

# Τα νέα μοντέλα χρηματοδότησης δημόσιων έργων

Τέσσερις σύγχρονες προτάσεις χρηματοδότησης παρουσιάστηκαν κατά την πρώτη ημέρα του 3ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών. Οι ομιλητές ανέδειξαν τις δυνατότητες διαμόρφωσης ενός βιώσιμου μείγματος χρηματοδότησης με την αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων εργαλείων προκειμένου να καταστεί εφικτή η υλοποίηση της νέας γενιάς έργων υποδομών.

**Νίκος Μαντζούφας: Η Ελλάδα η πλέον καινοτόμα χώρα που αξιοποιεί κοινοτικούς πόρους για τη χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ**

Ως η πλέον καινοτόμα χώρα, που αξιοποιεί κοινοτικούς πόρους, για τη χρηματοδότηση έργων ΣΔΙΤ, χαρακτηρίζεται η Ελλάδα, σύμφωνα με τον Ειδικό Γραμματέα ΣΔΙΤ του υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης, κ. Νίκο Μαντζούφα. Σύμφωνα με έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας, η Ελλάδα βρίσκεται στην 3η θέση παγκοσμίως, ανάμεσα σε 135 χώρες, στον τομέα των «Βέλτιστων Διαγωνιστικών Διαδικασιών σε έργα ΣΔΙΤ».

Όπως τόνισε ο κ. Μαντζούφας, έξι σχήματα κατά μέσο όρο εκδηλώνουν ενδιαφέρον στην πρώτη φάση και τρία σχήματα υποβάλλουν τελικές δεσμευτικές προσφορές σε κάθε διαγωνισμό έργου ΣΔΙΤ.

Πραγματοποιώντας ένα σύντομο απολογισμό, ο ειδικός γραμματέας σημείωσε ότι κατά την περίοδο 2009-2019 υλοποιήθηκαν 14 έργα ΣΔΙΤ, συνολικής αξίας 822 εκατ. ευρώ, ενώ υπάρχουν 12 νέα εγκεκριμένα έργα.

Όσον αφορά το μείγμα της επιτυχούς χρηματοδότησης ενός έργου ΣΔΙΤ, αυτό συνίσταται στις εξής πηγές: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), Ελληνικές Τράπεζες, Jessica, ΕΣΠΑ, ιδιωτικά κεφάλαια.

Ειδικά για την Ελλάδα, το μείγμα χρηματοδότησης των

υπογεγραμμένων έργων ΣΔΙΤ, βασίζεται κατά 39% σε πόρους ΕΣΠΑ (318 εκατ.) και κατά 61% σε ιδιωτική χρηματοδότηση (504,4 εκατ.), η οποία επιμερίζεται σε δάνεια ελληνικών εμπορικών τραπεζών 394 εκατ. ευρώ, στην ΕΤΕπ 58 εκατ. ευρώ και στο Jessica 53 εκατ. ευρώ.

Συνολικά, στη χώρα μας, έχουν υπογραφή 21 συμβάσεις με 43 έργα, συνολικής αξίας 300 εκατ. ευρώ, με αξιοποίηση 98 εκατ. από το Jessica.

Για το Ταμείο Υποδομών, ο κ. Μαντζούφας σημείωσε ότι για τη σύστασή του προβλέπεται χρηματοδοτική συνεισφορά από το ΠΔΕ προς την ΕΤΕπ πόρων ύψους 450 εκατ. ευρώ και εκτίμησε ότι σε λίγους μήνες θα βρίσκεται στην αγορά. Οι πόροι του συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και μπορούν να προσαυξάνονται περαιτέρω από συνεισφορά των περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων 2014-2020.

Αναφορικά με το Πακέτο Γιούνκερ (EFSI), υπάρχουν υπογεγραμμένες χρηματοδοτήσεις για 8 έργα ΣΔΙΤ αξίας 2,8 δισ. ευρώ, με τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια να αποτελούν ένα από τα υπογεγραμμένα και εγκεκριμένα έργα που υλοποιούνται με το εν λόγω χρηματοδοτικό εργαλείο.

Κλείνοντας, ο κ. Μαντζούφας τόνισε ότι επετεύχθη «η ενεργοποίηση πολλών πηγών χρηματοδότησης, με ένα νέα μείγμα την κάθε φορά» και παράλληλα ευχήθηκε «η εμπειρία που διαθέτουμε να μας οδηγήσει σε νέα σχήματα και δομές, ώστε να εκκινήσουμε τη νέα γενιά έργων».

### **Βίκυ Κεφαλά: Πρωταθλήτρια η Ελλάδα στην απορρόφηση πόρων από το Πακέτο Γιούνκερ**

Στη χρηματοδότηση των έργων μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (EFSI), γνωστού και ως Πακέτου Γιούνκερ, αναφέρθηκε κατά την παρουσίασή της, η κυρία Βίκυ Κεφαλά, μέλος της Επενδυτικής Επιτροπής του Ταμείου και Επικεφαλής Επενδύσεων & Αναπτυξιακών Έργων στη CCC.

Όπως εξήγησε, η διάρκεια ζωής του Ταμείου, το οποίο ξεκίνησε το 2014, εκτείνεται έως τον Δεκέμβριο του 2020 και έχει ως βασικό άξονα την ανάκαμψη των επενδύσεων στην Ευρώπη, παρέχοντας εγγυήσεις ύψους 33,5 δισ. ευρώ στις χρηματοδοτήσεις του Ομίλου της ΕΤΕπ.

Σύμφωνα με την κυρία Κεφαλά, από τον επενδυτικό στόχο των 500 δισ. ευρώ που έχει τεθεί, αυτή τη στιγμή έχει επιτευχθεί κινητοποίηση κεφαλαίων που αγγίζει τα 400 δισ. ευρώ σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Αναφερόμενη στις ωφέλειες που έχει αποκομίσει η Ελλάδα από το Πακέτο Γιουνκέρ, σημείωσε ότι οι επενδύσεις της ΕΤΕπ αγγίζουν τα 2,7 δισ. ευρώ και αναμένεται με τη σειρά τους να κινητοποιήσουν πρόσθετα κεφάλαια 11,5 δισ. ευρώ, τοποθετώντας τη χώρα στην πρώτη θέση πανευρωπαϊκά όσον αφορά την αξιοποίηση του χρηματοδοτικού εργαλείου σε σχέση με το ΑΕΠ της, με 33 έργα συνολικά.

Όπως είπε, μεταξύ των εν δυνάμει ωφελούμενων από την χρηματοδοτική κάνουλα του Ταμείου, συγκαταλέγονται ιδιωτικές εταιρείες, μεγάλες επιχειρήσεις, οργανισμοί του Δημόσιου Τομέα, Τράπεζες και επενδυτικά funds.

Πρόσθεσε πως κριτήρια επιλεξιμότητας των έργων για χρηματοδότηση από το EFSI αποτελούν η οικονομική και η τεχνική τους βιωσιμότητα, η ωριμότητά τους καθώς και εάν εμπίπτουν σε επιλέξιμους τομείς, όπως το περιβάλλον, η ενέργεια και οι μεταφορές.

Κλείνοντας την τοποθέτησή της, ανέφερε ότι τα πλεονεκτήματα των δανείων της ΕΤΕπ συνίστανται στη μεγάλη διάρκεια αποπληρωμής και την ελκυστική τιμολόγηση με τη σφραγίδα ποιότητας της Τράπεζας, η οποία δύναται να παράσχει και τεχνική συνδρομή στην προετοιμασία των οικονομικών και τεχνικών στοιχείων του έργου.

**Σέργιος Λαμπρόπουλος: Παράδειγμα προς αποφυγή το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού**

Για τις διεθνείς τάσεις, την ελληνική πραγματικότητα και την ανάγκη για επενδύσεις, μίλησε μεταξύ άλλων ο κ. Σέργιος Λαμπρόπουλος, καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Όπως υπογράμμισε, για να επιτευχθεί οικονομική ανάπτυξη είναι αναγκαίο, όσον αφορά στις υποδομές, να προχωρήσουν ταχύτατα ανταποδοτικές επενδύσεις (δηλαδή όχι έργα κατανάλωσης ή υπερδιαστασιοποιημένα) με εμπεριστατωμένες αναλύσεις κόστους-οφέλους που βασίζονται σε αξιόπιστες προβλέψεις ζήτησης. Εξίσου, απαιτείται, σύμφωνα με τον κ. Λαμπρόπουλο, κάθε επένδυση να υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της (Value for Money).

Σχετικά με την επικείμενη επέκταση της Περιφερειακής Υμηττού έως το Ελληνικό, ο καθηγητής του ΕΜΠ σκιαγράφησε τα βήματα που έγιναν τα τελευταία 11 χρόνια ως εξής:

2008: Προϋπολογισμός 900 εκατ. ευρώ. Ευθεία επέκταση με σήραγγες κατά μήκος του Υμηττού στο όριο των οικισμών.

2012-2014: Πρόβλεψη στο Ρυθμιστικό για σύνδεση Καρέα–Λεωφόρου Βουλιαγμένης με σήραγγες.

2016: Προϋπολογισμός 450 εκατ. ευρώ. Υποβολή αρχικής πρότασης στο Πακέτο Γιούνκερ. Δίδυμη σήραγγα από Καρέα έως Σταθμό Μετρό Αγίου Δημητρίου.

2017: Προϋπολογισμός 210 εκατ. ευρώ. Πρόταση διώροφης σήραγγας μόνο για οχήματα ΙΧ (97% του συνόλου), το 30% με διάτρηση και το 70% με Cover+Cut εντός του εύρους των Λεωφόρων Ελευθερίου και Σοφοκλή Βενιζέλου.

Όπως πρόσθεσε κατόπιν, η διαδικασία χορήγησης (από ΤΜΕΔΕ, Τράπεζες, Ασφαλιστικές Εταιρείες κλπ) θα πρέπει να εμπλουτιστεί και με «ποιοτικές παραμέτρους αξιολόγησης έργου», όπως η οικονομική προσφορά ως ποσοστό προϋπολογισμού, ο προβλεπόμενος χρόνος εγγύησης κατασκευών, οι πηγές χρηματοδότησης έργου, η προτεινόμενη μεθοδολογία

χρηματοδότησης εκτέλεσης, καθώς και η αξιολόγηση κινδύνου.

Παράλληλα, ο καθηγητής έκανε ειδική αναφορά στον τραπεζικό λογαριασμό του έργου. Πρόκειται για «ειδικό δεσμευμένο λογαριασμό» για συγκεκριμένο έργο, μέσω του οποίου διακινούνται αποκλειστικά οι εισπράξεις και πληρωμές του. Όπως πρόσθεσε, «το μοντέλο αυτό έχει υιοθετηθεί σε αρκετές χώρες του εξωτερικού. Στην Ελλάδα έχει δοκιμαστεί με σημαντική επιτυχία στα μεγάλα έργα παραχώρησης».

Με την χρήση του εξασφαλίζεται, όπως εξήγησε, η διαφάνεια της χρήσης των κονδυλίων και η πληρωμή των υποχρεώσεων του αναδόχου, αποφεύγονται φαινόμενα χρήσης κονδυλίων του έργου για άλλες δραστηριότητες, διασφαλίζεται η ίδια η εκτέλεση του έργου και περιορίζεται σημαντικά ο αθέμιτος ανταγωνισμός τιμών».

Επιπρόσθετα, σχετικά με την αναβάθμιση υφιστάμενων κτιρίων, ο κ. Λαμπρόπουλος τόνισε πως «απαιτείται ένα νέο θεσμικό πλαίσιο προσαρμογής στις σημερινές συνθήκες για κτίρια ηλικίας μεγαλύτερης των 25 ετών, παρατημένα, κληροδοτήματα σχολάζοντα κλπ, ώστε να επιτραπούν παρεμβάσεις που αφορούν στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, τη λειτουργικότητα των κτιρίων, την ενεργειακή αναβάθμισή τους και την επιλογή κατάλληλων χρήσεων. Το νέο πλαίσιο θα οδηγήσει σε χιλιάδες μικρές και μεσαίες ιδιωτικές επενδύσεις με διάφορους πόρους χρηματοδότησης, περιλαμβανομένου του στρώματος».

Στην περίπτωση πάντως του παλιού αεροδρομίου του Ελληνικού, ο ομότιμος καθηγητής το χαρακτήρισε ως παράδειγμα προς αποφυγή, προσθέτοντας ότι: «Ο Έλληνας πολίτης δίνει το οικόπεδο του αντιπαροχή και πωλεί προοδευτικά τα διαμερίσματα του. Σπάνια πωλεί το οικόπεδο, γιατί ξέρει καλά ότι θα κερδίσει πιο λίγο. Το Ελληνικό κράτος διαθέτει μεγάλες εκτάσεις. Όπου προσπάθησε να τις εκμεταλλευθεί, δεν τα κατάφερε καλά. Παράδειγμα, η πραγματικά μεγάλη επένδυση στο Ελληνικό: παραμένει ο χώρος αχρησιμοποίητος επί 15 χρόνια. Υποβλήθηκε μία μόνο οικονομική προσφορά και καθυστερεί η υλοποίηση εξ αιτίας των

διαδικασιών».

Στρεφόμενος προς το μέλλον, ο καθηγητής του ΕΜΠ στάθηκε ιδιαίτερα στη λογική του «Think Big», ώστε να υπάρξει μία εθνική στρατηγική Real Estate, να δρομολογηθούν κι άλλες επενδύσεις ανάλογες του Ελληνικού, όπως επίσης και να χρησιμοποιηθούν τα μελλοντικά έσοδα από αυτά για νέες υποδομές.

### **Αριστοτέλης Νινιός: Πως η χρηματιστηριακή αγορά θα λειτουργήσει ως μηχανισμός άντλησης κεφαλαίων**

Τον τρόπο που η χρηματιστηριακή αγορά μπορεί να λειτουργήσει ως μηχανισμός άντλησης κεφαλαίων περιέγραψε ο αντιπρόεδρος Δ.Σ. της Euroxx Χρηματιστηριακής, κ. Αριστοτέλης Νινιός.

Όπως ανέφερε, το 2016 ξεκίνησε η αναβίωση της αγοράς εταιρικών ομολόγων στο ελληνικό χρηματιστήριο. Κεντρική στόχευση ήταν να δοθεί η ευκαιρία σε όσους δεν φοβήθηκαν και διατήρησαν τα διαθέσιμά τους στη χώρα να επενδύσουν σε ένα προϊόν που θα προσφέρει ικανοποιητικές αποδόσεις με ισορροπημένο ρίσκο από αξιόχρεες εταιρείες με στιβαρό επιχειρηματικό μοντέλο. Αυτό το προϊόν ήταν τα εταιρικά ομόλογα.

Σήμερα, στο ελληνικό χρηματιστήριο διαπραγματεύονται ομολογίες 10 εταιρειών, 5ετους και 7ετους διάρκειας, σε εύρος αποδόσεων από 3,0% έως 5,3%. Συνολικά, 1,08 τρισ. ευρώ έχουν διατεθεί για την Έκδοση Κοινών Ομολογιακών Δανείων (ΚΟΔ) στο ΧΑΑ, εκ των οποίων τα 5 προέρχονται από τους κλάδους των υποδομών και μεταφορών (Sunlight, Μυτιληναίος, Τέρνα Ενεργειακή, ΓΕΚ Τέρνα, Aegean).

Όπως επεσήμανε ο αντιπρόεδρος της Euroxx, οι νέες εκδόσεις ΚΟΔ διευρύνουν το βάθος της αγοράς και τον επενδυτικό πλουραλισμό. Επίσης, η πτώση των αποδόσεων στους κρατικούς τίτλους ενισχύει την ελκυστικότητα των εταιρικών ομολόγων

Τέλος, τόνισε ότι οι αλλαγές στο πλαίσιο της Κεφαλαιαγοράς θα επιτρέψουν τη συμμετοχή ξένων επενδυτών σε νέες εταιρικές

εκδόσεις ομολογιακών δανείων, ενώ υποστήριξε ότι η εμπιστοσύνη των αγορών στην ελληνική οικονομία θα αναδείξει νέους αξιόχρεους εκδότες με ελκυστική επιχειρηματική δραστηριότητα.