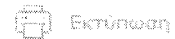


# ΤΟ ΒΗΜΑ

## Οικονομία



### Μεγάλα έργα: Στο 1 δισ. ευρώ οι διεκδικήσεις των κατασκευαστών

Δυσοίωνες προβλέψεις για τις συμβάσεις παραχώρησης από την Deutsche Bank

Χεκίμογλου Αχιλλέας

ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ: 25/04/2012, 07:38 | ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ: 25/04/2012, 07:38

Ένα δισ. ευρώ διεκδικούν από το δημόσιο οι κοινοπραξίες που λειτουργούν και κατασκευάζουν τα μεγάλα οδικά έργα με συμβάσεις παραχώρησης, σύμφωνα με τον παραιτηθέντα γενικό γραμματέα συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων, κ. **Σ. Λαμπρόπουλο**. Αυτό αποκάλυψε την Τρίτη, μιλώντας σε ειδική εκδήλωση για τα μεγάλα έργα, στο πλαίσιο του διεθνούς συνεδρίου Transport Research Arena (TRA), που πραγματοποιείται στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Για το ζήτημα των συμβάσεων παραχώρησης, που ήταν και το κεντρικό θέμα της εκδήλωσης, τοποθετήθηκαν σημαντικοί παράγοντες της υπόθεσης, καθώς, πέραν του κ. Λαμπρόπουλου, από το πάνελ «παρήλασαν» το στέλεχος της Ernst & Young, κ. **Γ. Σμυρνιούδης** (εταιρίας που συμβουλεύει το δημόσιο), ο εκπρόσωπος της Deutsche Bank, κ. **Μάικ Ρέντιγκαν** (σύμβουλος των δανειστριών τραπεζών) και ο καθηγητής του Πολυτεχνείου της Μαδρίτης, κ. **Χοσέ Βασάγιο**, ο οποίος παρουσίασε τον τρόπο με τον οποίο η ισπανική κυβέρνηση προσπαθεί να σώσει τα μεγάλα οδικά έργα. Άλλωστε, όπως τόνισε ο γενικός γραμματέας δημοσίων έργων κ. **Ι. Οικονομίδης**, που συντόνισε τη συζήτηση, «το ζήτημα έχει πολλές διαστάσεις και είναι πολύπλοκο».

#### «Re-Set» στα έργα

Στην ομιλία του, ο πρώην γενικός γραμματέας συγχρηματοδοτούμενων έργων, κ. Λαμπρόπουλος τόνισε ότι η επανέναρξη των έργων θα φέρει γρήγορες νίκες και νέες επενδύσεις στη χώρα μας, όμως στάθηκε στο γεγονός ότι οι προσδοκίες των τριών μερών (δημόσιο, κοινοπραξίες, τράπεζες) δεν εκπληρώθηκαν.

«Για να μην διαλυθούν οι συμβάσεις προτείνουμε ένα σενάριο "lose-lose"» είπε ο καθηγητής του ΕΜΠ και ανέτρεξε στα προβλήματα που συνάντησαν τα έργα από την εποχή της σύναψης των συμβάσεων παραχώρησης, και λόγω των καθυστερήσεων του δημοσίου, οι οποίες έγιναν εφιαλτήριο για να ζητούν σήμερα οι παραχωρησιούχοι ένα δισ. ευρώ.

Ο κ. Λαμπρόπουλος ξεκαθάρισε ότι πλέον αυτά τα ζητήματα έχουν επιλυθεί. Όμως, όπως τόνισε, οι νέες προβολές των ροών της κυκλοφορίας δείχνουν χαμηλότερα έσοδα για τις παραχωρήσεις. Επίσης, συμπλήρωσε ότι η πολιτική διοδίων πρέπει να γίνει πιο δίκαιη για τους τακτικούς χρήστες, χωρίς, όμως αυτό να επηρεάζει τις οικονομικές

διαστάσεις των έργων. «Σε κάποιες περιπτώσεις δεν υπάρχει ισορροπία μεταξύ της τιμής των διοδίων και των παρεχόμενων υπηρεσιών» τόνισε και συμπλήρωσε ότι η απουσία εναλλακτικού οδικού δικτύου χειροτερεύει την κατάσταση.

Ο πρώην γενικός γραμματέας στάθηκε και στο ζήτημα των ηλεκτρονικών διοδίων, τα οποία, όπως είπε, μπορούν να φέρουν δικαιότερη τιμολόγηση για τον περιορισμό της μόνιμης επιβάρυνσης των τακτικών χρηστών και των κοινωνικών αντιδράσεων, όμως προϋποθέτουν την ύπαρξη διαλειτουργικών συστημάτων, την δημιουργία μίας μεγάλης βάσης δεδομένων όλων των οχημάτων που κινούνται στο οδικό δίκτυο και τον συστηματικό έλεγχο των παραβάσεων.

Ο κ. Λαμπρόπουλος αναφέρθηκε και στο πλαίσιο συνεννόησης που επιτεύχθηκε μεταξύ του δημοσίου και των παραχωρησιούχων, ενώ μίλησε για αυτά που έγιναν στη συνέχεια.

*«Οι τεχνικές λύσεις συμφωνήθηκαν από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και η πρότασή μας πέρασε από την Ε.Ε., τα δικαιώματα του δημοσίου από τις συμβάσεις παραχώρησης μεταβιβάστηκαν στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και συμφωνήθηκε στην Ευρώπη η δημιουργία του Risk Sharing Instrument (μέσο επιμερισμού χρηματοπιστωτικού κινδύνου)»* τόνισε.

Σύμφωνα με τον κ. Λαμπρόπουλο, οι τρεις άξονες του "Re-Set" των έργων είναι:

- Η ολοκλήρωση των τεχνικών αλλαγών και η συμφωνία για τις διεκδικήσεις των παραχωρησιούχων
- Η επίτευξη ενός βιώσιμου εσωτερικού βαθμού απόδοσης των επενδύσεων (IRR) για τις κοινοπραξίες
- Η συμφωνία των κοινοπραξιών με τις τράπεζες για τα δάνεια και τα επιτόκια

Ο κ. Λαμπρόπουλος είπε ότι τα έσοδα του δημοσίου από τις συμβάσεις παραχώρησης προτείνεται να δοθούν ως έντοκα δάνεια στους παραχωρησιούχους, προκειμένου να έχουν οριακά βιώσιμο IRR, προς αποφυγήν ευνόητων περιπετειών και να επιστραφούν στο κράτος μελλοντικά, εν είδει ταμειακής διευκόλυνσης, προκειμένου να προχωρήσουν τα έργα.

Όπως τόνισε, μέχρι στιγμής οι τεχνικές αλλαγές έχουν σχεδόν συμφωνηθεί. Επίσης, σε ό,τι αφορά τις αλλαγές του φυσικού αντικείμενου δύο συμβάσεων έχει βρεθεί λύση για μία σύμβαση παραχώρησης και εκκρεμεί η δεύτερη, ενώ αναφορικά με τις διεκδικήσεις, ο οποίος φτάνουν το 1 δισ. ευρώ, σε δύο συμβάσεις ο διάλογος έχει προχωρήσει ικανοποιητικά, ενώ σε άλλες δύο εξελίσσεται αρκετά καλά.

Ο κ. Λαμπρόπουλος κατέληξε, λέγοντας ότι στόχος είναι στα τέλη Ιουλίου τα δύο μέρη να έχουν δώσει τα χέρια, ούτως ώστε τον Οκτώβριο η συμφωνία να πάει προς κύρωση στη Βουλή.

## Μεγάλες απώλειες εάν δεν γίνουν τα έργα

«Οι προθεσμίες αποπεράτωσης των έργων δεν θα τηρηθούν στις περισσότερες των περιπτώσεων» τόνισε, στην παρουσίασή του ο κ. Σμυρνιούδης, ο οποίος υπογράμμισε ότι επτά τράπεζες - στην πλειονότητά τους ελληνικές- συμμετέχουν στο «μπουκέτο» δανεισμού των έργων με δάνεια 260 εκατ. ευρώ και άνω η κάθε μία.

«Οι συμβάσεις παραχώρησης έκρυσαν διάφορους παράγοντες» τόνισε, όπως η χαμηλή κυκλοφοριακή ροή, η υποχρέωση εμπροσθοβαρούς κατασκευής υποδομών, τα προβλήματα στον σχεδιασμό των έργων, οι αντιδράσεις για τα διόδια, η αργοπορία του δημοσίου και η αδυναμία εφαρμογής των ηλεκτρονικών διοδίων. Ειδικότερα, όπως τόνισε, καθυστερήσεις όπως η χρονοβόρος έγκριση περιβαλλοντικών όρων και η επιστροφή ΦΠΑ επιβάρυναν τις συμβάσεις, ενώ, όπως σημείωσε, τα τελευταία δύο χρόνια η μείωση της κίνησης των οχημάτων, η χαμηλή πιστοληπτική δυνατότητα και η πιστωτική ασφυξία έκαναν τα πράγματα ακόμη πιο δύσκολα και οδήγησαν στην διακοπή των έργων.

«Οι επιλογές του κράτους είναι είτε να υποστηρίξει τα έργα είτε να διαλύσει τις συμβάσεις» τόνισε ο κ. Σμυρνιούδης και συμπλήρωσε ότι, εάν αυτά δεν ολοκληρωθούν, η χώρα θα χάσει επενδύσεις ύψους 6 δισ. ευρώ (και έναν «πολλαπλασιαστή» του ΑΕΠ), περίπου 30.000 θέσεις εργασίας και θα «κερδίσει» την αύξηση του μεταφορικού κόστους και ένα κακό επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Επίσης, υπογράμμισε ότι η διάλυση των συμβάσεων θα οδηγούσε σε δύσκολη θέση τους δανειστές, θα δημιουργούσε αρνητικό προηγούμενο για άμεσες ξένες επενδύσεις, θα μείωνε τα ποσοστά απορρόφησης του ΕΣΠΑ και θα οδηγούσε το δημόσιο στην καταβολή αποζημιώσεων από ένα έως και δύο δισ. ευρώ.

## Δυσοίωνες προβλέψεις από την Deutsche Bank

Το υψηλόβαθμο στέλεχος της Deutsche Bank, κ. Ρέντιγκαν ανέλυσε το διεθνές περιβάλλον του τραπεζικού τομέα, ο οποίος, όπως τόνισε, αντιμετωπίζει την πρόκληση «των τεράστιων αλλαγών που έφερε η "Βασιλεία III"», όμως συμπλήρωσε ότι «μία σειρά από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι σε θέση να κάνουν business, όμως με τελείως διαφορετικό χρονικό ορίζοντα». «Τα μακροπρόθεσμα δάνεια των 25 ετών πρέπει να κατέβουν στα πέντε έως επτά χρόνια» παρατήρησε.

«Οι κυβερνήσεις θα συνεχίσουν να αναζητούν την άντληση κεφαλαίων. Για χώρες, όπως αυτές του Μεσογειακού Νότου, όμως, αυτές οι αγορές δεν θα είναι άμεσα διαθέσιμες» τόνισε και πρόσθεσε ότι είναι μεγάλος ο αριθμός των προβληματικών δανείων, που δόθηκαν με εσφαλισμένες εκτιμήσεις.

Το στέλεχος της Deutsche Bank σημείωσε ότι είναι επιτακτική η ανάγκη να μειωθεί εντυπωσιακά ο ορίζοντας αποπληρωμής των δανείων, αφού «οι τράπεζες θα τελούν υπό

πίεση». «Υπάρχουν δανειστές εκεί έξω, οι οποίοι, όμως, επιθυμούν τελείως διαφορετικούς όρους από αυτούς που ξέραμε σήμερα» πρόσθεσε.

Σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης, ο κ. Ρέντιγκαν διεπίστωσε ότι αντιμετωπίζουν τρία προβλήματα. «Τις απώλειες κεφαλαίων, την ραγδαία μείωση της κίνησης και την αδυναμία αναδιάρθρωσης των έργων με νέους όρους». «Η αγορά έχει αλλάξει» επισήμανε και συμπλήρωσε ότι «δεν μπορείς να ζητάς από τους δανειστές να αναλάβουν το ρίσκο των διοδίων». Μάλιστα, έθεσε ως παράδειγμα αυτό της Αυστρίας, η οποία εγγυήθηκε το ρίσκο των διοδίων, προκειμένου να μην αντιμετωπίσει προβλήματα στις δικές της συμβάσεις παραχώρησης.

«Όσο πας να περάσεις το ρίσκο στους δανειστές τόσο πιο δύσκολα θα πετύχεις την χρηματοδότηση των έργων. Ή επαναδιαπραγματεύεσαι ή διαλύεις τις συμβάσεις» προειδοποίησε. «Όμως, γιατί να δανείσεις με 2,5% όταν ξέρεις ότι ο τόκος πρέπει να είναι 6%; Δεν έχει νόημα» είπε.

Ο κ. Ρέντιγκαν προέβλεψε ότι οι πιστωτικές συνθήκες θα εξακολουθήσουν να είναι δύσκολες και το κόστος του δανεισμού να είναι υψηλό. «Δεν υπάρχει καλή ή εύκολη λύση. Στο εξωτερικό καταγράφονται σοβαρές αμφιβολίες για το εάν η χώρα σας θα τηρήσει τις διεθνείς της δεσμεύσεις. Πρέπει η Ελλάδα και η Ευρωπαϊκή Ένωση να υλοστηρίξουν αυτά τα έργα» τόνισε.

«Είναι μία δύσκολη διαπραγμάτευση, όμως δεν γίνεται να περιμένουμε 25 χρόνια με επιτόκιο 2,5%. Έρχονται δύσκολες στιγμές για τις τράπεζες με μεγάλες διαγραφές χρεών, κάτι που θα κάνει τα πράγματα περίπλοκα. Υπάρχει θέληση, όμως οι συνθήκες δεν είναι οι σωστές. Πρέπει να βρεθεί λύση και για να γίνει αυτό, χρειάζεται υποστήριξη από την κυβέρνηση» κατέληξε.

### **Πώς έσωσαν τα έργα οι Ισπανοί**

«Η Ισπανία έκανε τις πρώτες συμβάσεις παραχώρησης στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και έχει μακρά εμπειρία. Η χώρα αναπτυσσόταν με ρυθμούς μεγαλύτερους από τον μέσο όρο της Ε.Ε. Όμως, η Ισπανική οικονομία στηριζόταν σε μεγάλο βαθμό στην εσωτερική κατανάλωση. Η φούσκα του real estate και η αύξηση του χρέους και του ελλείμματος, που έφερε η ύφεση, μείωσε εντυπωσιακά τους κυκλοφοριακούς φόρτους» σημείωσε ο κ. Βασάγιο.

«Οι εκτιμήσεις για τις κυκλοφοριακές ροές ήταν λάθος, αφού η κίνηση των οχημάτων ήταν εντυπωσιακά χαμηλότερη από την αναμενόμενη, ενώ η πτώση ήταν μεγαλύτερη από την μείωση του ΑΕΠ» τόνισε. Σύμφωνα με την παρουσίασή του, οι εκτιμήσεις των κυκλοφοριακών ροών των συμβάσεων παραχώρησης ήταν έως και 60% μειωμένες σε σχέση με την πραγματικότητα που έφερε η κρίση.

«Η Ισπανική κυβέρνηση επιχείρησε να εξαγοράσει τις ώριμες συμβάσεις παραχώρησης, που είχαν ολοκληρώσει το κατασκευαστικό τους έργο, αφού τυχόν χρεοκοπία τους θα είχε υψηλό κόστος. Και αυτό διότι θα ανέβαινε το έλλειμμα κατά 1% και θα οδηγούσε σε απώλεια του καλού ονόματος της Ισπανίας στις συμβάσεις παραχώρησης» είπε ο κ.

Βασάγιο.

Το 2010 δόθηκαν δάνεια από κράτος προς τους παραχωρησιούχους, τα οποία είχαν κυμαινόμενα επιτόκια, συνδεδεμένα με τα τελικά οικονομικά αποτελέσματα των συμβάσεων παραχώρησης. «Στόχος του δημοσίου ήταν και να βοηθήσει, αλλά να εγγυηθεί ότι θα πάρει τα χρήματά του πίσω και, μάλιστα, αυτά τα χρήματα δεν επηρέασαν το έλλειμμα. Το 2011 η κυβέρνηση επιδότησε τις προβληματικές συμβάσεις με την διαφορά ανάμεσα στα εκτιμώμενα και τις πραγματικά έσοδα, με ποσό που ανήλθε στα 80 εκατ. ευρώ» είπε.

«Το 2012 η κυβέρνηση διεπίστωσε ότι αυτές οι λύσεις δεν ήταν αρκετές. Έτσι, εξετάζει την συγχώνευση μεταξύ καλών και "τοξικών" συμβάσεων παραχώρησης, την χρονική επέκταση των παλιών συμβάσεων, μέσω διαγωνισμού, την εθνικοποίηση των χαμηλής μεταφορικής κίνησης έργων και την αλλαγή άλλων συμβάσεων από προκαθορισμένου χρόνου σε πιο ευέλικτης μορφής» τόνισε ο καθηγητής.



α α α . . . . . ιε δ α ε α ε ε α α  
 . α ε ε α ε α ε ε δ ε ε ε ε α α  
 α δε α ε δ . . . . .