% των ερωτηθέντων.

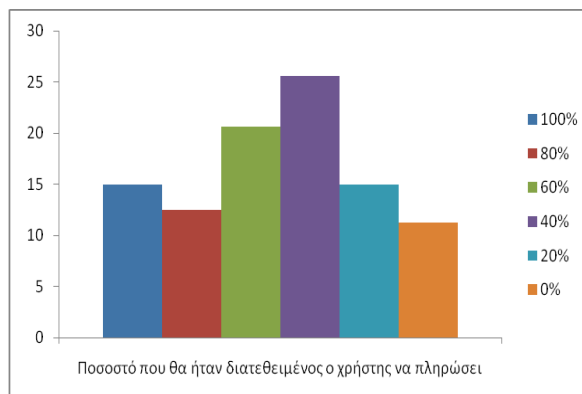


Σχήμα 5. Ποσοστό χρηστών που θα χρησιμοποιούσαν το οδικό τμήμα Κόρινθος-Πάτρα, αν αυτό αναβαθμιζόταν
Figure 5. Percentage of users who would use the road section Korinthos- Patra, if upgraded

Αυτό σημαίνει πως όταν και αν αναβαθμιστεί το παραπάνω οδικό τμήμα σε σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο θα δημιουργήσει σημαντική παράγωγη κυκλοφορία. Ακόμα, διαφαίνεται πως για το συγκεκριμένο οδικό τμήμα ένα επενδυτικό σχέδιο αναβάθμισης του θα ήταν βιώσιμο αφού θα είχε σημαντικά υψηλότερη κυκλοφορία.

vi. **Εάν τα οφέλη που θα είχε ο χρήστης από την αναβάθμιση του παραπάνω οδικού τμήματος σε σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο, από εξοικονόμηση χρόνου και καυσίμων, ανέρχονταν σε 10€, τι ποσοστό θα ήταν διατεθειμένος να πληρώσει (σαν διόδια προφανώς).**

- 100% απαντά το 15% των ερωτηθέντων
- 80% το 12,5% των ερωτηθέντων
- 60% το 20,62%
- 40% το 25,63%
- 20% το 15%
- 0% απαντά το 11,25%



Σχήμα 6. Ποσοστό που θα ήταν διατεθειμένος ο χρήστης να πληρώσει σε διόδια, μετά την αναβάθμιση του οδικού δικτύου Κόρινθος-Πάτρα
Figure 6. Percentage of the willingness to pay of tolls after upgrading the road section Korinthos- Patra

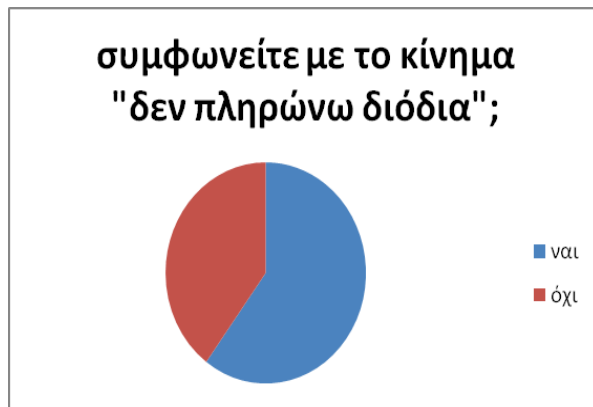
Οι απαντήσεις δείχνουν πως, κατά μέσο όρο, οι ερωτηθέντες θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν σε διόδια το 50,62% της συνολικής ωφέλειας που θα είχαν από την αναβάθμιση του οδικού αυτού τμήματος σε σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο.

Οι επόμενες ερωτήσεις (13-19) είναι παρόμοιες με τις προαναφερθείσες αλλά αφορούν το σύνολο του οδικού δικτύου. Μέσα από αυτές μπορούμε να εξάγουμε σημαντικά συμπεράσματα για το εθνικό οδικό δίκτυο και την άποψη του κοινωνικού συνόλου που κάνει χρήση αυτού.

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν (20-24) αφορούν στην άποψη των χρηστών των οδικών υποδομών για το κίνημα «δεν πληρώνω διόδια» και το ποιος έχει την ευθύνη για την σημερινή κατάσταση με τους παραχωρούμενους αυτοκινητόδρομους και τις συμβάσεις που έχει συνάψει το Δημόσιο με τις κατασκευάστριες εταιρείες.

vii. **Συμφωνείτε με το κίνημα «δεν πληρώνω διόδια»;**

Ναι απαντά το 60,12%.



Σχήμα 7. Ποσοστό που συμφωνεί με το κίνημα «Δεν πληρώνω διόδια»
Figure 7. Percentage who agree with the movement “Don’t pay tolls”

Σχετικά με την ερ. 20, δηλαδή το αν τοποθετούνται υπέρ ή κατά του κινήματος «δεν πληρώνω». Εδώ γίνεται διάκριση ανάλογα με:

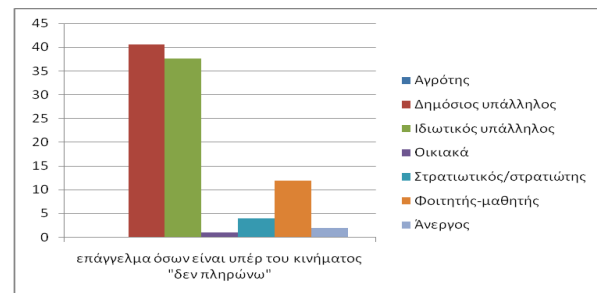
- Την ηλικία. Συγκεκριμένα, το σύνολο των ερωτηθέντων χωρίζεται σε 2 κατηγορίες. Όσους είναι μέχρι 45 ετών και όσους είναι παραπάνω.
- Το μορφωτικό επίπεδο. Εδώ η διάκριση γίνεται όπως και στην ερ.19
- Το επάγγελμα. Εδώ, επιλέγονται όσοι απαντούν ναι στην ερ.20 και κατανομούνται στις διάφορες επαγγελματικές κατηγορίες ανάλογα με το πώς απάντησαν στην ερ.3.

Συγκεκριμένα, στόχος είναι το να διαπιστωθεί αν το δείγμα των ερωτηθέντων διαφοροποιείται σε σχέση με τους 3 αυτούς παράγοντες ή παρουσιάζει μια ομοιόμορφη συμπεριφορά.

- Σχετικά με την ερώτηση 20. Εδώ, γίνεται η ανάλυση των αποτελεσμάτων, σύμφωνα με τις διακρίσεις που προαναφέρθηκαν. Με τον τρόπο αυτό, μπορούμε να σκιαγραφήσουμε καλύτερα το προφίλ όσων τοποθετούνται υπέρ ή κατά του κινήματος αυτού.

Τέλος, η διάκριση με βάση το επάγγελμα γίνεται προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι υποστηρικτές του κινήματος «δεν πληρώνω» ανήκουν σε κάποιες συγκεκριμένες επαγγελματικές κατηγορίες.

Ακολουθεί η κατανομή ανά επάγγελμα, όσων είναι υπέρ του κινήματος.



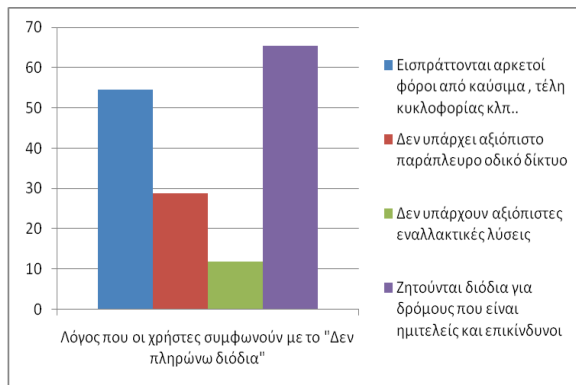
Σχήμα 8. Επάγγελμα όσων είναι υπέρ του κινήματος «Δεν πληρώνω διόδια»
Figure 8. Occupation of those who are in favour of the movement “Don’t pay tolls”

Στις περισσότερες επαγγελματικές κατηγορίες (εκτός από τους συνταξιούχους και τα οικιακά) οι υποστηρικτές του κινήματος είναι περισσότεροι από όσους δεν το υποστηρίζουν. Συγκεκριμένα, υπέρ του κινήματος είναι:

- Κανένας αγρότης
- Το 67,21% των δημοσίων υπαλλήλων
- Το 52,77 των εργαζόμενων στον ιδιωτικό τομέα
- Το 25% όσων ασχολούνται με οικιακά
- Το 50% των στρατιωτικών
- Το 20% των συνταξιούχων
- Το 92,86% των φοιτητών-μαθητών
- Το 66,67% των ανέργων

viii. **Αν ναι, για ποιο λόγο;**

- Γιατί εισπράττονται αρκετοί φόροι από καύσιμα, τέλη κυκλοφορίας κλπ απαντά το 54,46% των ερωτηθέντων.
- Γιατί δεν υπάρχει αξιόπιστο παράπλευρο οδικό δίκτυο απαντά το 28,71% των ερωτηθέντων
- Γιατί δεν υπάρχουν αξιόπιστες εναλλακτικές λύσεις απαντά το 11,88%
- Γιατί ζητούνται διόδια για δρόμους που είναι ημιτελείς και επικίνδυνοι, απαντά το 65,35% των ερωτηθέντων.

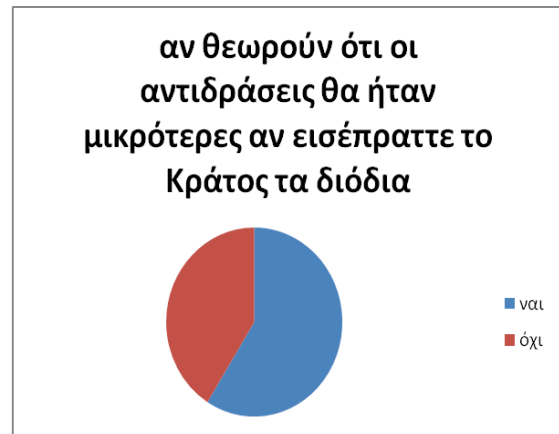


Σχήμα 9. Λόγοι που οι χρήστες συμφωνούν με το κίνημα «Δεν πληρώνω διόδια»
Figure 9. Purposes which the users agree with the movement "Don't pay tolls"

Εδώ, προφανώς, το άθροισμα των απαντήσεων ξεπερνά το 100%, αφού όπως είναι προφανές πως οι περισσότεροι έδωσαν παραπάνω από μια απαντήσεις. Επίσης, εύκολα καταλαβαίνει κανείς πως οι χρεώσεις που επιβάλλονται θεωρούνται υπερβολικές από την πλειοψηφία. Ακόμα, πάνω από το 50% των απαντήσεων εστιάζουν στο ζήτημα του γεγονότος πως οι δρόμοι που διαχειρίζονται οι εταιρείες και για τους οποίους εισπράττονται διόδια είναι ημιτελείς και επικίνδυνοι αλλά επίσης θεωρούν πως οι φόροι που εισπράττονται από διόδια, τέλη κυκλοφορίας κλπ είναι υπερβολικοί και άρα είναι άδικο να υπάρχουν και χρεώσεις με την μορφή διοδίων τελών. Ουσιαστικά, τα βασικά προβληματικά χαρακτηριστικά τα οποία εντοπίζουν όσοι απαντούν στην ερώτηση είναι οι χρεώσεις των αυτοκινητιστών μέσα από τα τέλη κυκλοφορίας, τους φόρους στα καύσιμα αλλά και τις υπερβολικές χρεώσεις των διοδίων για δρόμους οι οποίοι είναι ημιτελείς και επικίνδυνοι. Αξίζει να σημειωθεί δε, πως την ερώτηση αυτή την απάντησαν μόνο όσοι συμφωνούν με το κίνημα και όχι των σύνολο των αυτοκινητιστών. Όσοι δεν απάντησαν δεν σημαίνει, όπως θα φανεί και παρακάτω, ότι δεν θεωρούν σημαντικά τα παραπάνω αλλά επειδή δεν συμφωνούν με αυτή τη μορφή διαμαρτυρίας. Η αίσθηση αδικίας προκύπτει από το σύνολο των ερωτηθέντων και φαίνεται ακριβώς παρακάτω.

ix. **Πιστεύετε πως η αντίδραση των χρηστών στο κίνημα δεν πληρώνω θα ήταν μικρότερη, αν η εισπραξη των διοδίων γινόταν από το Κράτος και όχι από τις κατασκευάστριες εταιρείες;**

Ναι απαντά το 58,93% των ερωτηθέντων.



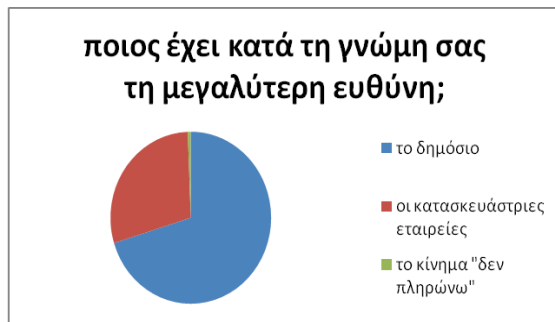
Σχήμα 10. Ποσοστό χρηστών που η αντίδρασή τους θα μειώνονταν, στην περίπτωση που το Κράτος εισέπραττε τα διόδια

Figure 10. Percentage of users that their reaction would be reduced if the State will received the tolls.

Αυτό σημαίνει πως η πλειοψηφία των χρηστών, ανεξάρτητα με το αν συμφωνούν με το κίνημα αυτό, θεωρεί ιδιαίτερα προβληματικό το γεγονός πως τα χρήματα που πληρώνουν τα καρτώνονται οι κατασκευάστριες εταιρείες και όχι το Δημόσιο. Αντίθετα, ένα 41,07%, ανεξάρτητα με το αν συμφωνεί με το κίνημα αυτό, δεν ενδιαφέρεται για το ποιος εισπράττει τα χρήματα αυτά

x. **Ποιος πιστεύετε ότι έχει την μεγαλύτερη ευθύνη για την υπάρχουσα κατάσταση και τον κίνδυνο της μη ολοκλήρωσης της κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων.**

- Το δημόσιο απαντά το 70,24% των ερωτηθέντων
- Οι κατασκευάστριες εταιρείες απαντά το 29,16% των ερωτηθέντων
- Το κίνημα «δεν πληρώνω διόδια» θεωρεί το 0,6%



Σχήμα 11. Ποσοστό ερωτηθέντων που θεωρεί ότι για την υπάρχουσα κατάσταση ευθύνεται το Δημόσιο

Figure 11. Percentage who consider that the government is responsible for the current situation

Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί πως την μεγαλύτερη ευθύνη για την υπάρχουσα κατάσταση την έχει το ελληνικό Δημόσιο. Αυτό συμβαίνει όχι άδικά, αφού το Δημόσιο όχι μόνο δεν προστατεύει το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου αλλά συναινεί στις διαρκείς

5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Fayard A. "overview of the scope and limitations of Public Private Partnerships. European Conference of Ministers of transport. Paris, ministry of public works, transport and housing. 1999

Politt, M. G. "The declining role of the state in infrastructure investments in the UK". Department of applied economics, university of Cambridge.2000

PPP projects in Germany. A survey in current projects in federal, land & municipal level, DIFU, 2006

«Public Private Partnerships in Spain. Lessons and opportunities» international business & economics research journal/ 02-2008

Ηλιάδης Δημήτριος. "Ιδιωτικοποίηση των οδικών υποδομών στην Ελλάδα. Προβλήματα – Προοπτικές". Διπλωματική Εργασία (υπό εκπόνηση), Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2011.

Καλτσούνης, Α. Σύστημα Σύμβασης Παραχώρησης. Εκδόσεις εργαστηρίου

αυξήσεις των διοδίων που επιβάλλουν οι κατασκευάστριες εταιρείες.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παράθεση των παραπάνω στοιχείων και η ανάλυσή τους μπορεί να προσφέρει χρήσιμα συμπεράσματα, σε ό,τι αφορά στη διεθνή εμπειρία της εφαρμογής συστημάτων παραχώρησης για την κατασκευή και συντήρηση οδικών κυρίως υποδομών. Ειδικότερα για τη Ελλάδα, τα αποτελέσματα της καταγραφής με τη μέθοδο δεδηλωμένων προτιμήσεων, παρουσιάζουν ενδιαφέροντα στοιχεία για την αποδοχή τέτοιων συστημάτων χρηματοδότησης, ακόμη και την τρέχουσα περίοδο της οικονομικής κρίσης. Λόγω του περιορισμένου χώρου του παρόντος άρθρου, η ανάλυση περιλαμβάνει την αριθμητική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας, ενώ σε επόμενο στάδιο, έχει προγραμματιστεί και η ποιοτική αξιολόγησή της.

Συγκοινωνιακής Υποδομής της σχολής Αγρονόμων-Τοπογράφων του ΕΜΠ 2001

Λευκή Βίβλος. «Η ευρωπαϊκή πολιτική στις μεταφορές με ορίζοντα το 2010. Η ώρα των επιλογών».2001

NAMA, 2000, «Σχεδιασμός και πολιτική διοδίων».

Χειμωνίδη-Τερροβίτη, Στ. Συμμετοχή ιδιωτών στα έργα υποδομής και αυτοχρηματοδότηση. ΚΕΠΕ, Αθήνα, 2003.