

Περιεχόμενα

Εισαγωγή.....	1
Προοπτικές Κλάδου.....	4
1. Κλαδική Μελέτη Κατασκευαστικών εταιριών 5 ^{ης} , 6 ^{ης} και 7 ^{ης} τάξης.....	7
2.1 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Κτίρια.....	11
2.2 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Ξενοδοχειακές Μονάδες.....	13
2.3 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Δημόσιων / Συγχρηματοδοτούμενων Έργων.....	16
2.3.1 Αττική Οδός.....	16
2.3.2 Οδικός Άξονας Πατρών - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων.....	16
2.3.3 Οδικός Άξονας Κεντρικής Ελλάδας (Ε65).....	17
2.3.4 Οδικός Άξονας Τρίπολη - Κόρινθος - Καλαμάτα & Λεύκτρο - Σπάρτη.....	17
2.3.5 Οδικός Άξονας Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα & Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα.....	18
2.3.6 Ιόνια οδός.....	19
2.3.7 Εγνατία Οδός.....	19
2.4 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Δημόσια Σιδηροδρομικά Έργα.....	21
2.4.1 ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ.....	21
2.4.2 Τραμ.....	22
2.4.3 Αττικό Μετρό.....	23
2.5 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Μελέτη και Κατασκευή Β' Φάσης Βιολογικού Καθαρισμού Λυμάτων Ψυτάλλειας.....	26
2.6 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Γέφυρα Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου.....	27
2.7 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Λιμενικά Έργα.....	27
2.8 Κατασκευαστική Δραστηριότητα - Υποθαλάσσια Οδική Αρτηρία Θεσσαλονίκης.....	28
3. Χρηματοοικονομικά Στοιχεία Εταιριών 5 ^{ης} - 6 ^{ης} - 7 ^{ης} Τάξης.....	28
4. Οι Σημαντικότερες Εξελίξεις του Κλάδου των Κατασκευών σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο.....	35
5. Έργα Εξωτερικού.....	39
5.1 Ακτωρ.....	39
5.2 J&P Αβαξ.....	41
5.3 Τέρνα.....	43
5.4 ΑΕΓΕΚ.....	43
5.5 Αθηνά.....	44
5.6 Παντεχνική.....	45
5.7 Ιντρακάτ.....	46
5.8 Μηχανική.....	46
5.9 Προοδευτική.....	47
5.10 Έδραση - Ψαλίδας.....	47
5.11 Διεκάτ.....	48
6. Υπόλοιπο Ανεκτέλεστων Έργων.....	49
7. Χρηματοδότηση Κατασκευαστικών Έργων από την Ε.Ι.Β.....	51
Επίλογος.....	52

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κατασκευαστικός κλάδος θεωρείται από τους σημαντικότερους κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας και συνδέεται στενά με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ η σημασία του για τη διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητη. Τα χρηματικά κονδύλια από το Γ' ΚΠΣ για την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων υποδομής και η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004 ανέδειξαν τον κλάδο σε σημαντικό αναπτυξιακό παράγοντα. Η σημαντικότητα του κλάδου αναδεικνύεται και από τη συμμετοχή των κατασκευών στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, η οποία τα τελευταία χρόνια ήταν της τάξεως του 10% και μαζί με τις παρεμφερείς δραστηριότητες έφθασε το 20%.

Ο συνολικός αριθμός εταιριών που απαρτίζουν τον κατασκευαστικό κλάδο ανέρχεται στις 2.500 περίπου, από τις οποίες οι 603 έχουν τη μορφή Α.Ε. και Ε.Π.Ε. Η συνολική άμεση απασχόληση στον κλάδο ξεπέρασε τα 340.000 άτομα κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των Ολυμπιακών έργων, ενώ μειώθηκε στην συνέχεια λόγω της ύφεσης που επακολούθησε.

Οι ανώνυμες κατασκευαστικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι κάτοχοι πτυχίων 7ης τάξης ανέρχονται σε 14. Η κατασκευαστική δραστηριότητα μπορεί να αναλυθεί κυρίως σε δύο επιμέρους κατηγορίες:

α) Δημόσια Έργα

β) Ιδιωτικά Έργα

Η ιδιωτική και δημόσια οικοδομική δραστηριότητα, η οποία απασχολούσε τη μεγάλη πλειοψηφία των κατασκευαστικών εταιριών κατά το 1989 -1991, παρουσίασε κάμψη στις αρχές του 1990 λόγω της δυσμενούς εξέλιξης στο μέσο κόστος κατοικίας εξαιτίας της αύξησης των επιτοκίων των στεγαστικών δανείων, της αύξησης του κόστους κατασκευής (αύξηση των

τιμών των υλικών) και του εργατικού κόστους. Η γενικότερη οικονομική κρίση είχε ως αποτέλεσμα, στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990, να μετατοπιστεί το ενδιαφέρον των μεγάλων τεχνικών εταιριών από την οικοδομική δραστηριότητα στα έργα υποδομής του Δημοσίου Τομέα. Από τα τέλη του 1995 άρχισαν να μειώνονται τα επιτόκια των στεγαστικών δανείων, να απελευθερώνονται οι μισθώσεις ενώ παράλληλα προχώρησε και η ένταξη πολλών περιοχών στο σχέδιο πόλεως. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την ανάληψη της Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 επηρέασαν θετικά την εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας τόσο σε Δημόσια όσο και σε Ιδιωτικά έργα.

Τα δημόσια έργα αποτελούν το σημαντικότερο προσδιοριστικό παράγοντα του κλάδου των κατασκευών. Σε αυτό συνετέλεσε και το πρόγραμμα σύγκλισης της Ελληνικής Οικονομίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στα πλαίσια της αναβάθμισης της Ελληνικής υποδομής, το Ταμείο Συνοχής και το Β' και Γ' ΚΤΣ χρηματοδοτούν μια σειρά από έργα που αναμένεται με την ολοκλήρωση τους να αλλάξουν τη μορφή της χώρας. Οι συνολικοί πόροι του Γ' ΚΤΣ για την περίοδο 2000-2006 θα ανέλθουν περίπου στα €51,4 δισ. εκ των οποίων τα €12 δισ. προορίζονται για τις μεταφορές, οδικούς άξονες, λιμάνια, αστική ανάπτυξη, σιδηροδρόμους, αεροδρόμια και αστικές συγκοινωνίες.

Σε εξέλιξη βρίσκεται η διαδικασία προώθησης του Δ' ΚΤΣ, για το οποίο η πρόταση της Κομισιόν για τη χώρα μας ανέρχεται σε €18 δισ, με αντιρρήσεις βέβαια από τις πλέον ισχυρές χώρες που επιδιώκουν να εγκριθεί μικρότερο ποσό.

Η ολοκλήρωση του Β' ΚΤΣ, η υλοποίηση του Γ' ΚΤΣ (2000-2006) και η προοπτική του Δ' ΚΤΣ θα συμβάλλουν σημαντικά στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας, στην επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και στην πραγματική σύγκλιση της ελληνικής οικονομίας με τις λοιπές χώρες της Ε.Ε.

Μερικά από τα μεγάλα τεχνικά έργα υποδομής (που αποπερατώθηκαν ή συνεχίζουν να κατασκευάζονται) είναι ο νέος διεθνής αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα, η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, το Αττικό Μετρό, ο οδικός άξονας της Εγνατίας, η ελεύθερη λεωφόρος Σπάτων - Σταυρού - Ελευσίνας, ο οδικός άξονας Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων, τα έργα ΟΣΕ κλπ., ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται διαγωνισμοί όπως για το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, επεκτάσεις του Μετρό της Αθήνας, έργα βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου και για μεγάλα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα όπως της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης, των αυτοκινητοδρόμων Μαλιακός - Κλειδί, Κόρινθος - Πάτρα, Τρίπολη - Καλαμάτα, Κεντρικής Ελλάδος και Ιονίας Οδού. Τα παραπάνω έργα έχουν μεγάλη σπουδαιότητα για την Ελληνική Οικονομία και συνεισφέρουν αποφασιστικά στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας. Από την εκτέλεση των μεγάλων τεχνικών έργων υποδομής προέκυψε αύξηση της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα, ενώ σοβαρή ήταν η αύξηση που προέκυψε στη βιομηχανία, και καθοριστικές οι επιπτώσεις στην αντιμετώπιση της ανεργίας.

Όσον αφορά τον τομέα των Ιδιωτικών έργων, αυτός καλύπτει ορισμένες επιμέρους κατηγορίες οι οποίες κατατάσσονται ανάλογα με το μέγεθος τους σε μεγάλο μέγεθος κατασκευαστικές εταιρίες ακινήτων ή κοινοπραξίες, σε μικρού μεγέθους κατασκευαστικές εταιρίες, σε εργολάβους οικοδομών και ιδιοκατασκευές και αυθαίρετη δόμηση. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο συγκεκριμένος τομέας λόγω της οικονομικής ύφεσης που έπληξε την Ελληνική Οικονομία και της διατήρησης των επιτοκίων των στεγαστικών δανείων σε υψηλά επίπεδα, της αύξησης του κατασκευαστικού κόστους καθώς και του περιορισμού στις αυξήσεις των ενοικίων εμφάνισε πτωτική πορεία. Ωστόσο από το 1995 και μετά λόγω της μείωσης των επιτοκίων των

στεγαστικών δανείων και της ένταξης πολλών περιοχών στο σχέδιο πόλης, η εικόνα στο τομέα αυτό παρουσίασε βελτίωση. Ο παράγοντας που συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη ιδιωτικών έργων είναι η προώθηση των μεγάλων έργων υποδομής όπως οι μεγάλοι οδικοί άξονες και τα αεροδρόμια, που δημιουργούν κατ' επέκταση συνθήκες ευνοϊκές για την προώθηση της ιδιωτικής κατασκευαστικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή.

Η πορεία του κλάδου στα ιδιωτικά έργα προσδιορίζεται από την εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας και ειδικότερα της ιδιωτικής νόμιμης οικοδομικής δραστηριότητας, η οποία επηρεάζεται άμεσα από τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες. Με βάση την ΕΣΥΕ η νόμιμη ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα παρουσίασε πτωτική τάση το διάστημα 1990-1995, ενώ ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την τριετία 1996-1998, μείωση σημειώθηκε την περίοδο 1998 - 1999 και αντίστοιχα επιτάχυνση της ανοδικής πορείας το 2001.

Προοπτικές του Κλάδου

Σήμερα οι κατασκευαστικές εταιρίες βρίσκονται αντιμέτωπες με ένα τοπίο στο χώρο των κατασκευών, το οποίο εμφανίζεται αρκετά διαφοροποιημένο από αυτό που γνώριζαν στις αρχές της δεκαετίας του '90. Οξύνθηκε ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών, σε μια περίοδο, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ύφεσης της κατασκευαστικής δραστηριότητας και με διαμόρφωση συνθηκών που επιβάλλουν νέες οργανωτικές δομές και αλλαγή στρατηγικής και management. Η αυξανόμενη πίεση για επιχειρησιακή αναδιάρθρωση του κλάδου, είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση ισχυρών τάσεων ανακατατάξεων μεταξύ των κατασκευαστικών εταιριών (εξαγορές, συγχωνεύσεις και στρατηγικές συμμαχίες), οι οποίες αποτελούν ένα πρόσφατο σχετικά φαινόμενο που έρχεται να διαφοροποιήσει το περιβάλλον των τεχνικών εταιριών. Τα τελευταία χρόνια έγινε αντιληπτό ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των

εταιριών του κλάδου απαιτεί ανταπόκριση στις προκλήσεις για τεχνογνωσία, καλύτερη οργάνωση κλπ., οι οποίες δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με την παραδοσιακή δομή που χαρακτηρίζει τον κλάδο.

Παρά τα προβλήματα καθυστέρησης στις αναθέσεις των έργων λόγω εμπλοκών του θεσμικού πλαισίου, η προώθηση πληθώρας έργων το 2005 διαμορφώνει καλύτερες συνθήκες για την συνέχιση της ανάπτυξης του κατασκευαστικού κλάδου. Είναι απαραίτητο για την χώρα να προχωρήσει τις υποδομές που έχει ανάγκη, για να επιτευχθεί η ισόρροπη ανάπτυξη και η περιφερειακή σύγκλιση και επομένως πολλά ακόμη είναι τα έργα που υπάρχει ανάγκη να εκτελεσθούν τα επόμενα χρόνια.

Συγχρόνως η προώθηση του νόμου για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για έργα μικρής και μεσαίας κλίμακας, διαμορφώνει συνθήκες για ανάπτυξη του θεσμού, με άμεση συνέπεια την απελευθέρωση παραγωγικών δυνάμεων και την τόνωση του κατασκευαστικού κλάδου, που καλείται εκ των πραγμάτων να συμμετάσχει στα σχήματα.

Επιπρόσθετα, αρκετές κατασκευαστικές εταιρίες της χώρας έχουν ήδη προχωρήσει σε ενέργειες με στόχο την διείσδυση σε ξένες αγορές, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την δραστηριότητα τους. Οι σημαντικότερες αγορές που αποτελούν στόχο των Ελληνικών τεχνικών εταιριών είναι ο ευρύτερος βαλκανικός χώρος, ορισμένες από τις πρώην ανατολικές χώρες και αρκετές γεωγραφικές περιοχές από την Μ. Ανατολή και την Β. Αφρική. Οι συνεχείς αλλαγές που συντελούνται στον κοινωνικοπολιτικό χαρακτήρα των παραπάνω χωρών και η προσπάθεια τους να προσεγγίσουν τα οικονομικά δεδομένα και την ποιότητα ζωής στην Ε.Ε., δημιουργεί μια αυξημένη ανάγκη για έργα υποδομής που με τη σειρά της απαιτεί εξαιρετικά υψηλούς ρυθμούς κατασκευαστικής δραστηριότητας για αρκετά χρόνια. Σημαντικό πλεονέκτημα

των Ελληνικών εταιριών αποτελεί η συσσωρευμένη τεχνογνωσία τους και το σχετικά χαμηλό κόστος απασχόλησης του εργατικού δυναμικού.

Τέλος πρέπει να αναμένεται ακόμη εντονότερη δραστηριοποίηση σε τομείς όπως η ανάπτυξη και αξιοποίηση ακινήτων (real estate), η ενέργεια, η προστασία του περιβάλλοντος κ.λ.π.

1. ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

(5^{ης}, 6^{ης} και 7^{ης} τάξης)

Ο κατασκευαστικός κλάδος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικοδόμηση της σύγχρονης κοινωνίας. Ασχολείται με το σχεδιασμό, την κατασκευή, την συντήρηση και τη διαχείριση των έργων υποδομής τα οποία εγγυώνται μια εύρυθμη και περιβαλλοντικά υπεύθυνη ανάπτυξη. Επιπρόσθετα από τα κτίρια στα οποία ζούμε και εργαζόμαστε, τους δρόμους και τις γέφυρες τις οποίες καθημερινά χρησιμοποιούμε, η κοινωνία εξαρτάται από τον κατασκευαστικό κλάδο και τους μηχανικούς για την παροχή καθαρού νερού και ενέργειας, τη διαχείριση αποβλήτων και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Ο κλάδος των κατασκευών καλύπτει όλο το φάσμα της κατασκευαστικής δραστηριότητας στον Δημόσιο και τον ευρύτερο Ιδιωτικό τομέα όπως κτίρια (κατοικίες, σχολεία, νοσοκομεία, στρατόπεδα, κοινωφελή ιδρύματα, κλπ), έργα οδοποιίας (δρόμοι, αεροδρόμια, κλπ) λιμενικά έργα, εγγειοβελτιωτικά έργα, δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης, έργα ανάπλασης υφιστάμενων μορφολογιών, περιβαλλοντολογικά έργα και έργα εκμετάλλευσης και διαχείρισης της ενέργειας.

Την τελευταία δεκαπενταετία, μέχρι δηλαδή και τις μέρες μας, ο κατασκευαστικός κλάδος έχει να αναδείξει μία ταχέως αναπτυσσόμενη πορεία (14% του ΑΕΠ το 2004) και αυτό εξαιτίας της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων και της μετέπειτα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων, της απορρόφησης χρηματικών κονδυλίων από το Α' και Β' ΚΤΣ και των εκταμιεύσεων του Γ' ΚΤΣ.

Σύμφωνα με έρευνα το συνολικό κόστος του Γ' ΚΤΣ 2000-2006 υπολογίζεται σε €42.275 εκ. από τα οποία 75% (€31.758 εκ.) καλύπτεται από Δημόσια δαπάνη και το 25% (€10 εκ.) από Ιδιωτική συμμετοχή (**ICAP 2005-Πίνακας 1**)

Πίνακας 1. Γ' ΚΤΣ 2000 - 2006 Σχέδιο Χρηματοδότησης κατά προτεραιότητα και επιχειρησιακό πρόγραμμα					
Άξονας Προτεραιότητας	Συνολικό Κόστος	Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης	Δημόσια Δαπάνη		Ιδιωτική Συμμετοχή
			Κοινοτική Συμμετοχή Σύνολο	Εθνική Δημόσια Δαπάνη Σύνολο	
Ανθρώπινο Δυναμικό	4.483.494.411	4.373.494.411	3.280.120.807	1.093.373.604	110.000.000
Μεταφορές	12.254.958.023	8.571.578.361	4.501.755.761	4.069.822.600	3.683.379.662
Ανταγωνιστικότητα	6.392.333.212	3.217.420.737	1.976.705.391	1.270.715.346	3.174.912.475
Αγροτική Ανάπτυξη & Αλιεία	3.509.448.191	2.069.283.334	1.470.014.251	626.269.083	1.413.164.857
Βελτίωση Ποιότητας Ζωής	1.796.062.208	1.781.562.208	1.284.353.655	467.208.553	14.500.000
Κοινωνία της Πληροφορίας	2.839.078.394	2.269.578.394	1.702.183.796	567.394.598	569.500.000
Περιφερειακή Ανάπτυξη	10.914.384.501	9.363.575.959	7.041.737.630	2.321.838.329	1.550.808.242
Τεχνική Βοήθεια	84.971.613	84.971.613	63.728.709	21.242.904	0
Σύνολο ΚΤΣ	42.274.730.553	31.731.465.017	21.320.600.000	10.437.865.017	10.516.265.236
Αξία σε €			Πηγή:Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών		

Τρεις σημαντικές αλλαγές που εφαρμόστηκαν στον κλάδο των κατασκευών μετά το 2000 προκάλεσαν ουσιαστικές ανακατατάξεις στον κλάδο. Το 2001 με τον Ν/2940 που εφάρμοσε το ΥΠΕΧΩΔΕ καθιερώθηκε νέος τρόπος εγγραφής των εταιρειών στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.Ε.Π.). Σκοπός της εφαρμογής αυτού του νόμου ήταν η μείωση των εταιρειών ανά τάξη (μέσω εξαγορών & συγχωνεύσεων) και η δημιουργία ισχυρότερων εταιρικών ομίλων, ούτως ώστε να απορροφηθούν ικανοποιητικά τα κονδύλια του Γ' ΚΤΣ, να εκτελεσθούν με επιτυχία τα Ολυμπιακά έργα και να προχωρήσουν με αποτελεσματικότητα τα έργα Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα. Η αναδιάρθρωση αυτή των Ελληνικών κατασκευαστικών εταιριών είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία λιγότερων, αλλά μεγαλύτερων επιχειρηματικών σχημάτων με σημαντική τεχνογνωσία, λόγω της έντονης δραστηριότητας των τελευταίων ετών στη χώρα μας, και σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης εντός και εκτός συνόρων.

Δεύτερη σημαντική αλλαγή στον κλάδο αποτέλεσε η μεταρρύθμιση του Θεσμικού πλαισίου που αφορά τις αναθέσεις έργων και τις μελέτες. Έτσι, με την αντικατάσταση του νόμου Ν2576/1998 (σύστημα ανάληψης έργων με τον Μαθηματικό Τύπο) και την καθιέρωση του νόμου Ν3263/2004, εφαρμόζεται πλήρως η κοινοτική νομοθεσία και επιλέγεται ο μειοδότης που πληρεί παράλληλα και τα κρίσιμα ποιοτικά κριτήρια. Στην πράξη όμως η εφαρμογή του Ν.3263/04 από τις αρχές του 2005, έχει οδηγήσει, όπως αναμενόταν, σε διαγωνισμούς με εκπτώσεις που πλησιάζουν μέχρι και το 50% επί του αρχικού προϋπολογισμού.

Η εφαρμογή του συστήματος της μειοδοσίας έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση των σταδίων των διαγωνισμών και της γραφειοκρατίας, καθώς και την εφαρμογή του πλήρους ασυμβίβαστου μεταξύ μελετητικών και εργοληπτικών

επιχειρήσεων. Επιπρόσθετα τέθηκαν συγκεκριμένες προθεσμίες για τις εκπονήσεις μελετών με ποινικές ρήτρες έως και € 50.000. Μέχρι στιγμής, με το σύστημα αυτό έχουν δημοπρατηθεί δημόσια έργα ύψους €4,7 δισ. και έχουν υπογραφεί συμβάσεις για έργα €2,7 δισ.

Τέλος, ο νόμος για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Ν. 3389/05) αναμένεται να εφαρμοσθεί στα μικρά και μεσαία τεχνικά έργα. Το καθεστώς στα πραγματοποιηθέντα μεγάλα έργα (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ, ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ κ.α), καθώς και σε όσα πρόκειται να γίνουν (τμήματα ΠΑΘΕ, Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης, Ιόνια Οδός κ.α) θα εξακολουθήσει ως είχε. Οι Σ.Δ.Ι.Τ έχουν σαν στόχο την κάλυψη αναγκών σε βασικές περιφερειακές υποδομές (υδρεύσεις, αποχετεύσεις, βιολογικοί, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια, σχολεία, κλπ). Οι διαδικασίες που θα ακολουθηθούν ρυθμίζονται κυρίως από τις ισχύουσες κοινοτικές οδηγίες και όχι από το θεσμικό πλαίσιο των δημοσίων έργων. Η εφαρμογή τους προϋποθέτει χρηματοοικονομικό σχεδιασμό, αφού το γενικό κόστος μιας Σ.Δ.Ι.Τ επηρεάζεται καθοριστικά από μελλοντικές χρηματικές ροές (έσοδα από την εκμετάλλευση του έργου).

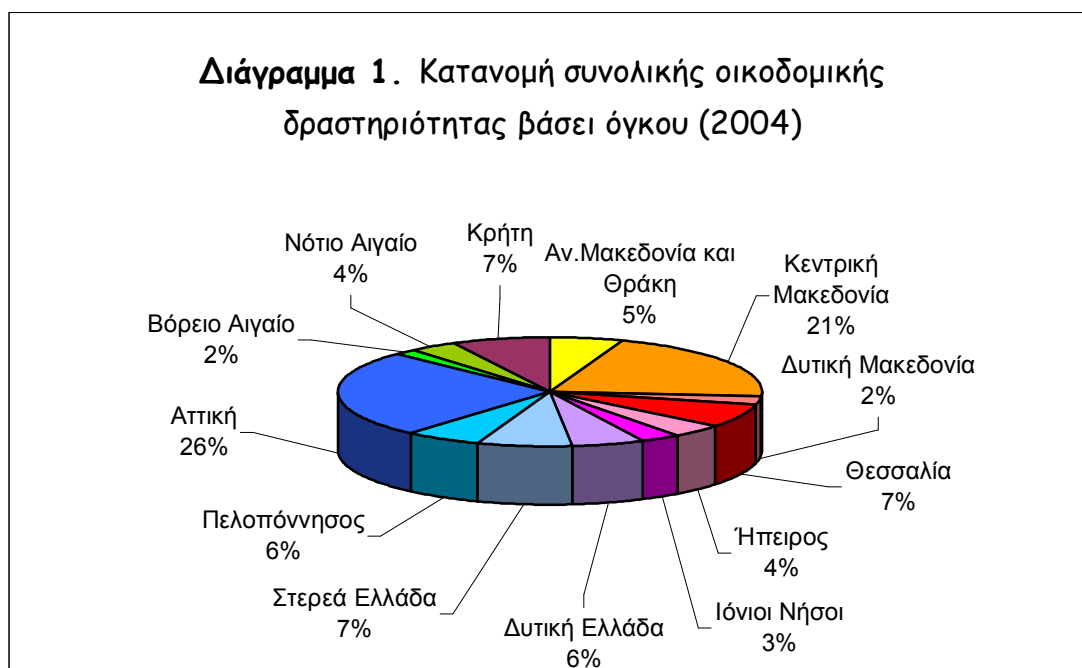
Η κατασκευαστική δραστηριότητα διακρίνεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- Κατασκευαστική δραστηριότητα κτιρίων (Δημόσια και Ιδιωτικά)
- Κατασκευαστική δραστηριότητα μεγάλων Δημοσίων και Συγχρηματοδοτούμενων τεχνικών έργων

2.1 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΚΤΙΡΙΑ

Το σύνολο των επενδύσεων σε κατοικίες και άλλες κατασκευές διαμορφώθηκε από τα € 21.596 εκ το 2003 σε € 23.151 εκ. το 2004. Το 2004 οι επενδύσεις σε κατασκευές γενικά, πλην των κατοικιών, ανήλθαν στο 9,12% ποσοστό επί του ΑΕΠ, ενώ οι επενδύσεις μόνο σε κατοικίες ανήλθαν στο 4,89% ως ποσοστό επί του ΑΕΠ. Ειδικότερα το 2004 εκταμιεύτηκαν από το Πρόγραμμα των Δημοσίων Επενδύσεων € 9,52 δις για τις κατασκευές από € 7,12 δις που εκταμιεύτηκαν το 2002.

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την συνολική οικοδομική δραστηριότητα για το 2004.



Αναφορικά με την ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα (κατοικίες) ο Πίνακας 2 δείχνει τις διαφορετικές τάσεις που επικρατούν στη δεκαετία του 90' εξαιτίας των διαφόρων οικονομικών πολιτικών που εφαρμόζονται, όπως η μείωση του πληθωρισμού και η ανάλογη μείωση των επιτοκίων καθώς και των

διαφόρων πολιτικών που ακολούθησαν τα χρηματοδοτικά ιδρύματα όπως η απελευθέρωση της καταναλωτικής πίστης και η πληθώρα προϊόντων σε στεγαστικά δάνεια. Επίσης η άνοδος του Ελληνικού Χρηματιστηρίου το 1999 προκάλεσε την μοναδική πτώση στον αριθμό των νέων αδειών από το 1995 και μετά, στρέφοντας τους ιδιοκτήτες-επενδυτές από την αγορά των ακινήτων στην αγορά του χρηματιστηρίου.

Πίνακας 2. Νέες κατοικίες και βελτιώσεις βάσει των εκδοθεισών αδειών	
Έτος	Αριθμός αδειών
1987	108.432
1988	107.034
1989	117.327
1990	120.240
1991	100.339
1992	85.095
1993	79.150
1994	80.607
1995	70.862
1996	86.737
1997	89.651
1998	97.411
1999	88.545
2000	89.380
2001	108.021
2002	128.236
2003	127.029
2004*	74.781
*Τα στοιχεία αφορούν διάστημα επτά μηνών	
Πηγή :ΕΣΥΕ	

Στον Πίνακα 3 εμφανίζεται η ιδιωτική νόμιμη οικοδομική δραστηριότητα κατά διοικητική περιφέρεια για τη χρονική περίοδο Ιανουαρίου - Ιουλίου 2004 και 2005 παρουσιάζοντας ποσοστιαία μείωση κατά 0,22% στον αριθμό των αδειών, αύξηση κατά 3,62% στην επιφάνεια και αύξηση κατά 2,14% στον όγκο

Διοικητική Περιφέρεια	Αριθμός αδειών			Επιφάνεια σε χιλ.μ ²			Όγκος σε χιλ.μ ³		
	2005	2004	Μεταβολή (%)	2005	2004	Μεταβολή (%)	2005	2004	Μεταβολή (%)
Αν. Μακεδονία και Θράκη	2.365	2437	-2,95	647,8	635,9	1,87	2.293,2	2.325,7	-1,40
	6.900	6798	1,50	2.495,5	2.268,1	10,03	9.510,4	9.023,6	5,39
Κεντρική Μακεδονία	871	979	-11,03	321,0	290,2	10,61	1.049,6	973,5	7,82
Θεσσαλία	2.989	2856	4,66	834,0	798,4	4,46	3.103,0	2.946,0	5,33
Ήπειρο	1.454	1736	-16,24	444,6	524,3	-15,20	1.710,3	1.908,5	-10,39
Ιόνιοι Νήσοι	1.546	1834	-15,70	306,8	349,6	-12,24	1.053,4	1.252,7	-15,91
Δυτική Ελλάδα	3.260	3187	2,29	788,8	705,0	11,89	2.916,6	2.487,8	17,24
Στερεά Ελλάδα	3.329	3412	-2,43	849,5	827,0	2,72	3.171,2	3.356,2	-5,51
Πελοπόννησος	4.158	4370	-4,85	841,4	821,9	2,37	3.083,8	2.916,9	5,72
Αττική	16.706	15632	6,87	4.051,8	3.730,2	8,62	14.279,3	13.369,8	6,80
Βόρειο Αιγαίο	1.379	1616	-14,67	211,7	225,6	-6,16	741,3	804,1	-7,81
Νότιο Αιγαίο	2.079	2449	-15,11	389,1	490,3	-20,64	1.313,5	1.704,1	-22,92
Κρήτη	2.961	2802	5,67	843,8	904,4	-6,70	2.996,3	3.164,1	-5,30
Σύνολο Χώρας	49.997	50108	-0,22	13.025,8	12.570,9	3,62	47.221,9	46.233,0	2,14

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ

Σύμφωνα με στοιχεία από το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο και από την Διεύθυνση Μελετών και Επενδύσεων του Ε.Ο.Τ. το διάστημα Μάιος 1998 με Σεπτέμβριο 2005 έγιναν 1.008 καταθέσεις επενδυτικών σχεδίων συνολικού προϋπολογισμού € 1.062,3 εκ. Από αυτά το ύψος της επιχορήγησης ανήλθε στα € 302,9 εκ., ενώ το ποσό των € 544,9 εκ. καλύφθηκε από ίδια κεφάλαια (Πίνακας 4). Από τα 1.008 επενδυτικά σχέδια τα 637 αφορούν τον

εκσυγχρονισμό των ξενοδοχειακών μονάδων, τα 240 αφορούν την μετατροπή διατηρητέων και παραδοσιακών κτιρίων και καταλυμάτων, ενώ τέλος 76 αφορούν την ανέγερση ή επέκταση ξενοδοχειακών μονάδων. Τα υπόλοιπα εντάσσονται στην κατηγορία των τουριστικών επενδύσεων όπως, εκσυγχρονισμός κάμπινγκ και ειδικών τουριστικών υποδομών.

Πίνακας 4. Τουριστικές επενδύσεις υπαχθείσες στο Ν.2601/98 & στο Ν.3299/04 (Μάιος 1998 - Σεπτέμβριος 2005)							
Κατηγορία επένδυσης	Αριθμός επενδύσεων	Νέες εκσυγχρονιζόμενες κλίνες	Νέες θέσεις εργασίας	Προϋπολογισμός (σε €)	Επιχορήγηση (σε €)	Ίδια Κεφάλαια (σε €)	Δάνειο (σε €)
Εκσυγχρονισμός ξενοδοχείων	637	78.986	2.743	550.223.787	135.711.219	303.336.844	111.357.724
Μετατροπή διατηρητέων - παραδοσιακών κτιρίων σε κύρια καταλύματα	240	5.053	1.710	142.840.854	59.881.716	66.512.823	16.446.315
Ανέγερση - επέκταση ξενοδοχείων	76	6.274	1.048	144.438.850	28.716.350	69.843.540	45.878.960
Λοιπές τουριστικές επενδύσεις*	55	-	2.211	224.834.077	78.599.859	105.176.363	41.057.855
Σύνολο επενδύσεων	1.008	90.313	7.712	1.062.337.568	302.909.144	544.869.570	214.740.854
* επενδύσεις εκσυγχρονισμού κάμπινγκ συμπληρωματικών εγκαταστάσεων και ειδικής υποδομής							
Πηγή: Προσωρινά στοιχεία ΕΟΤ / Δνση Μελετών και							
Πίνακας 4. Τουριστικές επενδύσεις υπαχθείσες στο Ν.2601/98 & στο Ν.3299/04 (Μάιος 1998 - Σεπτέμβριος 2005)							

2.3 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΔΗΜΟΣΙΑ / ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

2.3.1 Αττική Οδός

Κατασκευάστηκε με την μέθοδο της Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα. Αφορά κλειστό αυτοκινητόδρομο συνολικού μήκους περίπου 70χλμ που καλύπτει περιφερειακά την Αττική. Αποτελείται από δύο άξονες

- Διόδια Ελευσίνας (Εθνική Οδός Αθηνών - Κορίνθου - Πατρών) - Δυτικό άκρο Θριάσιου Πεδίου - Αεροδρόμιο Σπάτων
- Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Καισαριανή - Παλλήνη (ανατολικά) - Χαλάνδρι (δυτικά) - Σταυρός Αγίας Παρασκευής

Το έργο ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2001 και ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο του 2004 και αποτελεί το μεγαλύτερο συγχρηματοδοτούμενο έργο μέχρι σήμερα.

2.3.2 Οδικός Άξονας Πατρών - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων (ΠΑΘΕ)

Ο Οδικός άξονας ΠΑΘΕ αποτελεί το πιο σημαντικό οδικό δίκτυο που διασχίζει κάθετα την χώρα με σημαντική οικονομική και κοινωνική σημασία. Το έργο χρηματοδοτείται από το Ελληνικό Δημόσιο, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ταμείο Συνοχής και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Αποτελείται από τα κάτωθι τμήματα:

- Σχηματάρι - Υλική - Αγ. Κωνσταντίνο - Ράχες - Αγ. Θεόδωροι - Σκοτίνα
- Σκοτίνα - Κατερίνη - Θεσσαλονίκη
- Πάτρα - Κόρινθος
- Κόρινθος - Αθήνα - Θήβα
- Πολύκαστρο - Εύζωνοι

2.3.3 Άξονας Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) (με σύμβαση παραχώρησης)

Στα τέλη του Μαΐου του 2006 δύο όμιλοι κατέθεσαν προσφορές για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος :

1. Ο όμιλος **Ελληνικές Διαδρομές**, στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες ΑΤΤΙΚΑΤ ΑΤΕ, Παντεχνική Α.Τ.Ε. , Προοδευτική ΑΤΕ και FCC Construction S.A.

2. Ο όμιλος **Hellenic Autopistas**, στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες ΓΕΚ Α.Ε., ΤΕΡΝΑ Α.Ε., Cintra S.A. και Dragados S.A,

Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, από την ΠΑΘΕ (ημικόμβος κοντά στη Σκάρφεια) έως τον Α/Κ Παναγιάς της Εγνατίας Οδού, μήκους 175 χλμ.

Επίσης, περιλαμβάνει τη λειτουργία, αναβάθμιση και συντήρηση τμημάτων που κατασκευάζονται ως δημόσια έργα (δαπάνη του Δημοσίου) στο Πέταλο του Μαλιακού της ΠΑΘΕ, από Σκάρφεια μέχρι Ράχες, μήκους 57 χλμ.

Το άνοιγμα των προσφορών ορίστηκε για τις 27.7.06. Υπάρχουν πληροφορίες ωστόσο για επαναπροκήρυξη του διαγωνισμού, εξαιτίας της απόρριψης (για τεχνικούς λόγους), μίας εκ των δύο προσφορών (του ομίλου Ελληνικές Διαδρομές)

2.3.4 Άξονας Τρίπολη - Κόρινθος - Καλαμάτα & Λεύκτρο - Σπάρτη (με σύμβαση παραχώρησης)

Οριστικός ανάδοχος του έργου είναι ο όμιλος ΜΩΡΕΑΣ, στον οποίον συμμετέχουν οι εταιρίες Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε., Impregilo SpA., Παντεχνική Α.Ε.

Βάσει της προσφοράς του, το κατασκευαστικό κόστος του έργου, σε τρέχουσες τιμές, ανέρχεται σε **€844 εκατ.** και το συνολικό κόστος **στα €1,044 δισ.**, στο οποίο περιλαμβάνονται επιπλέον οι τόκοι κατασκευαστικής

περιόδου, το κόστος λειτουργίας κατά την κατασκευή κ.ά. Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου είναι €330 εκατ., εκ των οποίων τα μισά θα προέλθουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το υπολειπόμενο κόστος θα καλυφθεί από τον ανάδοχο (ίδια κεφάλαια και τραπεζικός δανεισμός).

Το έργο παραχώρησης έχει συνολικό μήκος 205 χλμ. με 26 ανισόπεδους κόμβους

2.3.5 Οδικός άξονας Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα & Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα (με σύμβαση παραχώρησης)

Πρόκειται για οδικό έργο μήκους 365 χλμ εκ των οποίων θα κατασκευαστούν τα 283,7 χλμ και θα βελτιωθούν τα υπόλοιπα 81,7 χλμ του υπάρχοντα άξονα, προϋπολογισμού περίπου **€1,8 δισ.**

Στις 9 Οκτωβρίου 2006 κατατέθηκαν οι οριστικές προσφορές από τις 4 κοινοπραξίες τεχνικών εταιριών που διεκδικούν την ανάληψη της κατασκευής του οδικού αυτού άξονα, προκειμένου στο τέλος του χρόνου να αναδειχθεί ο ανάδοχος, να υπογραφεί η σύμβαση που θα κυρωθεί από τη Βουλή την άνοιξη του 2007, ώστε να εγκατασταθεί ο εργολάβος και να ολοκληρώσει το έργο μετά από 50 μήνες.

Οι 4 όμιλοι που προεπιλέγησαν στην τελική φάση του διαγωνισμού και διεκδικούν το έργο είναι οι εξής:

- Ο όμιλος **ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ** στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες Vinci S.A., Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε., J&P Αβαξ Α.Ε.
- Ο όμιλος **ΑΠΟΛΛΩΝ** στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες ΑΘΗΝΑ, CRUPO DRAGADOS OP, HOCHTIEF GMBH, LAMDA S.A.
- Ο όμιλος **HELLENIC AUTOPISTAS** στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες ΓΕΚ Α.Ε., ΤΕΡΝΑ Α.Ε., CITRA, ACS.

- Ο όμιλος **ΟΔΟΠΟΙΗΣΙΣ** στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρίες ΜΟΤΑ, ENGI, ACCIONA, ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε., ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε.

2.3.6 Ιόνια οδός (με σύμβαση παραχώρησης)

Ο όμιλος Hellenic Autoristas επιλέχθηκε τον Μάιο ως προσωρινός ανάδοχος για την μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση και λειτουργία της Ιόνιας Οδού. Η σύμβαση παραχώρησης αφορά στην κατασκευή σύγχρονου αυτοκινητόδρομου από το Αντίρριο ως τα Ιωάννινα, καθώς και την αναβάθμιση και την συντήρηση του υπάρχοντος αυτοκινητοδρόμου από την Αθήνα ως την Λαμία. Το κατασκευαστικό κόστος ανέρχεται σε €1,1 δισ., το συνολικό (πλέον τόκων κατασκευαστικής περιόδου κλπ) σε €1,4 δισ. η δημόσια δαπάνη (εθνική και κοινοτική συμμετοχή) σε €330 εκατ., ενώ η συνολική διάρκεια παραχώρησης ανέρχεται σε 30 χρόνια. Το συνολικό μήκος του αυτοκινητοδρόμου είναι 382 χλμ. εκ των οποίων 158,9 χλμ. αφορούν στην κατασκευή καινούργιου δικτύου. Η κατασκευάστρια κοινοπραξία αποτελείται από τις ΓΕΚ Α.Ε., ΤΕΡΝΑ Α.Ε, CINTRIA S.A., DRAGADOS S.A, κ.ά.

2.3.7 Εγνατία Οδός

Αποτελεί έναν σύγχρονο κλειστού τύπου αυτοκινητόδρομο 680 χλμ. με παράδιους βοηθητικούς δρόμους συνολικού μήκους 720 χλμ που ενώνει την Ελλάδα με την Αλβανία, Βουλγαρία, την Π.Γ.Δ.Μ. και την Τουρκία.

Στην Εγνατία Οδό καταλήγουν οι Πανευρωπαϊκοί Αυτοκινητόδρομοι IV (Βερολίνο - Σόφια - Θεσσαλονίκη), IX (Ελσίνκι - Αλεξανδρούπολη) και X (Βιέννη - Βελιγράδι - Θεσσαλονίκη). Ξεκινά από την Ηγουμενίτσα και διασχίζοντας τους Νομούς Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Κοζάνης,

Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου καταλήγει στους Κήπους, στα σύνορα με την Τουρκία.

Η διαχείριση του έργου ανατέθηκε στην εταιρία **Εγνατία Α.Ε.** που συγκροτήθηκε από το κράτος με σκοπό την ανάθεση της μελέτης, της κατασκευής, της διαχείρισης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης του έργου.

Το έργο χρηματοδοτείται κατά 50% από την Ευρωπαϊκή Ένωση και μέχρι σήμερα η εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το Β', Γ' ΚΠΣ και πρόσθετους Εθνικούς Πόρους ανέρχεται στα €3.800 εκ.

Τον Απρίλιο ανακηρύχθηκαν οι προσωρινοί ανάδοχοι για τα τρία τελευταία έργα της Εγνατίας Οδού, συνολικού προϋπολογισμού €406 εκατ. Πιο συγκεκριμένα, τα τρία έργα αφορούν:

1. Την κατασκευή δεξιού κλάδου από έξοδο σήραγγας Ανηλίου έως έξοδο σήραγγας Μαλακασίου Β (προϋπολογισμός €159 εκατ. συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α). Προσωρινός ανάδοχος αναδείχτηκε η ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. με ποσοστό έκπτωσης επί του αρχικού προϋπολογισμού 37,77%.
2. Την κατασκευή κάθετου άξονα Εγνατίας Οδού Δερβένι - Σέρρες - Προμαχώνας: Τμήμα Στρυμονικό - Α/Κ Λευκώνα - Α/Κ Χριστού (προϋπολογισμός €133 εκατ., συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α). Προσωρινός ανάδοχος αναδείχτηκε η ΑΤΤΙΚΑΤ Α.Τ.Ε. με ποσοστό έκπτωσης 28,2%.
3. Την κατασκευή τμήματος από έξοδο σήραγγας Τ8 έως Α/Κ Περιστερίου (προϋπολογισμός €114 εκατ., συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α). Προσωρινός ανάδοχος αναδείχτηκε η ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. με ποσοστό έκπτωσης 36,31%.

2.4 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

2.4.1 ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, στα πλαίσια της ενίσχυσης των Σιδηροδρομικών δικτύων όλης της Ευρώπης (Λευκή Βίβλος) ενίσχυσε κατά την περίοδο 2000-2006, μέσω του Γ' ΚΤΣ και του Β' Ταμείο Συνοχής την ΕΡΓΟΣΕ (εταιρία που ιδρύθηκε για την διαχείριση εθνικών και κοινοτικών κονδυλίων) με € 3.473,4 εκ. Τα σημαντικότερα έργα του επενδυτικού προγράμματος είναι:

- Εκσυγχρονισμός Δικτύου ΠΑΘΕΠ (Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη - Προμαχώνα)
- Εκσυγχρονισμός Δικτύου Αθήνα - Πάτρα
- Κατασκευή εμπορευματικού σταθμού στο Θριάσιο Πεδίο και σύνδεση του με το λιμάνι του Ν. Ικονίου
- Κατασκευή Προαστιακού Σιδηροδρόμου
- Έργα ανακαίνισης του δικτύου της Πελοποννήσου και της Ανατολική Μακεδονίας

Ενδεικτικά παρατίθενται οι χρηματοδοτήσεις για τα έργα του άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη και του Προαστιακού Σιδηροδρόμου για το διάστημα 2000-2006 (Πίνακας 5 & 6)

Πίνακας 5. Χρηματοδοτικός πίνακας Γ' ΚΠΣ έργων του ΟΣΕ (ΕΡΓΟΣΕ) στον άξονα Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (2000-2006)

Έτος	Εθνικοί Πόροι €	Κοινοτική Συμμετοχή €	Σύνολο €
2000	0	0	0
2001	90.939.122	90.929.942	181.869.064
2002	103.507.457	103.497.007	207.004.464
2003	103.660.176	103.649.712	207.309.888
2004	119.490.845	119.480.260	238.971.105
2005	120.257.033	120.246.369	240.503.402
2006	117.926.232	117.915.845	235.842.077
Σύνολο περιόδου 2000-2006	655.780.865	655.719.135	1.311.500.000

Πηγή: ΕΡΓΟΣΕ

Πίνακας 6. Χρηματοδοτικός πίνακας Γ' ΚΠΣ έργων του ΟΣΕ (ΕΡΓΟΣΕ) για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο (2000-2006)

Έτος	Εθνικοί Πόροι €	Κοινοτική Συμμετοχή €	Σύνολο €
2000	0	0	0
2001	51.149.735	51.104.099	102.253.834
2002	59.137.503	58.166.993	117.304.496
2003	58.571.562	58.252.815	116.824.377
2004	37.374.744	38.085.493	75.460.237
2005	57.919.703	38.516.059	76.435.762
2006	36.348.434	36.372.860	72.721.294
Σύνολο περιόδου 2000-2006	280.501.681	380.498.319	561.000.000

Πηγή: ΕΡΓΟΣΕ

2.4.2 Τραμ

Έργο που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με την παραλιακή οδό από την μια πλευρά με τον Άλιμο, το Ελληνικό και την Γλυφάδα και από την άλλη με το Φαληρικό Δέλτα, το Νέο Φάληρο και το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας. Το 2000

συστάθηκε η, κρατικών συμφερόντων εταιρία, Τραμ Α.Ε. με σκοπό την επίβλεψη, την κατασκευή, την διαχείριση και την εκμετάλλευση του δικτύου. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε το 2000 και ολοκληρώθηκε το 2004 με χρηματοδότηση κατά 50% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Γ' ΚΠΣ και κατά 50% από Εθνικούς Πόρους (Πίνακας 7).

Πίνακας 7. Χρηματοδοτικός πίνακας Γ' ΚΠΣ έργων ανάπτυξης Τραμ στην Αθήνα (2000-2006)			
Έτος	Εθνικοί Πόροι €	Κοινοτική Συμμετοχή €	Σύνολο €
2000	0	0	0
2001	25.847.129	25.749.048	51.596.177
2002	31.428.029	29.307.721	60.735.750
2003	30.046.025	29.350.964	59.396.989
2004	28.133.546	29.689.747	57.823.293
2005	28.600.623	29.906.689	58.507.312
2006	29.074.399	29.129.746	58.204.145
Σύνολο περιόδου 2000-2006	173.129.751	173.133.915	346.263.666
Πηγή: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών			

2.4.3 Αττικό Μετρό

Από τον Ιανουάριο του 2000 λειτουργεί στην Αθήνα ένα γρήγορο και καλά οργανωμένο δίκτυο Μετρό αριθμώντας σήμερα 24 σταθμούς σε δύο γραμμές:

Γραμμή 2 (κόκκινη)

ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ - ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ / ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΠΑΝΑΓΟΥΛΗΣ και

Γραμμή 3 (μπλε)

ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ - ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ.

Το έργο διακρίνεται σε:

Βασικό έργο: ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ-ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ & ΔΑΦΝΗ - ΣΕΠΤΟΛΙΑ

Α' Γενιά Επεκτάσεων: ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ-ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ,
ΔΑΦΝΗ-ΕΛΛΗΝΙΚΟ, ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ-ΑΙΓΑΛΕΩ, ΣΕΠΟΛΙΑ-
ΑΝΘΟΥΠΟΛΗ

Β' Γενιά Επεκτάσεων: ΠΑΝΟΡΜΟΥ-ΜΑΡΟΥΣΙ, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ-
ΓΑΛΑΤΣΙ, ΧΑΪΔΑΡΙ-ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Οι δύο γραμμές του ΜΕΤΡΟ εξυπηρετούν περίπου 650.000 επιβάτες ημερησίως, ενώ η Γραμμή 1 του Η.Σ.Α.Π. εξυπηρετεί 415.000 επιβάτες αντίστοιχα. Οι Αθηναίοι έχουν πλέον τη δυνατότητα να πραγματοποιούν «συνδυασμένες διαδρομές» εξοικονομώντας πολύτιμο χρόνο στις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Οι συρμοί διέρχονται από τους σταθμούς κάθε τρία λεπτά τις ώρες αιχμής και κάθε πέντε ως δέκα λεπτά τις υπόλοιπες ώρες. Χαρακτηριστικά, με το Μετρό χρειάζονται μόνο 10 λεπτά για να καλυφθεί η απόσταση ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ, ενώ με το αυτοκίνητο η ίδια απόσταση καλύπτεται σε 35 λεπτά το λιγότερο. Επιπλέον, με τους νέους συρμούς διπλής τάσης του Μετρό η απόσταση ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ - ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ καλύπτεται μέσα σε μόνο 37 λεπτά.

Το έργο κατασκευάστηκε με τη χρήση των πιο σύγχρονων τεχνολογιών και την εντατική εργασία χιλιάδων εργαζομένων, επιστημόνων και τεχνιτών από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Την επίβλεψη της κατασκευής του βασικού έργου και των νέων επεκτάσεων έχει η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.(Α.Μ.), ενώ η Α.Μ.Ε.Λ., θυγατρική εταιρία της Α.Μ., διαχειρίζεται τη λειτουργία του έργου.

Η κατασκευή του βασικού έργου του Μετρό επιχορηγήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 50%. Το 39% του έργου χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με δάνεια, ενώ τα υπόλοιπα κονδύλια καλύφθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο.

Το βασικό έργο εκτελέστηκε από την ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ, μια κοινοπραξία 22 Ελληνικών, Γερμανικών και Γαλλικών εταιριών που συνεργάστηκαν για την κατασκευή του Μετρό με σύμβαση σταθερού τιμήματος με το κλειδί στο χέρι.

Στο πρόγραμμα των επεκτάσεων μεγάλες Ελληνικές εταιρίες (ΑΕΓΕΚ, ΑΚΤΩΡ, ΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ, ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ, ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ) σε συνεργασία με ξένους οίκους (SELI, ALPINE BAU, WEISS FREYTAG, IMPREGILO) έχουν αναλάβει τα έργα Πολιτικού Μηχανικού. Τα Η/Μ των επεκτάσεων έχουν ανατεθεί σε μεγάλους οίκους του εξωτερικού (SIEMENS, CHAPEAUX, ALSTOM, TRANSURB, ΚΟΕΗΝΕ) με τη συμμετοχή ελληνικών εταιριών (ΑΚΤΩΡ, ΚΑΛΟΓΡΙΤΣΑΣ), ενώ η προμήθεια των νέων συρμών ανατέθηκε στην Κορεατική Κοινοπραξία HANWHA - ROTEM.

Για το βασικό έργο, η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. είχε χρηματοδοτήσει αρχαιολογικές ανασκαφές έκτασης 69.000 τετραγωνικών μέτρων, που είναι οι μεγαλύτερες που έχουν γίνει ποτέ στην Αθήνα. Στις περιοχές, όπου ήρθαν στο φως αρχαιότητες, υπάρχει αυστηρός έλεγχος και παρακολούθηση ώστε να προστατεύονται και να συντηρούνται τα ευρήματα. Εξειδικευμένοι αρχαιολόγοι του Υπουργείου Πολιτισμού ανέσκαψαν με προσοχή, κατέγραψαν, ανέλυσαν και αποθήκευσαν κάθε εύρημα. Προκειμένου να μειωθούν στο ελάχιστο οι πιθανότητες συνάντησης αρχαιολογικών ευρημάτων, οι σήραγγες του Μετρό διανοίχθηκαν σε βάθος 20 μέτρων, επίπεδο πολύ χαμηλότερο από αυτό στο οποίο βρίσκονται τα αρχαιολογικά ευρήματα. Όπου είναι δυνατόν και σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρχαιολόγων τα αρχαιολογικά ευρήματα αναδεικνύονται σε επαφή με το έργο του Μετρό (έκθεση στους σταθμούς ΣΥΝΤΑΓΜΑ και ΔΑΦΝΗ, ανάδειξη στην πλατεία Συντάγματος κτλ).

Έργο	Κατασκευαστικό Κόστος	Ανάδοχος	Αριθμός Ημερ. Επιβατών	Έτος ολοκλήρωσης
Μετρό Θεσσαλονίκης	€1.100 εκατ.	Κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO - ANSALDO TSF - SELI - ANSALDOBREDA. Υπογραφή σύμβασης στις 7.4.06. Οι εργασίες εκτιμάται ότι θα διαρκέσουν 6,5 χρόνια.		2013
Αττικό Μετρό: Αγ. Δημήτριος - Ελληνικό (5,5 χλμ.)	€410 εκατ.	Κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ - SIEMENS - VINCI. Υπογραφή σύμβασης 8.3.06	80.000	2009
Αττικό Μετρό: Μοναστηράκι - Αιγάλεω - Χαϊδάρι (5,8 χλμ.)	€200 εκατ.	Κοινοπραξία ALPINE - ΤΕΡΝΑ - ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ - POWELL. Υπογραφή σύμβασης τελευταίου τμήματος διαδρομής στις 20.2.06	110.000	2007-2008
Αττικό Μετρό: Αγ. Αντώνιος - Περιστέρι - Ανθούπολη (1,5 χλμ.)	€100 εκατ.	Κοινοπραξία F.C.C. CONSTRUCTION - J&P ΑΒΑΞ. Ανάδειξη προσωρινού μειοδότη στις 11.4.06.	50.000	2008

2.5 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ Β' ΦΑΣΗΣ ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΛΥΜΑΤΩΝ ΨΥΤΑΛΛΕΙΑΣ

Το έργο αυτό αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα περιβαλλοντικά έργα παγκοσμίως και έχει σκοπό την καθαρισμό και την επεξεργασία των υδάτων του Σαρωνικού Κόλπου. Το έργο λειτουργεί από το Δεκέμβριο του 2004 με συνολικό κόστος € 210,7 εκ. Την κατασκευή του έργου ανέλαβε η Κοινοπραξία Θεμελιοδομή Α.Ε. - Άκτωρ Α.Ε. - Αθηνά Α.Ε.Τ.Β. & Τ.Ε. - Passavant Roediger Products GmbH - Giovanni Putignano & Figli S.r.l., ενώ η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων / Αποχέτευσης και Επεξεργασίας Λυμάτων Μείζονος Πρωτεύουσας, που είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό

του έργου, έχει προσλάβει ως Τεχνικό Σύμβουλο την Κοινοπραξία των εταιριών Aquaconsult GmbH, Υδροηλεκτρική ΕΠΕ, Γ. Καραβοκύρης & Συνεργάτες ΕΠΕ, ΑΝ. ΤΕ.Μ. ΕΠΕ.

2.6 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΓΕΦΥΡΑ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Το έργο της γέφυρας ενώνει βασικούς και δευτερεύοντες άξονες της χώρας, δηλαδή τον άξονα Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη με τον Δυτικό άξονα Καλαμάτα-Ηγουμενίτσα και τον δευτερεύοντα άξονα Αντίρριο -Λαμία. Το έργο ξεκίνησε το 1997 και ολοκληρώθηκε το 2004. Κατασκευάστηκε και αυτό με την μέθοδο της Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα. Η εταιρία Γέφυρα Α.Ε. που συστάθηκε για αυτό το σκοπό απαρτίζονταν από τις εξής εταιρίες: Αθηνά Α.Ε.Τ.Β. & Τ.Ε, Ελληνική Τεχνοδομική Α.Ε., Ζεύς Α.Τ.Ε., Όμιλος ΓΤΜ, Προοδευτική Α.Τ.Ε., Κ.Ι. Σαραντόπουλος Α.Ε., Τεχνική Εταιρία Βόλου Α.Ε.

Η Γέφυρα Α.Ε. είχε την ευθύνη της μελέτης ,κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και λειτουργίας του έργου για 42 χρόνια, ενώ στη συνέχεια η διαχείριση του έργου θα αποδοθεί στο Δημόσιο.

2.7 ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ - ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Για τα λιμάνια της χώρας (Βόλος, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Καβάλα, Λαύριο, Μύκονος, Ναύπλιο, Πάτρα, Πειραιάς, Ρόδος και Σούδα) προωθούνται επιχορηγήσεις προϋπολογισμού € 270 εκ. μέσω του Γ' ΚΠΣ ενώ παράλληλα μέσω των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων προωθούνται παρεμβάσεις στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης και της Κω.

2.8 ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΙΚΗ ΑΡΤΗΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ)

Για το κατασκευαστικού κόστους €600 εκατ. έργο, οριστικός ανάδοχος έχει αναδειχθεί η κοινοπραξία ΘΕΡΜΑΪΚΗ ΟΔΟΣ (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ - ΤΕΒ, ΑΚΤΩΡ, ΒΟΣΚΑΛΙΣ, ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ). Μετά την απόρριψη των ενστάσεων που είχαν γίνει στην Ε.Ε θα υπογράφονταν τελικά η σύμβαση παραχώρησης, όμως στις αρχές Ιανουαρίου κατατέθηκε αίτηση κατακύρωσης από Πολίτες της πόλης στο Ε' τμήμα του Συμβουλίου Επικρατείας κατά της απόφασης του Υπουργείου Πολιτισμού, η οποία επικυρώνει την απόφαση κατεδάφισης επτά κτιρίων στο λιμάνι.

3. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΤΑΙΡΙΩΝ 5^{ΗΣ} - 6^{ΗΣ} - 7^{ΗΣ} ΤΑΞΗΣ

Παρακάτω δίνονται κάποια από τα χρηματοοικονομικά μεγέθη των τεχνικών εταιριών που αφορούν δραστηριότητες και εκτός της κατασκευής δημοσίων και ιδιωτικών έργων, όπως π.χ. η κατασκευή μηχανολογικού εξοπλισμού, η παραγωγή ασφαλτομίγματος, η παραγωγή έτοιμου σκυροδέματος, η διαχείριση ακινήτων, η παραγωγή δομικών υλικών, η κατασκευή μεταλλικών κτιρίων, κ.α. Όσον αφορά στις τεχνικές εταιρείες με πτυχίο 6ης τάξης, συνολικά σήμερα δραστηριοποιούνται 46 (Πίνακας 9 - κατάταξη των εταιριών 6^{ης} τάξης βάσει του κύκλου εργασιών τους). Το 2004 εμφάνισαν συνολικό Κύκλο Εργασιών € 1.610,8 εκ., παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 7% σε σχέση με το 2003, ενώ τα Κέρδη τους Προ Φόρων ανήλθαν σε € 110 εκ., παρουσιάζοντας μείωση της τάξεως του 14%. Η δραστηριότητά τους αντιστοιχεί στο 53,9% των 14 εταιριών με πτυχίο 7ης τάξεως (κύκλος εργασιών 2004: € 2.990 εκ. - Πίνακας 8).

Ο συνολικός Κύκλος Εργασιών για τις 23 κατασκευαστικές εταιρίες που είναι εισηγμένες στο ΧΑΑ ανήλθε στα € **1.494,40** εκ. το 2005 εμφανίζοντας πτώση κατά 20,1% σε σχέση με το 2004, ενώ και το άθροισμα των αποτελεσμάτων τους ήταν αρνητικό, κυρίως εξαιτίας των αρνητικών αποτελεσμάτων της ΑΛΤΕ. Από αυτές, οι 16 σημείωσαν μείωση των εσόδων τους, ενώ 7 εταιρίες παρουσιάζουν ζημιές (**Πίνακας 10**). Σχετικά με τα μερίδια αγοράς, βάσει κύκλου εργασιών, την πρώτη θέση κατέχει η εταιρία Άκτωρ ΑΤΕ με μερίδιο 11,82%, ενώ ακολουθούν οι Μοχλός Α.Ε. (7,44%), J&P Άβαξ Α.Ε. (7,39%) και Τέρνα Α.Ε. (6,98%) (**Πίνακες 11, 12, 13 & 14**)

Αυτή είναι μια καθαρή ματιά με βάση τα οικονομικά δεδομένα. Υπάρχει, όμως, και μια άλλη και πλέον ουσιαστική. Οι λογιστικές καταστάσεις μπορεί να δείχνουν τζίρους, αλλά τα ταμεία να είναι άδεια. Είναι γνωστό ότι παρατηρείται, εκτός από μια σημαντική μείωση του κατασκευαστικού αντικειμένου, μια εξαιρετικά μεγάλη καθυστέρηση στην πληρωμή εκτελεσμένων έργων. Οι διαμαρτυρίες των τεχνικών εταιριών, μεγάλων και μικρότερων, έχουν γίνει ευρύτατα γνωστές.

Συνέπεια αυτής της κατάστασης είναι εταιρίες που έχουν να λαμβάνουν μεγάλα ποσά, να μην μπορούν να εκπληρώσουν άμεσες ή βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους σε εργαζομένους και προμηθευτές που αντιστοιχούν σε σχετικά πολύ μικρά ποσά. Με τον τρόπο αυτό οδηγούνται σε καταστροφή και το πλήθος των εργαζομένων στην ανεργία. Και αυτό είναι ένα μείζον πρόβλημα για τη χώρα.

Πίνακας 8

ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ
(κατάταξη κατά φθίνουσα τάξη συνολικών εσόδων 2004)
ΜΗ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΟΡΦΗ

Σε εκατ. €	ΤΑΞΗ ΠΤΥΧΙΟΥ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ		ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ		ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε.	7η	630,21	860,52	342,16	467,07	1,10	5,03
ΜΟΧΛΟΣ Α.Ε.	7η	396,90	334,40	371,57	313,73	8,30	8,51
J & P - ΑΒΑΞ Α.Ε.	7η	393,81	412,36	218,89	201,13	47,67	42,41
ΤΕΡΝΑ Α.Ε.	7η	372,36	383,24	243,54	241,33	43,46	34,77
ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.	7η	176,05	187,55	176,05	187,55	2,13	7,19
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.	7η	161,43	200,27	82,23	96,02	7,85	10,10
ΑΕΓΕΚ Α.Ε.	7η	144,12	141,19	55,10	27,04	5,09	11,54
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε.	7η	133,27	156,09	67,63	115,37	1,95	14,73
ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε.	7η	116,07	167,93	96,74	141,94	-1,29	14,92
ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.	7η	107,61	109,54	74,57	63,42	15,35	12,22
ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε.	7η	100,77	109,36	75,83	86,83	6,53	6,22
ΕΜΠΕΔΟΣ Α.Ε.	7η	92,15	180,85	44,56	81,89	-54,70	8,66
ΕΔΡΑΣΗ - ΧΡ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ Α.Τ.Ε.	6η	88,81	94,68	66,95	69,68	3,35	4,85
ΑΤΤΙ-ΚΑΤ Α.Τ.Ε.	7η	82,99	131,71	55,08	85,79	1,59	5,51
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ Α.Τ.Ε.	7η	82,15	107,78	68,22	86,98	0,82	2,33
ΔΙΕΚΑΤ Α.Τ.Ε.	6η	78,91	69,82	78,91	69,46	6,17	6,35
ΕΚΤΕΡ Α.Ε.	6η	63,93	52,36	42,35	27,11	9,08	7,05
ΙΝΤΡΑΚΟΜ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ. "ΙΝΤΡΑΚΑΤ"	6η	61,86	56,19	33,28	42,56	8,48	6,98
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Τ.Ε.	6η	42,31	43,01	17,40	11,88	0,29	1,15
ΓΕΝΕΡ Α.Ε.	6η	41,21	51,67	32,26	43,90	1,01	1,56
ΔΟΜΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.	6η	35,70	33,01	14,55	15,62	0,41	0,78
ΚΛΟΥΚΙΝΑΣ, Ι., - Ι. ΛΑΠΠΑΣ Α.Ε.	5η	25,62	21,38	25,62	21,38	4,23	3,87
ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ, ΑΦΟΙ, Α.Τ.Ε.	6η	22,92	19,94	17,51	16,72	0,52	0,63
ΕΡΓΑΣ Α.Τ.Ε.	6η	18,79	18,43	18,70	17,44	1,76	0,09
ΣΥΝΟΛΟ		3.469,98	3.943,27	2.319,70	2.531,85	121,14	217,44

Σημείωση: Στα ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ εμπεριέχονται και αυτά μέσω συμμετοχής σε κοινοπραξίες

Πίνακας 9

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ 6ΗΣ ΤΑΞΗΣ
(ΜΗ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΜΟΡΦΗ)
(κατάταξη κατά φθίνουσα τάξη κύκλου εργασιών 2004)**

ποσά σε € εκατ.

Α/Α	ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ		Δ	ΚΠΦ		Δ	ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ			
		2004	2003		2004	2003		ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ Κ.Κ		ΞΕΝΑ/ΙΔΙΑ	
								2004	2003	2004	2003
1	ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΕ	138,9	121,4	14,4%	20,4	16,8	21,4%	14,7%	13,8%	0,0	0,0
2	ΕΔΡΑΣΗ-ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ	88,8	94,7	-6,2%	3,4	4,9	-30,6%	3,8%	5,2%	0,8	0,0
3	Κ. ΜΕΣΑΙΚΟΣ ΑΤΕΒΕ	72,1	53,9	33,7%	1,07	2,1	-49,0%	1,5%	3,9%	1,5	1,4
4	ΕΡΕΤΒΟ ΑΕ	71,5	42,4	68,6%	6,1	4	52,5%	8,5%	9,4%	0,0	0,0
5	ΕΚΤΕΡ ΑΕ	63,9	52,4	21,9%	9,1	7	30,0%	14,2%	13,4%	0,2	0,1
6	ΔΙΕΚΑΤ-ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΤΕ	63,1	48,1	31,2%	6,6	5,2	26,9%	10,5%	10,8%	0,2	0,2
7	ΙΝΤΡΑΚΑΤ ΑΕ	61,9	56,2	10,1%	8,5	7,1	19,7%	13,7%	12,6%	0,3	0,2
8	ΚΑΛΟΓΡΙΤΣΑΣ Χ. Ι. ΑΕ	58,0	57,1	1,6%	3,3	3	10,0%	5,7%	5,3%	0,1	0,7
9	ΓΑΝΤΖΟΥΛΑΣ ΑΤΕΕ	47,8	38,9	22,9%	4,6	3,9	17,9%	9,6%	10,0%	0,6	0,5
10	ΜΕΤΩΝ ΑΕ	46,6	53,7	-13,2%	6,7	7,3	-8,2%	14,4%	13,6%	0,3	0,3
11	ΕΛΤΕΡ ΑΤΕ	43,5	37,0	17,6%	3,2	2,6	23,1%	7,4%	7,0%	0,6	0,5
12	ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ	43,5	24,2	79,8%	8,7	7,3	19,2%	20,0%	30,2%	0,4	0,3
13	ΑΘΩΝΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	43,0	24,4	76,2%	1,9	1,8	5,6%	4,4%	7,4%	1,2	0,5
14	ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΑΤΕ	42,3	43,0	-1,6%	0,3	1,2	-75,0%	0,7%	2,8%	0,2	0,2
15	ΓΕΝΕΡ	41,2	51,6	-20,2%	1	1,6	-37,5%	2,4%	3,1%	0,2	0,4
16	ΑΘΗΝΑΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	39,0	34,2	14,0%	-10,6	0,3			0,9%	1,8	0,5
17	ΚΟΥΡΤΙΔΗΣ Κ ΑΕ	38,6	49,7	-22,3%	2,4	3,6	-33,3%	6,2%	7,2%	0,4	0,1
18	ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ	38,0	25,7	47,9%	2,3	1,2	91,7%	6,1%	4,7%	0,1	0,1
19	ΑΤΕΡΜΩΝ ΑΤΕΕ	36,3	24,9	45,8%	2,2	1,5	46,7%	6,1%	6,0%	0,1	0,2
20	ΔΟΜΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ ΑΕ	35,7	33,0	8,2%	-0,4	0,8			2,4%	0,6	0,5
21	ΟΛΥΜΠΙΑ ΕΛΛΑΣ ΑΤΕΒΕ	34,9	34,8	0,3%	2,7	3,1	-12,9%	7,7%	8,9%	0,0	0,4
22	ΕΝΤΕΧΝΟΣ ΑΕ	33,3	42,0	-20,7%	2,6	3,9	-33,3%	7,8%	9,3%	0,9	0,3
23	ΤΕΧΝΕΡΓΑ ΑΕΤΕ	32,1	30,1	6,6%	0,9	4,3	-79,1%	2,8%	14,3%	0,5	0,5
24	ΤΕΧΝ. ΕΤ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ Θ. ΑΕ	27,6	18,1	52,5%	2,5	2	25,0%	9,1%	11,0%	0,0	0,0
25	ΙΟΝΙΟΣ ΑΕ	26,9	18,4	46,2%	4,7	2,6	80,8%	17,5%	14,1%	0,1	0,2
26	ΔΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΕ	26,6	17,9	48,6%	0,7	0,5	40,0%	2,6%	2,8%	0,6	1,0
27	ΜΕΛΚΑ ΤΕΧΝΙΚΗ	25,8	14,8	74,3%	1,9	1,4	35,7%	7,4%	9,5%	0,3	0,2
28	ΑΝΑΣΤΗΛΩΤΙΚΗ ΑΤΕ	25,2	44,2	-43,0%	1,7	2,9	-41,4%	6,7%	6,6%	0,3	0,2
29	ΘΕΜΕΛΗ ΑΕ	24,5	27,4	-10,6%	2,2	2,8	-21,4%	9,0%	10,2%	0,0	0,0
30	ΑΦΟΙ ΜΕΣΧΩΡΩΡΙΤΗ ΑΤΕ	22,9	19,9	15,1%	0,5	0,6	-16,7%	2,2%	3,0%	0,2	0,2
31	ΚΤΙΣΤΩΡ ΑΤΕ	22,7	36,5	-37,8%	0,2	2	-90,0%	0,9%	5,5%	1,2	0,6
32	ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΑΕ	21,3	14,1	51,1%	1,1	1,3	-15,4%	5,2%	9,2%	0,3	0,3
33	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Δ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ	20,5	22,8	-10,1%	1,5	0,4	275,0%	7,3%	1,8%	0,0	0,0
34	ΕΡΓΑΣ ΑΤΕ	18,8	18,4	2,2%	1,8	0,1	1700,0%	9,6%	0,5%	0,2	0,3
35	ΘΕΣΣΑΛΙΚΗ ΑΤΕ	18,5	18,5	0,0%	1,3	1,4	-7,1%	7,0%	7,6%	0,2	0,0
36	ΤΟΜΕΣ ΑΤΕ	18,0	16,3	10,4%	1,3	0,3	333,3%	7,2%	1,8%	0,2	0,6
37	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΤΕΒΕ	16,2	11,4	42,1%	0,3	0,3	0,0%	1,9%	2,6%	0,5	0,3
38	ΣΥΒΑΡΣΟ ΑΤΕ	14,9	11,4	30,7%	-2,2	-1,3				0,6	0,4
39	ΞΑΝΘΑΚΗΣ ΑΤΕ	14,8	25,6	-42,2%	2,3	10,3	-77,7%	15,5%	40,2%	0,0	0,0
40	ΕΚΑΤ-ΕΤΑΝ ΑΤΕ	13,2	14,4	-8,3%	1,7	1,9	-10,5%	12,9%	13,2%	0,8	0,4
41	Γ. ΠΕΤΡΗΣ ΑΤΕ	12,2	11,6	5,2%	0,2	0,4	-50,0%	1,6%	3,4%	1,0	0,8
42	ΟΜΗΡΟΣ ΑΕ	8,5	8,8	-3,4%	-0,4	0,4			4,5%	0,7	0,5
43	ΓΕΤΕΜ ΑΕ	8,5	8,2	3,7%	0,1	-0,7		1,2%		0,8	0,8
44	ΤΟΞΟΤΗΣ ΑΕ	5,2	1,9	173,7%	0,5	-0,6		9,6%		0,0	0,0
45	ΘΟΛΟΣ ΑΤΕ	4,0	2,3	73,9%	-0,3	-0,4				0,7	0,6
46	ΜΠΑΛΑΦΑΣ Κ. ΑΤΕ	-	48,9		-	5,1			10,4%	-	0,7
	ΣΥΝΟΛΟ	1610,8	1505,2	7,0%	110,6	128,2	-13,8%	6,9%	8,5%	0,4	0,3

* Στα συνολικά έσοδα περιλαμβάνονται και εκείνα λόγω συμμετοχής σε κοινοπραξίες.

Πίνακας 10. Κύκλος εργασιών - αποτελέσματα εισηγμένων κατασκευαστικών εταιριών 2005 - 2004
(μη ενοποιημένα)

Εταιρία	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (€ εκατ.)			Κ.Π.Φ. (€ εκατ.)		
	2005	2004	Δ	2005	2004	Δ
ΜΟΧΛΟΣ	327,94	374,46	-12,4%	-21,24	11,66	
J. & P. - ΑΒΑΞ	155,50	218,89	-29,0%	18,71	34,42	-45,6%
ΤΕΡΝΑ	143,54	240,31	-40,3%	7,59	36,19	-79,0%
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ	103,22	86,69	19,1%	6,22	3,68	69,0%
ΜΗΧΑΝΙΚΗ	84,30	76,47	10,2%	20,80	11,67	78,2%
ΑΘΗΝΑ	81,81	94,18	-13,1%	-12,94	2,59	
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ *	78,62	61,26	28,3%	4,53	7,12	-36,4%
ΑΤΤΙ - ΚΑΤ	68,81	58,86	16,9%	0,99	-1,96	
ΕΔΡΑΣΗ - ΨΑΛΛΙΔΑΣ Χ.	60,59	66,95	-9,5%	1,24	2,57	-51,8%
ΑΕΓΕΚ	56,62	54,65	3,6%	-11,38	-6,82	
ΚΛΟΥΚΙΝΑΣ - ΛΑΠΠΑΣ **	53,27	27,02	97,2%	10,26	3,17	223,7%
ΒΙΟΤΕΡ	49,50	83,13	-40,5%	2,91	7,62	-61,8%
ΔΙΕΚΑΤ	49,02	72,29	-32,2%	2,12	2,03	4,4%
ΙΝΤΡΑΚΑΤ	31,64	32,78	-3,5%	0,33	8,68	-96,2%
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ	31,00	25,27	22,7%	-4,99	4,73	
ΕΚΤΕΡ	25,57	42,69	-40,1%	5,30	3,34	58,7%
ΜΕΣΟΧΩΡΙΤΗ ΑΦΟΙ	16,28	17,43	-6,6%	0,23	0,01	2200,0%
ΓΕΝΕΡ	13,89	32,50	-57,3%	-0,18	5,39	
ΔΟΜΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ	13,64	15,52	-12,1%	0,07	2,98	-97,7%
ΕΡΓΑΣ	7,34	18,18	-59,6%	0,14	0,88	-84,1%
ΕΛΛ. ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΒ	6,96	9,17	-24,1%	37,32	36,82	1,4%
ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ	26,42	77,14	-65,8%	-19,16	61,83	
ΑΛΤΕ	8,92	85,61	-89,6%	-228,85	96,46	
Σύνολο	1.494,40	1.871,45	-20,1%	-179,98	18,48	

* Η εταιρία απορροφήθηκε το 1^ο τρίμηνο του 2006 από την ΑΕΓΕΚ.

** Το 53% του κ.ε. του 2005, αφορά εμπόριο βρεφικών ειδών (MOTHERCARE).

Σημειώσεις:

- i. Βάσει των ΔΠΧΠ, στους απλούς ισολογισμούς δεν εμφανίζονται τα έσοδα από κοινοπραξίες.
- ii. Οι μετοχές των εταιριών ΕΜΠΕΔΟΣ Α.Ε, ΤΕΧΝΟΔΟΜΗ ΑΦΟΙ ΤΡΑΥΛΟΥ Α.Ε.Τ.Ε & ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε, έχουν διαγραφεί από το Χ.Α
- iii. Για τις εταιρίες ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε, ΑΛΤΕ Α.Τ.Ε και ΜΠΑΛΑΦΑΣ Α.Ε έχει αποφασιστεί η αναστολή διαπραγμάτευσης των μετοχών τους στο Χ.Α
- iv. Χωρίς την ΑΛΤΕ, τα συνολικά ΚΠΦ για την διετία 2004-2005 διαμορφώνονται σε 114,94 εκατ. και 48,87 εκατ. αντίστοιχα (πτώση 58% περίπου).

Πηγή: Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί

Πίνακας 11. Μεριδία εισηγμένων εταιριών βάσει συνολικού μεγέθους αγοράς (κύκλος εργασιών) εταιριών 5^{ης}, 6^{ης}, και 7^{ης} τάξης-2004

Εταιρία	Μεριδία (%)
Άκτωρ Α.Τ.Ε.	11,82
Μοχλός Α.Ε.	7,44
J&P Άβαξ Α.Ε.	7,39
Τέρνα Α.Ε.	6,98
Αθηνά Α.Τ.Ε.	3,30
Παντεχνική Α.Ε.	3,03
ΑΕΓΕΚ Α.Ε.	2,70
ΜΕΤΚΑ Α.Ε.	2,60
Θεμελιοδομή Α.Ε.	2,50
Αλτέ Α.Τ.Ε.	2,18
Μηχανική Α.Ε.	2,02
Βιοτέρ Α.Ε.	1,89
Έμπεδος Α.Ε.	1,73
Έδραση - Ψαλίδας Α.Τ.Ε.	1,67
ΑΤΤΙ-ΚΑΤ Α.Τ.Ε.	1,56
Ευκλείδης Α.Τ.Ε.	1,54
Εκτέρ Α.Ε.	1,20
Ιντρακόμ Κατασκευές Τεχνικών Έργων Α.Ε. - <i>Intrakat</i>	1,16
Προοδευτική Α.Τ.Ε.	0,79
Γενέρ Α.Ε.	0,77
Δομική Κρήτης Α.Ε.	0,67
Κλούκινας Ι -Ι. Λάμπας Α.Ε.	0,48
Μεσοχωρίτη Αφοί Α.Τ.Ε.	0,43
Εργάς Α.Τ.Ε.	0,35
Πηγή : ICAP - Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί	

Πίνακας 12. Μεριδία εταιρειών 7^{ης} τάξης βάσει μεγέθους αγοράς 7^{ης} τάξης (2004)

Εταιρία	Μεριδία (%)
Άκτωρ Α.Τ.Ε.	21,08
Μοχλός Α.Ε.	13,27
J & P - Άβαξ Α.Ε.	13,17
Τέρνα Α.Ε.	12,45
Αθηνά Α.Τ.Ε.	5,89
Παντεχνική Α.Ε.	5,40
ΑΕΓΕΚ Α.Ε.	4,82
Θεμελιοδομή Α.Ε.	4,46
Αλτέ Α.Τ.Ε.	3,88
Μηχανική Α.Ε.	3,60
Βιοτέρ Α.Ε.	3,37
Έμπεδος Α.Ε.	3,08
ΑΤΤΙ-ΚΑΤ Α.Τ.Ε.	2,78
Ευκλείδης Α.Τ.Ε.	2,75
Σύνολο	100,0
Πηγή: ICAP - Δημοσιευμένοι	

Πίνακας 13. Μεριδία εταιρειών 6 ^{ης} τάξης βάσει μεγέθους αγοράς 6 ^{ης} τάξης (2004)	
Εταιρία	Μεριδία (%)
ΜΕΤΚΑ Α.Ε.	8,29
Έδραση - Χ. Ψαλίδας Α.Τ.Ε.	5,30
Ερέτβο Α.Ε.	4,37
Μεσαΐκος Κ. Α.Τ.Ε.Β.Ε.	4,30
Έντεχνος Α.Ε.	4,27
Έκτερ Α.Ε.	3,82
Διεκάτ - Ελληνικές Κατασκευές Α.Τ.Ε.	3,77
Ίντρακομ Κατασκευές Τεχνικών Έργων Α.Ε. Intrakat	3,69
Καλογρίτσας Χ.Ι. Α.Ε.	3,46
Γαντζούλας Α.Τ. & Ε.Ε.	2,85
Μετών Α.Ε.	2,78
Εκάτ - Ετάν Ειδικές Κατασκευές Α.Ε.	2,60
Τέρνα Ενεργειακή Α.Β.Ε.Τ.Ε.	2,59
Αθωνική Τεχνική Α.Ε.	2,57
Προοδευτική Α.Τ.Ε.	2,53
Γενέρ Α.Ε.	2,46
Αθηναϊκή Τεχνική Α.Ε.	2,33
Κουρτίδης Κ. Α.Ε.	2,30
Τομή Α.Β.Ε.Τ.Ε.	2,27
Άτερμων Α.Τ.Τ.Ε.Ε.	2,16
Δομική Κρήτης Α.Ε.	2,13
Ολυμπία Ελλάς Α.Τ.Ε.Β.Ε.	2,08
Έλτερ Α.Τ.Ε.	1,99
Τεχνέργα Α.Ε.Τ.Ε.	1,91
Αναστηλωτική Α.Τ.Ε.	1,83
Καραγιάννης Θ. Α.Ε.	1,65
Ιόνιος Α.Ε.	1,60
Δομοτεχνική Α.Ε.	1,59
Μέλκα Α.Ε.	1,54
Θεμέλη Α.Ε.	1,46
Μεσοχωρίτη Αφοί Α.Τ.Ε.	1,37
Κτίστωρ Α.Τ.Ε.	1,36
Φίλιππος Α.Ε.	1,27
Κωνσταντινίδης Χρ. Δ. Α.Τ.Ε.	1,22
Εργάς Α.Τ.Ε.	1,12
Θεσσαλική Α.Τ.Ε.	1,11
Τομές Α.Τ.Ε.	1,08
Πηγή: ICAP - Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί	

Πίνακας 14. Μεριδία εταιρειών 5 ^{ης} τάξης βάσει μεγέθους αγοράς 5 ^{ης} τάξης (2004)	
Εταιρία	Μεριδία (%)
Ρούτσης Κλ. Γ. Α.Ε.	5,50
Ερκάτ Α.Ε.	4,06
Κυρομίτη Αφοί Α.Τ.Ε.	4,04
Κλούκινας Ι. - Ι. Λάμπας Α.Ε.	3,84
Edraco Α.Τ.Ε.	3,75
Έλικα Α.Τ.Ε.Ε.	3,40
Αττική Δίοδος Α.Τ.Ε.	3,36
Εκμέ Α.Ε.	3,16
Τεχνική Ναθαναηλίδη Τε.Να. Α.Τ.Ε.Β.Ε.	2,94
Εργώ Α.Τ.Ε.	2,77
Εργοτέλης Α.Τ.Ε.	2,60
Τ.Ε.Σ. Τεχνική Εταιρεία Σερρών	2,48
Αλέξανδρος Α.Τ.Ε.Β.Ε.	2,43
Επνίτες Α.Ε.	2,41
Εργοτέμ Α.Τ.Ε.Β.Ε.	2,39
Αλκυών Α.Τ.Ε.	2,31
Δομοκάτ Α.Τ.Ε.Ε.	2,00
ΣΧΣ Α.Τ.Ε.Ε.	1,92
Κλεμάτ Κλ. Μαθιανάκης Α.Ε.	1,88
ΕΡΓ. ΗΛ. Α.Τ.Ε.	1,84
Ερτέκα Α.Ε.	1,84
Σιάμκα Εβρέκ Α.Ε.	1,84
Βάσκο Α.Τ.Ε.	1,65
Βαλκανική Α.Τ.Ε.Β.Ε.	1,65
Άλκη Α.Τ.Ε.Β.Ε.	1,60
Ελληνική Τεχνική Α.Τ.Ε.Β.Ε.	1,58
Εδραίος Α.Τ.Ε.	1,56
Τέκα Α.Ε.	1,56
Κόμβος Α.Β.Ε.Τ.Ε.	1,51
Λατομική Α.Τ.Ε.	1,50
Αλτέκ Α.Ε.	1,45
Μαγκαφίνης Α. Α.Ε.	1,42
Άτεσε Α.Ε.	1,41
Κόκκινος Α.Τ.Ε.Ε.	1,35
Μετρό Α.Τ.Ε.	1,34
Εργοληπτική Γαλανίδη Α.Ε.	1,28
Εργοδομή Α.Β.Ε.Τ.Ε.	1,27
Λαδόπουλος Γ.Θ. Α.Τ.Ε.	1,26
Αρχιτέχ Α.Τ.Ε.	1,22
Άτομον Α.Ε.	1,21
Έργον Διεθνής Α.Β.Τ.Ε.Ε.	1,21
Ελληνική Υδροκατασκευή Α.Ε.	1,19
Καπαράκης Κ - Διέδρος Α.Τ.Ε.	1,11
Πηγή: ICAP - Δημοσιευμένοι Ισολογισμοί	

4. ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έκθεσης της **Deloitte** με τίτλο: "European Powers of Construction", η οποία περιλαμβάνει λίστα με τις 100 μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες στην Ευρώπη - βάσει του κύκλου εργασιών τους για το οικονομικό έτος 2005 - και παράλληλα καταγράφει και αναλύει σημαντικά ζητήματα και εξελίξεις που απασχολούν τον κλάδο, οι 76 εταιρίες από τις 100 σημείωσαν αύξηση του κύκλου εργασιών τους κατά το 2005 σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Στην κορυφή του καταλόγου παρέμεινε η Γαλλική **Vinci**, ενώ ακολουθεί η επίσης Γαλλική **Bouygues** στη 2^η θέση και η Γερμανική **Hochtief AG** στην 3^η θέση, κατακτώντας έτσι την περσινή θέση της Σουηδικής **Skanska AB**, η οποία έπεσε μία θέση στη φετινή κατάταξη (4^η). Την μεγαλύτερη αύξηση κύκλου εργασιών (90%) σημείωσε η Ισπανική **Grupo Isolux-Corsan**, η οποία βρέθηκε στη 51^η θέση. Από την άλλη πλευρά, η Βρετανική **Jarvis** σημείωσε την μεγαλύτερη μείωση κύκλου εργασιών (-51,7%) εξαιτίας της εκτενής φάσης αναδιοργάνωσης στην οποία έχει περιέλθει η εταιρία.

Ο κλάδος των κατασκευαστικών είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος στο ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον με αποτέλεσμα πολλές επιχειρήσεις να καταβάλουν προσπάθειες να διαφοροποιηθούν και να προσφέρουν υπηρεσίες μεγαλύτερης αξίας, προκειμένου να εξασφαλίσουν πιο προβλεπόμενες πηγές εσόδων. Αυτό έχει οδηγήσει σε αυξημένο αριθμό εξαγορών και συγχωνεύσεων. Ένα ενδιαφέρον παράδειγμα είναι η εξαγορά της μεγαλύτερης Βρετανικής εταιρίας εκμετάλλευσης αεροδρομίου, της **BAA** από την Ισπανική **Ferrovial Group**. Επίσης, στην περίπτωση της **Bouygues**, οι κατασκευές αποτελούν μόνο μία από τις πέντε επιχειρηματικές δραστηριότητες της εταιρίας, της οποίας οι

δραστηριότητες επεκτείνονται ως και τα ΜΜΕ (το κυριότερο Γαλλικό Κρατικό Τηλεοπτικό Κανάλι) και τις τηλεπικοινωνίες (εταιρία παροχής κινητής τηλεφωνίας).

Το μέσο καθαρό περιθώριο κέρδους είχε αύξηση ύψους 3,7% από 3,2% (2004). Αν και οι μεγαλύτερες εταιρίες που κατατάσσονται στις πρώτες θέσεις της λίστας αδιαμφισβήτητα κέρδισαν πολλά, τα υψηλότερα καθαρά περιθώρια κέρδους εντοπίστηκαν στις εταιρίες που βρίσκονται στις μεσαίες και χαμηλότερες θέσεις της κατάταξης.

Η Μεγάλη Βρετανία έχει μακράν την πιο έντονη παρουσία στην 100άδα, αυξάνοντας σημαντικά τον αριθμό των εταιριών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο από 24 σε 36. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Γαλλία παρά το γεγονός ότι έχει κατακτήσει τις 2 κορυφαίες θέσεις της λίστας εκπροσωπείται από 9 συνολικά

εταιρίες, και βρίσκεται στην 3^η θέση της εθνικής κατάταξης. Η Γερμανία παρουσίασε μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων στην 100άδα, από 10 σε 5. Ενδεικτικά η παρουσία των υπόλοιπων χωρών είναι η εξής: Ολλανδία (11), Ιταλία (6), Ισπανία (9), Σουηδία (4) και Αυστρία (5).

Για πρώτη φορά στη συγκεκριμένη έρευνα γίνεται αναφορά στην Ευρωπαϊκή αγορά κατοικίας. Ωστόσο, η εικόνα της Ευρώπης στη συγκεκριμένη αγορά είναι ιδιαίτερα σύνθετη, καθώς η ανάπτυξή της εξαρτάται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες, όπως την έκταση και τη μορφή των κρατικών επιχορηγήσεων, τις δημογραφικές αλλαγές, καθώς και τη δομή και την ένταση της ζήτησης. Δυστυχώς, είναι αδύνατον να γίνουν προβλέψεις για τις τιμές των κατοικιών σε κάθε χώρα. Ωστόσο, η συγκεκριμένη αγορά παραμένει εξαιρετικά σημαντική για την υγιή πορεία του κλάδου των κατασκευαστικών συνολικά.

Σχετικά με τις **Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.)** γίνεται λόγος για το πότε θα «απογειωθεί» η συγκεκριμένη αγορά, ενώ οι κυριότερες περιοχές που αναμένονται να δείξουν εξέλιξη στην συγκεκριμένη αγορά άμεσα αναμένονται να είναι η Ισπανία, η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιταλία. Ειδικά στην Ισπανία, συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα αναπτύσσονται με τέτοιο ρυθμό που μόνο με τη Μ. Βρετανία μπορούν να συγκριθούν. Στην Ιταλία έχουν κλειστεί συμφωνίες στον χώρο της υγείας, της εκπαίδευσης και των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας. Στη Γερμανία και τη Γαλλία, η αγορά είναι έτοιμη να απογειωθεί μιας και το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο είναι πλέον πραγματικότητα.

Όπως είναι αναμενόμενο, οι μεγαλύτερες και μακροπρόθεσμες προκλήσεις εντοπίζονται στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, όπου η ανάγκη για ανανέωση και επέκταση των έργων υποδομής σε αυτές τις χώρες είναι επιτακτική.

Στην πρώτη γραμμή βρίσκονται η Τσεχία, η Σλοβακία, η Πολωνία και η Ουγγαρία, οι οποίες έχουν κάνει μεγάλη πρόοδο, κυρίως σε νομοθετικό επίπεδο, αλλά λόγω της πολιτικής αβεβαιότητας που έχει ακολουθήσει τις πρόσφατες εκλογές έχει προκαλέσει επιβράδυνση των εξελίξεων. Αξίζει να υπενθυμίσουμε ότι 3 ελληνικές εταιρίες είχαν παρουσία στην περσινή 100αδα των μεγαλύτερων κατασκευαστικών στην Ευρώπη.

Συγκεκριμένα, την 29η θέση είχε κατακτήσει η **Τεχνική Ολυμπιακή**, ενώ στην 71η θέση βρισκόταν η **Ελληνική Τεχνοδομική** και στην 88η η **ΑΒΑΞ**.

	Number of companies in top 100		Average construction revenue per company (€m)
	2005	2004	
United Kingdom	36	24	1,780
Netherlands	11	11	2,077
France	9	5	6,306
Spain	9	9	3,468
Italy	6	9	1,205
Germany	5	10	4,412
Austria	5	4	2,613
Sweden	4	6	5,544
Finland	3	3	1,710
Belgium	3	3	885
Portugal	3	3	804

Πίνακας 11. Αριθμός των 100 μεγαλύτερων κατασκευαστικών εταιριών ανά χώρα στην Ευρώπη για το 2004-2005

Η Deloitte δραστηριοποιείται στην Ελλάδα μέσω δύο εταιρειών (την "Deloitte Χατζηπαύλου Σοφινός & Καμπάνης Α.Ε." και την "Deloitte & Touche Consulting Α.Ε."). Είναι μέλος της Deloitte Touche Tohmatsu (DTT), ενός από τους μεγαλύτερους οργανισμούς παροχής επαγγελματικών υπηρεσιών παγκοσμίως, με δυναμικό 135,000 στελέχη και σε 140 χώρες. Με γραφεία στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη και περισσότερα από 300 άτομα προσωπικό, η Deloitte κατέχει σήμερα μία από τις υψηλότερες θέσεις σε εθνικό επίπεδο και είναι σε θέση μέσω του διεθνούς δικτύου της και των εξειδικευμένων στελεχών της να προσφέρει ελεγκτικές, φορολογικές, χρηματοοικονομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες.

5. ΕΡΓΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Πολλές ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες δραστηριοποιούνται και στο εξωτερικό. Ανάλογα με τις δυνατότητές τους και τα μεγέθη τους, οι περισσότερες από αυτές διεκδικούν δημόσια έργα, κυρίως στα Βαλκάνια και τον Περσικό Κόλπο, ενώ δεν είναι λίγες αυτές που προσπαθούν να εδραιωθούν στον τομέα του real estate και σε χώρες εκτός Ελλάδας, ειδικά σε αυτές που πρόκειται να γίνουν μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, στις οποίες υπάρχουν πολύ θετικές προοπτικές για αύξηση της αξίας των ακινήτων.

Το βασικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στην προσπάθειά τους αυτή είναι το μέγεθος, καθώς, για να αναλάβουν σημαντικά έργα, είναι αναγκαίο να έχουν ένα ικανό μέγεθος, τη στιγμή που στον τομέα της τεχνογνωσίας δεν φαίνεται να υστερούν, αν κρίνει κανείς από τα Ολυμπιακά έργα και γενικότερα τα έργα υποδομής που έχουν ολοκληρώσει.

5.1 ΑΚΤΩΡ

Στις 4/01/2006, υπέγραψε, στο «Muscat» του Ομάν, μνημόνιο συμφωνίας με την εταιρία Al Sawadi Investment and Tourism Co. ύψους \$1,9 δισ. για την κατασκευή της Α' φάσης του έργου με την επωνυμία «Blue City».

Το συνολικό έργο της δημιουργίας ουσιαστικά μιας νέας μεγάλης πόλης περιλαμβάνει 10 φάσεις, με συνολική χρονική διάρκεια κατασκευής 15 χρόνια και προϋπολογισθέν κόστος \$20 δισ. Το έργο της Α' φάσης του «Blue City» καταλαμβάνει περίπου 3,5 τετραγωνικά χιλιόμετρα, με συνολική δόμηση 1.700.000 μ², που περιλαμβάνουν τέσσερα ξενοδοχεία 5 αστέρων, 5.200 κατοικίες, δύο γήπεδα γκολφ προδιαγραφών παγκοσμίου πρωταθλήματος PGA, τουριστικό χωριό, πολιτιστικό χωριό ιστορικής κληρονομιάς, εμπορικά κέντρα, αμφιθέατρο, δημαρχείο, σχολεία και όλες τις σύγχρονες υποδομές

πόλης. Η κατασκευή της Α' Φάσης θα ολοκληρώνεται τμηματικά και το τελευταίο τμήμα της θα παραδοθεί το 2012, ενώ θα απασχολήσει περίπου 6.500 εργαζομένους.

Η ΑΚΤΩΡ έχει αναλάβει, επίσης, ένα οδικό έργο συνολικού προϋπολογισμού €94,8 εκατ. στο Κουβέιτ. Σε κοινοπραξία με την εταιρία Corpi Enterprises WLL - (Kuwait) και έχοντας το 50% αυτής, έχει αναλάβει συγκεκριμένα την κατασκευή της πρώτης (από τις 3 φάσεις) του 1ου «κλειστού τύπου» Ring Road στο Ιστορικό Κέντρο της εν λόγω χώρας μήκους 4,5 χλμ.

Επίσης, τον Μάιο υπέγραψε πρωτόκολλο συνεργασίας με τον Όμιλο της Gazprom για την κατασκευή του Αγωγού Πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, με προϋπολογισμό που υπερβαίνει το €1 δισ. Παράλληλα, προχώρησε στην ίδρυση υποκαταστήματος στη Μόσχα, ενώ έχει προσκληθεί να υποβάλει προσφορά για το Γήπεδο της Σπάρτακ στη Μόσχα (ιδιοκτησίας Lukoil), με προϋπολογισμό πάνω από €100 εκατ.

Τέλος τον Φεβρουάριο του 2006 ολοκληρώθηκε και εγκαινιάστηκε η νέα επένδυση της εταιρείας ΗΛΕΚΤΩΡ, θυγατρικής του ΑΚΤΩΡ-Ελληνική Τεχνοδομική, στη Γερμανία, που αφορά στη διαχείριση οικιακών απορριμμάτων.

Ειδικότερα, η ΗΛΕΚΤΩΡ έχει αποκτήσει μέσω της γερμανικής θυγατρικής της Herhof Recycling Osnabruck (HRO) πολυετή σύμβαση 17έτους διάρκειας διαχείρισης των απορριμμάτων της περιοχής και της πόλης του Osnabruck. Στόχος της λειτουργίας του εργοστάσιου είναι η παραγωγή ξηρών καυσίμων από σύμμεικτα οικιακά απορρίμματα. Η δυναμικότητά του ξεπερνά τους 90 χιλιάδες τόνους ετησίως, ενώ η ημερήσια παραγωγή του μπορεί να ανέλθει σε 350 τόνους. Το εργοστάσιο επίσης διαθέτει μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας, που είναι πλήρως αυτοματοποιημένα και ο ανθρώπινος παράγοντας έχει καθαρά εποπτικό χαρακτήρα.

Τέλος, τη σύμβαση, ύψους € 83,5 εκατ. για την κατασκευή του έργου βιολογικού καθαρισμού της πόλης του Βουκουρεστίου, υπέγραψε ο Άκτωρ σε κοινοπραξία με την Αθηνά. Το έργο αφορά στην επέκταση και αναβάθμιση της εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων της πρωτεύουσας της Ρουμανίας (φάση Ι) και θα εξυπηρετεί 2.000.000 κατοίκους, ενώ αποτελεί το μεγαλύτερο περιβαλλοντικό έργο που θα έχει εκτελεσθεί στη Ρουμανία και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη.

5.2 J&P ABAΞ

Η εταιρία δραστηριοποιείται σε αρκετές χώρες του εξωτερικού. Για τις περιοχές της Βόρειας Αφρικής, της Μ. Ανατολής και του Περσικού συνεργάζεται με τον μητρικό όμιλο J&P Overseas Ltd, ενώ στην Κύπρο, τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη συμμετέχει σε διαγωνισμούς, είτε αυτόνομα είτε σε συνεργασία με άλλους διεθνείς ομίλους, που έχουν εμπειρία στις περιοχές αυτές.

Πιο συγκεκριμένα, στο Κατάρ εκτελεί έργο κατασκευής νοσοκομείου με αξία συμμετοχής \$26,1 εκατ., στο Ντουμπάι κατασκευάζει την τεχνική βάση της αεροπορικής εταιρίας Emirates, αξίας συμμετοχής \$64 εκατ., στην Πολωνία, κατασκευάζει το πανεπιστημιακό διδακτήριο της πόλης Γκλίβιτσε (€13,7 εκατ.) και την παρακαμπτήριο οδό της πόλης Μιέτζιρζε Ποντλάσκι (€16,7 εκατ.), στην Αλβανία κατασκευάζει έργο οδοποιίας αξίας €18,6 εκατ. και συνεχίζει την αναβάθμιση 10 ποδοσφαιρικών γηπέδων σε όλη τη χώρα. Επίσης, στη Ρουμανία έχει αναλάβει την αναβάθμιση του δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης στα βόρεια προάστια του Βουκουρεστίου αξίας €2,7 εκατ., ενώ στη Βουλγαρία εκτελεί το έργο της διαχείρισης αποβλήτων στο «Blagoevgrad», προϋπολογισμού €7 εκατ. Τέλος στην Αιθιοπία, εκτελεί τρία

έργα οδοποιίας αξίας €87 εκατ. και έχει μειοδοτήσει και αναμένει την έκβαση του διαγωνισμού για οδικό έργο αξίας €94,3 εκατ.

Επίσης, διεκδικεί μεγάλο αριθμό έργων στο Ντουμπάι και στο Κατάρ, όπου παρατηρείται μεγάλη κατασκευαστική δραστηριότητα, αλλά και σε αρκετές ακόμη περιοχές της Μέσης Ανατολής, των Βαλκανίων και της Ευρώπης.

Πρόσφατα, η εταιρία ανέλαβε σε συνεργασία με τη μητρική της (Joannou & Paraskevaides - Overseas Ltd) ακόμα ένα έργο στο Κατάρ. Πρόκειται για την κατασκευή του Έργου «THE PEARL - QATAR, Roads and Infrastructure Works», προϋπολογισμού \$283,3 εκατ. Η J&P-ΑΒΑΞ συμμετέχει στην κοινοπραξία με ποσοστό 25%. Το PEARL είναι ένα τεχνητό νησί με έκταση 400 εκταρίων έξω από την ανατολική ακτή του Κατάρ, σε απόσταση 20 χλμ. βόρεια της πρωτεύουσας Ντόχα. Στα επόμενα 5 χρόνια η UNITED DEVELOPMENT COMPANY (UDC), η μεγαλύτερη ιδιωτική εταιρία Real Estate του Κατάρ, θα αναπτύξει στο νησί το μεγαλύτερο και πολυτελέστερο θέρετρο του Κόλπου, που σε πλήρη ανάπτυξη θα περιλαμβάνει 3 πολυτελή ξενοδοχεία 5 αστέρων 800 κλινών συνολικά, 8.000 πολυτελείς βίλες, μονοκατοικίες και διαμερίσματα, 4 μαρίνες, σχολεία, καταστήματα και εστιατόρια σε 10 χωριστές θεματικές περιοχές, που θα στεγάσουν συνολικά 40.000 κατοίκους.

Τον Ιούλιο του 2006 η εταιρία ανακοίνωσε την υπογραφή σύμβασης για την κατασκευή σταθμού παραγωγής ενέργειας στο Βασιλικό Κύπρου, συνολικής αξίας € 154,9 εκατομμυρίων, από τον όμιλο J&P ΑΒΑΞ - Hitachi Power Europe. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή σταθμού συνολικής ισχύος 220 MW σε δύο φάσεις, η πρώτη από τις οποίες περιλαμβάνει την εγκατάσταση 2 αεροστρόβιλων συνολικής ισχύος 150 MW εντός 22 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης, ενώ η δεύτερη φάση αφορά στην εγκατάσταση της υπόλοιπης ισχύος σε πρόσθετο διάστημα οκτώ μηνών

5.3 ΤΕΡΝΑ

Η ΤΕΡΝΑ (όμιλος ΓΕΚ) δραστηριοποιείται σε Σκόπια, Ρουμανία και Βουλγαρία. Στη Βουλγαρία, έχει αναλάβει σιδηροδρομικό έργο, προϋπολογισμού €85 εκατ., στη Ρουμανία σιδηροδρομικό έργο αξίας €50 εκατ., ενώ στα Σκόπια το έργο που έχει αναλάβει είναι οδικό και ο προϋπολογισμός του είναι €40 εκατ.

5.4 ΑΕΓΕΚ

Ο συνολικός προϋπολογισμός των έργων που αυτή τη στιγμή (μετά την ολοκλήρωση των δύο φραγμάτων «Mujib» και «Walla» στην Ιορδανία, συνολικού προϋπολογισμού €88 εκατ.) κατασκευάζει ο όμιλος της ΑΕΓΕΚ στην Κύπρο και τη Ρουμανία ανέρχεται γύρω στα €138 εκατ. (χωρίς Φ.Π.Α., ισοτιμίες 31.12.2005). Από αυτά, τα €110,1 εκατ. αφορούν σε έργα στη Ρουμανία και τα €27,8 εκατ. σε έργο στην Κύπρο. Στην Κύπρο, κατασκευάζει το φράγμα στην περιοχή Κανναβιούς, για την ύδρευση των όμορων δήμων. Στη Ρουμανία, εκτελεί 11 έργα (οδοποιία, περιβαλλοντικά έργα, υδραγωγεία, χιονοδρομικά κέντρα). Συγκεκριμένα, πρόκειται για δύο οδικά έργα (τμήματα του οδικού άξονα «Buzau - Focșani»), συνολικού προϋπολογισμού €4,8 εκατ., τμήμα του οδικού άξονα «Timișoara - Lugoj», προϋπολογισμού €27,5 εκατ., τμήμα του εθνικού δικτύου παράκαμψης της «Timișoara», προϋπολογισμού €14,1 εκατ., δύο περιβαλλοντικά έργα βιολογικών καθαρισμών στο Calafat, συνολικού προϋπολογισμού €5,2 εκατ., τμήμα του οδικού άξονα «Dej - Cluj», προϋπολογισμού €15 εκατ., υδραγωγείο, στην περιοχή Motca, για την ύδρευση της πόλης Pâșcani, προϋπολογισμού €6,731 εκατ., τμήμα του εθνικού οδικού άξονα «Rhegin», προϋπολογισμού €3,817 εκατ. και δύο χιονοδρομικά κέντρα, στις περιοχές «Busteni & Luna - Borsa», συνολικού προϋπολογισμού €20,557 εκατ.

Παράλληλα, η ΑΕΓΕΚ διεκδικεί σειρά μεγάλων έργων υποδομής (οδοποιία, γέφυρες, φράγματα, έργα ύδρευσης κ.λπ.) στο εξωτερικό, δίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στον χώρο της Αραβικής Χερσονήσου, όπου ήδη έχει να επιδείξει σημαντικό έργο. Στο Ομάν, διεκδικεί την ανάληψη της κατασκευής φράγματος έξω από το «Muscat», ύψους €140 εκατ., ενώ άλλα έργα διεκδικεί στο Κουβέιτ και τα Αραβικά Εμιράτα.

5.5 ΑΘΗΝΑ

Η Αθηνά επίσης καταβάλλει σημαντική προσπάθεια για την επέκταση των δραστηριοτήτων της στο εξωτερικό. Το ανεκτέλεστο της σήμερα, που αφορά στο εξωτερικό, είναι περί τα €110 εκατ., με συνολικό (συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας) ανεκτέλεστο περίπου €400 εκατ. (μαζί με τις προς υπογραφή συμβάσεις). Ειδικότερα, έχει αναλάβει την κατασκευή προβλήτας στο λιμάνι του «Khor Fakkan» στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, προϋπολογισμού \$60 εκατ., δύο λιμενικά έργα (στην περιοχή Κάλμπρα προϋπολογισμού €5 εκατ. και στην περιοχή RAK €4,5 εκατ.) και ένα οδικό έργο προϋπολογισμού €7 εκατ. στη Σάρζα. Έχει λάβει μέρος σε διαγωνισμό για την κατασκευή λιμανιού στο Κατάρ, στο Αμπουντάμπι και στη Φουτζέιρα, ενώ προτίθεται να συμμετάσχει σε διεθνή διαγωνισμό για την κατασκευή λιμανιού στο Σοχάρ του Ομάν.

Στην Αλβανία, μειοδότησε σε σιδηροδρομικό έργο αξίας €25 εκατ., ενώ στη Ρουμανία εκτελεί τρία έργα συνολικού προϋπολογισμού €52,5 εκατ. (υποθαλάσσιος αγωγός εκβολής λυμάτων στην Κονσταντζα, στην ίδια πόλη αναπαλαίωση σιδηροδρομικού σταθμού, στη Βράιλα έργο για δίκτυα αποχέτευσης και ένα οδικό στην Κραϊόβα). Η Αθηνά εκτελεί, τέλος, ένα έργο στη Λιβύη (λιμενικό στα Σούσα).

5.6 ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ

Η αναπτυξιακή στρατηγική της Παντεχνικής περιλαμβάνει την επέκταση και τη σταδιακή ενίσχυση της παρουσίας της στο εξωτερικό κυρίως στα γειτονικά βαλκανικά κράτη, εν όψει και της εισόδου τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η εν λόγω εταιρία έχει αναπτύξει δραστηριότητες στη Ρουμανία, Αλβανία, στα κράτη της πρώην Γιουγκοσλαβίας και το Καμερούν, όπου κατά καιρούς έχει αναλάβει και εκτελέσει έργα υποδομής. Παράλληλα, συμμετέχει σε διαγωνισμούς για την ανάληψη έργων στη Βουλγαρία και στο Κατάρ. Ειδικότερα, στη Ρουμανία, εκτελεί το έργο της ανακατασκευής του τμήματος «Domasnea - Caransebes» της Εθνικής Οδού 6 με σχετική σύμβαση που υπεγράφη με την Εθνική Εταιρία Αυτοκινητοδρόμων και Εθνικών Οδών Ρουμανίας Α.Ε. Το έργο έχει προϋπολογισμό €23,38 εκατ. και χρηματοδοτείται από κονδύλια του προγράμματος ISPA της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στον τομέα της ανάπτυξης ακινήτων, η Παντεχνική έχει υπογράψει συμφωνία συνεργασίας για την υλοποίηση κοινής επένδυσης real estate στη Ρουμανία με την εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Βαρσοβίας ισραηλινών συμφερόντων εταιρία ανάπτυξης ακινήτων GTC SA και το fund ακινήτων Blue House.

Το ύψος της επένδυσης που θα υλοποιήσει η κοινοπραξία θα ανέλθει στο ποσό των €70 εκατ., ενώ τα ετήσια έσοδα στην πλήρη ωριμότητα της ανάπτυξης υπολογίζονται στα €8,6 εκατ.

Στο Καμερούν, το 2005, υπέγραψε σύμβαση για το έργο κατασκευής του δρόμου «Ayos - Bonis», προϋπολογισμού προσφοράς €22 εκατ., ενώ πρόσφατα αναδείχθηκε μειοδότης του διαγωνισμού για το έργο κατασκευής του δρόμου «Ayos - Bonis : lot 2 Abong Mbang -Bonis» προϋπολογισμού προσφοράς €32,9 εκατ.

5.7 ΙΝΤΡΑΚΑΤ

Η Ιντρακάτ, (όμιλος Intracom), δραστηριοποιείται στη Ρουμανία από το 2000, μέσω της θυγατρικής εταιρίας Intracom Construct, ενώ το 2004, ίδρυσε την εταιρία Intrakat Srl. Πρόσφατα, η εταιρία ανακοίνωσε τη στρατηγική της συνεργασία με την εταιρία Άκτωρ για την από κοινού δραστηριοποίηση στη ρουμανική αγορά. Η Ιντρακάτ στεγάζεται σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις εντός οικοπέδου 38.000 μ² στην περιοχή «Pantelimon» (Βουκουρέστι) και έχει στην κατοχή της οικόπεδο 34.000 μ² στην περιοχή «Stefanesti» (Βουκουρέστι). Τα έργα που εκτελεί στην παρούσα φάση μεταξύ άλλων είναι κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων του Εκθεσιακού Αγροτικού Κέντρου στην περιοχή «Cluj», αξίας €3,4 εκατ., κατασκευή οδικού δικτύου στην περιοχή Mehedinti, αξίας €4,6 εκατ., ανακατασκευή σιδηροδρομικών σταθμών στην περιοχή «Oradea», αξίας €1,7 εκατ., κατασκευή της 1ης φάσης βιομηχανικού κτηρίου στο Βουκουρέστι, αξίας €1,8 εκατ.

Στο Κόσοβο, έχει αναλάβει την εγκατάσταση δικτύου οπτικής ίνας κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής «Hani I Elezit - Fushe Kosovo - Prishtine», για τη Δημόσια Επιχείρηση Τηλεπικοινωνιών (Post & Telecommunications of Kosovo), ύψους €1,1 εκατ. Επίσης, στην Αλβανία, στα Σκόπια και τη Βουλγαρία, η εταιρία δραστηριοποιείται μέσω συμμετοχών στις θυγατρικές του Ομίλου Intracom.

5.8 ΜΗΧΑΝΙΚΗ

Η εταιρία έχει επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στο εξωτερικό κυρίως σε έργα real estate. Στους σχεδιασμούς της περιλαμβάνεται η δημιουργία ενός παραθαλάσσιου οικιστικού και ψυχαγωγικού πάρκου με την ονομασία «Δελφίνια» στην Οδησό της Ουκρανίας, σε μια έκταση 219.000 μ². Εκεί

σχεδιάζεται να ανεγερθούν 28 κτίρια έξι διαφορετικών τύπων, που θα καλύπτουν δομήσιμη επιφάνεια περί τα 200.000 μ². Επιπλέον, σε οικόπεδο έκτασης 20.000 μ²., στην περιοχή «Χίκμι» της Μόσχας, πρόκειται να ανεγερθούν ένα ξενοδοχείο επιφάνειας 20.000 μ². και δύο κτιριακά συγκροτήματα με χώρους γραφείων, που θα καλύπτουν συνολική δομήσιμη επιφάνεια 80.000 μ².

5.9 ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ

Δύο έργα οδοποιίας σε Ρουμανία και Βουλγαρία, συνολικού ύψους €30,6 εκατ., έχει αναλάβει η Προοδευτική. Στη Ρουμανία, το έργο αφορά στην ανακατασκευή της Εθνικής οδού DN17, προϋπολογισμού €20,3 εκατ., ενώ στη Βουλγαρία πρόκειται για έργο αποκατάστασης και μερικής επανακατασκευής τμήματος του δρόμου «Razlog - BanskoGotse Delchev - Sadono» προϋπολογισμού €10,3 εκατ.

5.10 ΕΔΡΑΣΗ - Χ. ΨΑΛΛΙΔΑΣ ΑΤΕ

Η εταιρία δραστηριοποιείται από το 2004 στη Ρουμανία στον τομέα του Real Estate μέσω της θυγατρική της εταιρίας Redra Construct Grup. Η τελευταία είναι ιδιοκτήτρια οικοπέδου σε κεντρικό σημείο του Βουκουρεστίου, το οποίο θα αξιοποιηθεί με την ανέγερση πολυώροφου κτηρίου γραφείων και κατοικιών. Στις αρχές του 2006 η εταιρία ανακηρύχθηκε ανάδοχος του έργου για την κατασκευή του αποχετευτικού δικτύου του Βουκουρεστίου με την μέθοδο της υπόγειας διάνοιξης (micro tunneling) κατόπιν διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού που προκήρυξε ο Δήμος Βουκουρεστίου. Ο συμβατικός προϋπολογισμός προσφοράς του έργου (προ Φ.Π.Α) είναι € 4.422.407, ο χρόνος κατασκευής 18 μήνες και το αντικείμενο της εργολαβίας είναι η υπόγεια κατασκευή αποχετευτικού αγωγού ωφέλιμης διατομής 7 τ.μ.

και συνολικού μήκους 1.100 μ. Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, πρόκειται για το δεύτερο έργο κατασκευής αγωγού με υπόγεια διάνοιξη που κατασκευάζει η Εδραση για τον Δήμο Βουκουρεστίου. Το συνολικό ανεκτέλεστο των έργων που έχει αναλάβει η εταιρεία στην Ρουμανία ανέρχεται σήμερα σε € 10 εκατ., ενώ μέσα στους πρώτους μήνες του νέου έτους αναμένεται η υπογραφή και νέων συμβάσεων για έργα αντιστηρίξεων - θεμελιώσεων στην Ρουμανία. Η εν λόγω κατασκευαστική έχει παρουσία σε Κουβέιτ και Κατάρ.

5.11 ΔΙΕΚΑΤ

Η θυγατρική της εταιρίας, «Diekat Ndertim & Construksion», έχει αναλάβει την ανακατασκευή του Regency International Casino, στο κέντρο των Τιράνων (έργο προϋπολογισμού €1,5 εκατ.). Επίσης, πάλι μέσω της θυγατρικής της στη Ρουμανία, ανέλαβε έργα συνολικού προϋπολογισμού €3 εκατ., ενώ στην Αλβανία, έχει αναλάβει και έργο προϋπολογισμού €6,8 εκατ., για λογαριασμό της Αλβανικής Επιχείρησης Ηλεκτρισμού. Πρόσφατα, υπεγράφη σύμβαση έργου ύψους €11,1 εκ. μεταξύ της ΔΙΕΚΑΤ CONSTRUCT S.A. - θυγατρικής της ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ στη Ρουμανία και της ΒΑΜΕΣΑ ΟΤΕΛ S.A. - θυγατρικής της εταιρίας παραγωγής και επεξεργασίας χάλυβα ARCELOR που αφορά στην κατασκευή δύο μονάδων επεξεργασίας χάλυβα για την παραγωγή ανταλλακτικών αυτοκινήτων, συνολικής επιφάνειας 14.650 τ.μ., καθώς και κτίριο Διοίκησης επιφάνειας 1.000 τ.μ. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε διάστημα οκτώ μηνών. Επίσης σύμβαση έργου ύψους € 4,36 εκ. υπεγράφη στις 20/6/2006, μεταξύ της ΔΙΕΚΑΤ CONSTRUCT, θυγατρικής της ΔΙΕΚΑΤ ΑΤΕ στη Ρουμανία, και της SC Exalco Romania SRL. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή μεταλλικού κτηρίου, επιφάνειας 8.174 μ², για την αποθήκευση προφίλ αλουμινίου, πλατφόρμες φορτοεκφόρτωσης

καθώς και έργα υποδομής του συγκροτήματος όπως οδούς προσπέλασης, δίκτυα αποχέτευσης, ύδρευσης κ.α. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί σε διάστημα οκτώ μηνών.

6. ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΑΝΕΚΤΕΛΕΣΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν κατά τις πρόσφατες ετήσιες τακτικές γενικές συνελεύσεις των εταιριών (τον Ιούνιο), το συνολικό ανεκτέλεστο των 10 μεγαλύτερων κατασκευαστικών εταιριών (7ης Τάξεως) έχει διαμορφωθεί σε περίπου €7,6 δισ., σχεδόν διπλάσιο σε σχέση με το 2005, ενώ αν προστεθούν και οι προς υπογραφή συμβάσεις (αυτές που σήμερα γνωρίζουν ότι εκτός απρόοπτου θα υπογράψουν οι εταιρίες), το ανεκτέλεστο αναμένεται να διαμορφωθεί σε περίπου €8,5 δισ., όταν στα τέλη Απριλίου του 2005 το αντίστοιχο ποσό έφθανε περίπου τα €4 δισ. (αύξηση πάνω από 100%).

Πιο συγκεκριμένα:

- Ο όμιλος της Ελληνικής Τεχνοδομικής, ΑΚΤΩΡ, ανέφερε ανεκτέλεστο υπόλοιπο ύψους €2,7 δισ., εκ των οποίων το 32% αφορά έργα στο εξωτερικό.
- Η J&P ΑΒΑΞ στο τέλος του 2005 είχε ανεκτέλεστο υπόλοιπο αξίας περίπου €530 εκατ. βάσει υπογεγραμμένων συμβάσεων μόνο, ενώ στους πρώτους μήνες του 2006 ανέλαβε νέα έργα και το ανεκτέλεστο υπόλοιπο ανέρχεται πλέον σε €800 εκατ. περίπου. Η προοπτική με βάση και τις προς υπογραφή συμβάσεις είναι να διαμορφωθεί σε €1,3 δισ. το οποίο αφορά κατά 70% έργα στην Ελλάδα και 30% στο εξωτερικό.
- Το ανεκτέλεστο της ΤΕΡΝΑ είναι σήμερα περί τα €500 εκατ., με τα €170 εκατ. να αφορούν συμβάσεις που έχει υπογράψει στα Βαλκάνια.
- Η ΑΕΓΕΚ έχει ανεκτέλεστο υπόλοιπο της τάξεως των €550 εκατ. και σύμφωνα με τη διοίκησή της η προοπτική είναι να ξεπεράσει τα €800 εκατ.

- Η Μηχανική και η θυγατρική της ΘΟΛΟΣ Α.Ε. έχουν από τις αρχές του τρέχοντος έτους υπογράψει συμβάσεις για δημόσια και ιδιωτικά έργα η αξία των οποίων είναι της τάξης των €200 εκατ. και το συνολικό ανεκτέλεστο της εταιρίας ξεπερνά τα €500 εκατ.
- Το ανεκτέλεστο βάσει των υπογεγραμμένων συμβάσεων της Αθηνά διαμορφώνεται σε περίπου €330 εκατ., ενώ αν προστεθούν και τα έργα στα οποία έχει ήδη μειοδοτήσει (οδικός άξονας Μαλιακός - Κλειδί, έργα ΗΣΑΠ) αυξάνεται στα €500 εκατ.
- Η ΑΤΤΙΚΑΤ έχει ανεκτέλεστο €500 εκατ., το ίδιο και η Παντεχνική, τα στελέχη της οποίας σημειώνουν πως θα αυξηθεί περαιτέρω λόγω της ανάληψης σημαντικών αυτοχρηματοδοτούμενων έργων.
- Η Βιοτέρ έχει ανεκτέλεστο €350 εκατ. και η Μοχλός (Όμιλος Στέγγου) περίπου €280 εκατ., εκ των οποίων τα €100 εκατ. αφορούν έργα που έχει αναλάβει στη Ρουμανία.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι περισσότερο από το μισό συνολικό ανεκτέλεστο αφορά στις τρεις μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρίες (ΑΚΤΩΡ, J&P ΑΒΑΞ και ΤΕΡΝΑ).

Επίσης το στοιχείο του ανεκτέλεστου υπολοίπου από μόνο του δεν σημαίνει απαραίτητα και βελτίωση της κερδοφορίας των εταιριών καθώς, σε κάποιες περιπτώσεις έχουν δοθεί υψηλές εκπτώσεις (>30%) με συνέπεια μικρό περιθώριο κέρδους.

7. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ι.Β.

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (Ε.Ι.Β.), έχει αναλάβει να συγχρηματοδοτήσει κυρίως ενεργειακά και οδικά έργα υποδομής στη χώρα μας, με περίπου €2 δισ. ετησίως στα επόμενα χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, τα δύο πρώτα έργα που θα συγχρηματοδοτήσει η τράπεζα θα είναι η υποθαλάσσια οδική σήραγγα στη Θεσσαλονίκη και το οδικό έργο στο Μαλιακό Κόλπο (πέταλο Μαλιακού).

Κατά τη διάρκεια του 2006, περίπου το 50% των χρηματοδοτήσεων έως €2 δισ. που θα παράσχει η Ε.Ι.Β. στην Ελλάδα θα αφορούν σε έργα που συμβάλλουν στην αναβάθμιση της προμήθειας, ασφάλειας και διαφοροποίησης των πηγών ενέργειας της Ευρώπης (φυσικό αέριο, αιολικά πάρκα κ.ά.), ενώ θα χρηματοδοτηθεί και η δημιουργία νέων ή η αναβάθμιση υφισταμένων οδικών αξόνων (Ιόνια Οδός, Μαλιακός κ.α.), όπως και η αναβάθμιση λιμένων. Η χρηματοδότηση κατασκευαστικών έργων, στα οποία αναμένεται να περιληφθούν και τα έργα ΣΔΙΤ (μικρά και μεσαία έργα) από την Ε.Ι.Β. θα έχει ως αποδέκτη την ανάδοχο κοινοπραξία (ιδιωτικό μέρος) κάθε έργου, ενώ τα χορηγούμενα δάνεια δεν θα χρειάζονται καμία απολύτως κρατική εγγύηση.

Οι συνολικές τρέχουσες (outstanding) χρηματοδοτήσεις της Ε.Ι.Β. προς την Ελλάδα ανέρχονται σήμερα σε €15,5 δισ., εκ των οποίων το 90% έχει απορροφηθεί από το δημόσιο τομέα (το 70% σε έργα μεταφορών).

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σύμφωνα με την τελευταία έρευνα του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) για τον κατασκευαστικό κλάδο, η αποτελεσματικότερη απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων, η εξέλιξη της Ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας και η σταδιακή υλοποίηση των έργων Σ.Δ.Ι.Τ. (Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα) θα αποτελέσουν τους σημαντικότερους παράγοντες που θα καθορίσουν τη μελλοντική πορεία του εγχώριου κλάδου των κατασκευών. Οι προοπτικές για τον κλάδο, σύμφωνα με τη μελέτη, εμφανίζονται θετικές στον βαθμό που θα ενταθούν οι ρυθμοί απορρόφησης των κοινοτικών πόρων, γεγονός που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη του κατασκευαστικού κλάδου. Συγκεκριμένα, το σύνολο των χρηματοδοτικών πόρων που θα διατεθούν στην Ελλάδα, στα πλαίσια του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 (**Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης**), ανέρχονται σε € 20,101 δισ., ένα σημαντικό μέρος των οποίων θα αφορά έργα υποδομής. Από το 2000 και το αργότερο έως το 2008 το συνολικό ύψος των χρηματοδοτικών πόρων, που προέρχονται αθροιστικά από το **Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης**, το **Ταμείο Συνοχής** και τις **Κοινοτικές Πρωτοβουλίες**, και που διαχειρίζεται ο κατασκευαστικός κλάδος θα προσεγγίσουν το ποσό των € 28,42 δισ. Σύμφωνα με το ΙΟΒΕ, οι ρυθμοί απορρόφησης των χρηματοδοτικών πόρων του **Γ' ΚΠΣ** αναμένεται να ενταθούν το χρονικό διάστημα που υπολείπεται έως την ολοκλήρωσή του, ωστόσο ο κίνδυνος να χαθούν κονδύλια λόγω καθυστερήσεων δεν έχει ακόμα ξεπεραστεί.

Η **Ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα** αποτελεί τον δεύτερο καθοριστικό παράγοντα για την εξέλιξη του κλάδου. Η απελευθέρωση της στεγαστικής πίστης και ο ανταγωνισμός των τραπεζών (μείωση επιτοκίων, δυνατότητα

πρόσβασης περισσότερων ατόμων στον τραπεζικό δανεισμό, νέα τραπεζικά προϊόντα) συνέβαλαν στην έντονη αύξηση των στεγαστικών δανείων. Αυτές οι εξελίξεις καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό την ισχυρή ενίσχυση της συνολικής ζήτησης για κατοικίες και συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη του Α.Ε.Π. της χώρας. Παράλληλα δημιούργησαν ανησυχίες, σχετικά με τη δυνατότητα των νοικοκυριών να εξυπηρετήσουν το χρέος τους και την πορεία των τιμών των κατοικιών, σε επικείμενες αυξήσεις των επιτοκίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι τιμές των κατοικιών την περίοδο 1995-2004, παρουσίασαν σωρευτικά θεαματική άνοδο ύψους 134,02% στο σύνολο των αστικών περιοχών και αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 9,91%. Ωστόσο, παρά την ταχύτατη πιστωτική επέκταση των τελευταίων ετών, η δανειακή επιβάρυνση των εγχώριων νοικοκυριών παραμένει σε επίπεδα χαμηλότερα του μέσου όρου των χωρών που μετέχουν στη ζώνη του Ευρώ. Το νέο φορολογικό καθεστώς (επιβολή Φ.Π.Α. στις νέες οικοδομές) σε συνδυασμό με την αναπροσαρμογή των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων, αναμένεται να περιορίσουν σ' ένα βαθμό τη δυναμική της ζήτησης για κατοικίες, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα μέχρι να σταθεροποιηθεί η αγορά.

Νέες προοπτικές για τον κλάδο δημιουργεί η ψήφιση του νόμου για τις **Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα**. Ο νέος θεσμός εκτιμάται ότι θα δώσει ώθηση στην κατασκευαστική δραστηριότητα, αλλά και στην επιχειρηματικότητα, λειτουργώντας υποστηρικτικά και παρέχοντας μια συμπληρωματική μέθοδο εκτέλεσης έργων και παροχής υπηρεσιών.

Επιπλέον, κάνοντας χρήση των μεθόδων χρηματοδότησης Private Finance Initiatives (PFI) και Public Private Partnership (PPP), δηλαδή μέσω της συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, θα αναπτυχθούν και όλες εκείνες οι υποδομές (νοσηλευτικές μονάδες, σχολεία, τουριστικά

συγκροτήματα, σωφρονιστικά καταστήματα κ.ά.) που είναι δύσκολο να κατασκευαστούν αποκλειστικά με κρατικά κονδύλια.

Το ύψος των συγκεκριμένων έργων υπολογίζεται να ανέλθει σε πρώτη φάση στο ποσό των 350 εκατ. Ευρώ. Ταυτόχρονα ένας μεγάλος τομέας αναδεικνύεται μετά το πέρας των μεγάλων έργων και αυτός είναι ο τομέας της συντήρησης τους, η οποία είναι αναγκαία για τη διατήρηση της χρησιμότητας αλλά και για την περαιτέρω βελτίωσή τους.

Πολύ μεγαλύτερο προϋπολογισμό, περίπου € 6 δισ., έχουν τα Έργα Περιβάλλοντος που θα πρέπει να γίνουν στη χώρα μας μέχρι το έτος 2008 και τα οποία θα χρηματοδοτηθούν τόσο από Κοινοτικούς και Εθνικούς πόρους, όσο και από Ιδιωτικά κεφάλαια. Τα έργα, όμως, αυτά δεν θα τελειώσουν ποτέ, γιατί και η ποιότητα της ζωής της χώρας μας συνεχώς θα πρέπει να αναβαθμίζεται. Επομένως, έργα όπως οι κάθε είδους βιολογικοί καθαρισμοί, η διαχείριση των απορριμμάτων, η ανακύκλωση όλων των δομικών υλικών, οι αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών θα είναι σε ημερήσια διάταξη από εδώ και πέρα, ενώ θα αναπτύσσεται μια νέα τεχνογνωσία σχετικά με αυτές τις δραστηριότητες.

Το **real estate** έχει συγκεντρώσει το ενδιαφέρον όλων σχεδόν των κατασκευαστικών εταιριών που αντιμετωπίζουν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα ως το νέο - και φυσικό - τομέα επέκτασης των εργασιών τους, αρκετών άλλων επιχειρηματικών Ομίλων (χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, εταιρίες σύγχρονης τεχνολογίας κ.ά.), αλλά και πολλών δημοσίων Οργανισμών (ΕΤΑ, ΟΤΕ, ΟΣΕ κ.λπ.) που έχουν ήδη ξεκινήσει τις διαδικασίες για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας τους. Φυσικά, το κατασκευαστικό αντικείμενο που θα προκύψει από την ανάγκη υλοποίησης των έργων **real**

estate θα αναλάβουν οι εγχώριες δυνάμεις του κλάδου. Η συζήτηση όμως που έχει ξεκινήσει και θα αποτελέσει το στοίχημα του μέλλοντος, αφορά τις εξοχικές κατοικίες και μάλιστα ως εξαγωγίμο προϊόν. Οι εταιρείες **real estate** που έχουν ήδη μεγάλα οικόπεδα σε παραθεριστικά μέρη, σχεδιάζουν να ρίξουν ιδιαίτερο βάρος σε αυτά τα έργα το επόμενο διάστημα, ενώ όσες δεν έχουν, βρίσκονται σε διαδικασία αναζήτησης προκειμένου να αποκτήσουν. Η γενική εκτίμηση είναι πως, τα επόμενα χρόνια και καθώς η χώρα έχει γίνει περισσότερο γνωστή μετά τους Ολυμπιακούς, πολλοί ξένοι ιδιώτες θα αναζητήσουν ποιοτική εξοχική κατοικία στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με την ίδια έρευνα του IOBE εντοπίζονται δυο κύριες κατηγορίες προβλημάτων για τον κλάδο γενικότερα. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται τα προβλήματα που σχετίζονται με το θεσμικό πλαίσιο που διέπει την παραγωγή των Δημόσιων και Ιδιωτικών έργων, με σημαντικότερα την πολυπλοκότητα και την πολυνομία που το χαρακτηρίζει, την έλλειψη Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού και τις μεγάλες καθυστερήσεις υλοποίησης του Εθνικού Κτηματολογίου. Στη δεύτερη κατηγορία εντάσσονται τα προβλήματα που συνδέονται με τις συνθήκες ανταγωνισμού που επικρατούν στην Ελληνική αγορά κατασκευών, με κυριότερα τον οξύ και σε ορισμένες περιπτώσεις αθέμιτο ανταγωνισμό που επικρατεί στην αγορά και τις μεγάλες εκπτώσεις στις δημοπρασίες Δημοσίων έργων.

Τέλος, η ανάπτυξη και επέκταση των Ελληνικών κατασκευαστικών εταιριών πέρα από τα σύνορα τους αποτελεί Ευρωπαϊκή πλέον υπόθεση, δηλαδή, σε όποιες αγορές και αν απαιτηθεί να διεισδύσουν, αυτό θα πρέπει να γίνει εκεί όπου θα μπορεί να διεισδύσουν και άλλες Ευρωπαϊκές τεχνικές εταιρίες. Η ανάπτυξη των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης δεν μπορεί να υπάρξει έξω από την Ευρωπαϊκή προοπτική, αλλά και η κατασκευή των έργων στο

εσωτερικό κάθε Ευρωπαϊκής χώρας δεν έχει και δεν θα πρέπει να έχει στεγανά.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των Ευρωπαίων ανταγωνιστών μας είναι ότι οι μεγάλες χώρες της Ευρώπης έχουν "κλείσει" ήδη έναν κύκλο ανάπτυξης των έργων υποδομής είκοσι χρόνια νωρίτερα από την Ελλάδα και οι μεγάλες εταιρείες έχουν στραφεί προ πολλού σε άλλους τομείς επιχειρηματικής δραστηριότητας. Αυτό το γεγονός φέρνει τις Ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τις ανταγωνίστριες Αγγλικές, Γαλλικές, Γερμανικές και Ιταλικές εταιρείες (όχι όμως τις Ισπανικές και τις Πορτογαλικές). Αυτή τη στιγμή είναι ασύμφορο για τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες του εξωτερικού να δραστηριοποιούνται πλέον σε αυτό καθ' αυτό το κατασκευαστικό γίνεσθαι των έργων και να επανιδρύουν και πάλι τον απαραίτητο μηχανισμό για την κατασκευή ενός έργου (προσωπικό, εξοπλισμός), αλλά προτιμούν να το εκτελούν υπεργολαβικά και να κρατούν για τον εαυτό τους τη διαχείρισή του. Αυτό είναι ένα γεγονός που το βιώνουμε τα τελευταία χρόνια και στη χώρα μας. Αντίθετα, οι Ελληνικές εταιρίες, επειδή κατασκευάζουμε όλα αυτά τα μεγάλα έργα εδώ και τώρα, έχουμε σήμερα και την απαραίτητη οργάνωση και τον εξοπλισμό για την υλοποίηση ανάλογων έργων ακόμη και στις Ευρωπαϊκές αγορές.

Σε ό,τι αφορά στον κίνδυνο εισόδου στην Ελλάδα νέων εταιρειών από το εξωτερικό, αυτό είναι εξαιρετικά πιθανό, αλλά υπό τη μορφή κοινοπραξιών, όπως ακριβώς συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις και τώρα. Πλήρης επικράτηση ξένων εταιρειών είναι δύσκολο να συμβεί, δεδομένου ότι ήδη πολλές Ελληνικές έχουν γνώση του ανταγωνισμού εδώ και πολλές δεκαετίες, ενώ επίσης το κόστος οργάνωσης εργοταξίων από ξένες εταιρείες είναι, πλην ειδικών έργων, όπως αυτό της κατασκευής του αεροδρομίου των Σπάτων,

ένας τομέας όπου δεν διαφαίνεται σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα για ξένες εταιρίες. Άλλωστε το πρόσφατο παράδειγμα της συμφωνία της Ελληνικής Τεχνοδομικής (όμιλος ΑΚΤΩΡΑ) με την Παντεχνική δημιουργεί πλέον καινούργια δεδομένα στον κατασκευαστικό κλάδο και ενεργοποιεί νέες συμφωνίες μεταξύ των επιχειρήσεων. Η ενίσχυση της Ελληνικής Τεχνοδομικής (με το ανεκτέλεστο υπόλοιπό της να αγγίζει πλέον τα € 5 δισ.) εκτιμάται πως θα κινητοποιήσει τους ανταγωνιστές της και ιδίως τις J&P Άβαξ και ΓΕΚ Τέρνα, που ακολουθούν -αν και με απόσταση- τον μεγαλύτερο όμιλο του κλάδου.

Εάν η Πολιτεία και οι εταιρίες του κλάδου κατορθώσουν να διαχειριστούν αποτελεσματικά τις παραπάνω προκλήσεις, τότε ο κλάδος των κατασκευών μπορεί να ακολουθήσει ανοδική πορεία έως και το 2013.

Βιβλιογραφία

1. **Αλ.Κασιμάτης**, ΒημαOnline - Ανάπτυξη, «Οι ταμιακές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν ορισμένες εταιρίες είναι πιθανόν να αποτελέσουν την αιτία για να ναυαγήσει ο νέο Νόμος για την ανάθεση των Δημοσίων Έργων», 3 Οκτωβρίου 2004.
2. **Μ.Μπαριάμη**, Deloitte, Δελτίο τύπου, «Ο κατάλογος των 100 μεγαλύτερων κατασκευαστικών εταιριών και οι σημαντικότερες εξελίξεις του κλάδου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο», 22 Νοεμβρίου, 2006.
3. **Capital Link Greece**, Investing in Greece, www.capitallink.com
4. **Ν.Πίσχος**, Αναλυτής, Ενημερωτικό Σημείωμα - Κλάδος των Κατασκευών, Eurobank EFG, 27 Ιουλίου 2006.
5. **Κ.Κουβαράς**, Αναπληρωτής Πρόεδρος J&P ΑΒΑΞ, «Στασιμότητα ανάπτυξης με δυσμενή οικονομικά αποτελέσματα για τον κλάδο των κατασκευών», Ένθετο ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ, Εφημερίδα ΕΞΠΡΕΣ, Δεκέμβριος 2006, Αθήνα.
6. **Ι.Ο.Β.Ε.**, Κλαδική Μελέτη, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, 2006, www.iobe.gr
7. **Δ.Κούτρας**, ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ, Euro2day, ΦΑΚΕΛΟΙ, Μείωση πόρων ναι - πρόβλημα όχι, Ιούλιος 2003, www.euro2day.gr
8. www.yrexode.gr
9. www.icap.gr
10. www.atticometro.gr

Περιεχόμενα

1.	Φιλοσοφία των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.....	1
2.	Κατηγοριοποίηση των Σ.Δ.Ι.Τ.....	3
2.1	Σχέση Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.....	4
	Συμβατικού τύπου Σ.Δ.Ι.Τ.....	4
	Θεσμοθετημένου τύπου Σ.Δ.Ι.Τ.....	4
2.2	Τρόπος χρηματοδότησης του σχεδίου.....	5
2.3	Διάρκεια της σχέσης μεταξύ των εταιρών.....	6
2.4	Κατανομή των κινδύνων.....	6
3.	Μορφές έργων τύπου Σ.Δ.Ι.Τ. στην Ελλάδα.....	8
	Ανταποδοτικά Έργα.....	8
	Έργα Προστιθέμενης Αξίας.....	8
4.	Γενικά χαρακτηριστικά των Σ.Δ.Ι.Τ.....	9
5.	Κρίσιμοι παράγοντες επιτυχούς ανάπτυξης Σ.Δ.Ι.Τ.....	10
5.1	Δημόσιος Τομέας.....	10
5.2	Ιδιωτικός Τομέας.....	11
6.	Διαδικασία επιλογής των αναδόχων των σχετικών συμβάσεων.....	18
7.	Δομή χρηματοδότησης των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.....	21
7.1	Ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα (μη ανταποδοτικά) έργα που αποπληρώνονται από το Δημόσιο (PFI)	24
7.2	Ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα έργα με περιορισμένη συμβολή του Δημοσίου στην αποπληρωμή τους.....	25
7.3	Πλήρως ανταποδοτικά έργα.....	26
8.	Οφέλη από την εφαρμογή του συστήματος των Συμπράξεων.....	26
9.	Μειονεκτήματα του συστήματος των Συμπράξεων.....	28
10.	Πλεονεκτήματα της εφαρμογής του Συστήματος των Συμπράξεων σε σχέση με τις παραδοσιακές Δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών ή εκτέλεσης έργων.....	31
11.	Παραδείγματα Σ.Δ.Ι.Τ.....	35

1. Φιλοσοφία των έργων Σ.Δ.Ι.Τ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν συμβατικές σχέσεις μακράς διάρκειας (που μπορεί να εκτείνονται σε διάρκεια και 20 ή περισσότερων ετών), οι οποίες συνάπτονται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα για την εκτέλεση έργων και / ή την παροχή υπηρεσιών. Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας υποχρεούται να χρηματοδοτήσει την επένδυση, ενώ αναλαμβάνει και σημαντική ευθύνη για το σχεδιασμό του έργου. Η Αναθέτουσα Αρχή καθορίζει τις απαιτήσεις της με βάση λειτουργικές προδιαγραφές και εγκρίνει τον αναλυτικό σχεδιασμό του έργου. Ο Ιδιωτικός Φορέας αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης της λειτουργίας του έργου, χρεώνοντας σε ετήσια βάση είτε την Αναθέτουσα Αρχή, είτε απευθείας τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και τους δύο.

Σύμφωνα με τον Ν. 3389/2005, που εισάγει το νομοθετικό πλαίσιο για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) στην Ελλάδα, ως «Δημόσιοι Φορείς» νοούνται:

- α) Το Ελληνικό Δημόσιο,
- β) Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ),
- γ) Τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.)
- δ) Οι Ανώνυμες Εταιρείες των οποίων το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στους ανωτέρω φορείς, δηλαδή στο Ελληνικό Δημόσιο, σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης ή σε Νομικά πρόσωπα Δημοσίου δικαίου ή σε άλλη ή άλλες ανώνυμες εταιρείες που υπάγονται στην παρούσα περίπτωση.

Περαιτέρω, οι ανωτέρω Δημόσιοι Φορείς θα πρέπει, βάσει διάταξης νόμου, του καταστατικού τους ή σύμβασης, να έχουν την αρμοδιότητα εκτέλεσης των έργων

ή ανάθεσης των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμβασης Σύμπραξης.

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

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

Δεδομένου ότι η συμβατική δέσμευση του Δημόσιου Τομέα να αγοράζει υπηρεσίες από τον Ιδιωτικό για αρκετές δεκαετίες μετά την ολοκλήρωση ενός έργου έχει σημαντικές συνέπειες τόσο για τις δανειακές ανάγκες του Δημόσιου Τομέα, όσο και για τον έλεγχο των μελλοντικών Δημόσιων δαπανών, είναι

απαραίτητο το Δημόσιο να τις παρακολουθεί προσεκτικά, ώστε να διασφαλίζεται η προσήκουσα αποπληρωμή του έργου.

Η ανάπτυξη του θεσμού των Σ.Δ.Ι.Τ. εντάσσεται στη γενικότερη εξέλιξη του ρόλου του κράτους στον οικονομικό τομέα, η οποία σταδιακά πέρασε από το ρόλο του άμεσου φορέα σε ρόλο οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή. Η επιλογή αυτή, όπως έχει δείξει η εμπειρία σε διεθνές επίπεδο, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα θα έχει σημαντικά οφέλη στο δημοσιονομικό τομέα και θα απελευθερώσει σημαντικούς πόρους, οι οποίοι και θα διοχετευτούν σε τομείς χαμηλής ανταποδοτικότητας, αλλά με υψηλή κοινωνική αποδοχή και αναγκαιότητα (πολιτισμός, παιδεία, υγεία, κ.λ.π.) υλοποίησης έργων.

Η συνεργασία Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει μικροοικονομικά πλεονεκτήματα που επιτρέπουν την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας / τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του Δημοσίου συμφέροντος, ωστόσο, η χρησιμοποίηση Σ.Δ.Ι.Τ. δεν θα πρέπει να παρουσιάζεται ως η μόνη λύση για το Δημόσιο Τομέα που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς.

2. Κατηγοριοποίηση των Σ.Δ.Ι.Τ.

Οι Σ.Δ.Ι.Τ. χαρακτηρίζονται από:

- 1) τη σχέση μεταξύ των εταίρων (Δημόσιος & Ιδιωτικός Τομέας) τον καθορισμό, τη μελέτη, την υλοποίηση και την εφαρμογή του σχεδίου
- 2) τον τρόπο χρηματοδότησης του σχεδίου
- 3) τη διάρκεια της σχέσης μεταξύ των εταίρων
- 4) την κατανομή των κινδύνων

2.1 Αναφορικά με την σχέση ανάμεσα στον Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα οι Σ.Δ.Ι.Τ. διακρίνονται στις κάτωθι βασικές υποκατηγορίες :

(α) Σ.Δ.Ι.Τ. καθαρά συμβατικού τύπου, στις οποίες η σύμπραξη μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς, και

(β) Σ.Δ.Ι.Τ. θεσμοθετημένου τύπου, στις οποίες υπάρχει συνεργασία μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός άλλου φορέα ή εισόδου του ιδιώτη σε ένα υπάρχοντα φορέα.

Η διάκριση αυτή βασίζεται στη διαπίστωση ότι οι διαφορετικές πρακτικές Σ.Δ.Ι.Τ. που απαντώνται στα κράτη μπορούν να διαιρεθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Η καθεμιά από αυτές δημιουργεί ιδιαίτερα ζητήματα όσον αφορά την εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου για τις Δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, τα οποία αξίζει να εξεταστούν ξεχωριστά.

Τόσο οι συμβατικές όσο και οι θεσμοθετημένες Σ.Δ.Ι.Τ. πρέπει να έχουν ως προτεραιότητα τη διασφάλιση στους πολίτες ορισμένων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών που να χαρακτηρίζονται από ποιότητα, ασφάλεια και συνεχή παροχή. Για το λόγο αυτό, οι Δημόσιες αρχές δεν μπορούν να αδιαφορήσουν για τον έλεγχο της παροχής της υπηρεσίας πέρα από τα οικονομικά συμφέροντα του παρόχου, ενώ πρέπει να διατηρούν ορισμένες δυνατότητες όπως η δυνατότητα να επιβάλλουν πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας τα οποία και να τροποποιούν μονομερώς υπέρ του Δημοσίου συμφέροντος κατά τη διάρκεια της Σύμπραξης, η δυνατότητα να ανακτούν το έργο ή την υπηρεσία μετά τη λήξη της Σύμπραξης, και η δυνατότητα να παραλαμβάνουν από τον πάροχο τα αγαθά που η Δημόσια αρχή θεωρεί αναγκαία για τη διατήρηση της εγκατάστασης ή της υπηρεσίας

2.2 Αναφορικά με τον τρόπο χρηματοδότησης του σχεδίου τα Χρηματοοικονομικά Ιδρύματα για να εξασφαλίσουν τις απαιτούμενες πιστώσεις δημιουργούν syndicates και παρουσιάζουν διάφορες εναλλακτικές δανειακές λύσεις και ανάλογα με το έργο και συνήθως ζητούν :

- ✓ Καθαρό νομικό καθεστώς.
- ✓ Ξεκάθαρη πολιτική κατανομής κινδύνων.
- ✓ Δικαίωμα υποκατάστασης παραχωρησιούχου.
- ✓ Κατ' αποκοπή τίμημα χωρίς αναθεώρηση.
- ✓ Καθορισμένο χρόνο εκτέλεσης έργου
- ✓ Ενεχυρίαση μετοχών παραχωρησιούχου
- ✓ Εγγυητικές Επιστολές και εγγυήσεις
- ✓ Ποινικές Ρήτρες
- ✓ Μετοχικό Κεφάλαιο σε αναμονή (standby equity)
- ✓ Δάνεια σε αναμονή (standby loans)
- ✓ Χρήση ανεξάρτητου μηχανικού
- ✓ Απευθείας Σύμβαση με τον Κατασκευαστή
- ✓ Πλήρη ασφαλιστική κάλυψη

Εκτός από δάνεια μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλα προϊόντα όπως ομόλογα ή άλλα σύνθετα χρηματοοικονομικά εργαλεία (bonds, κλπ), αλλά η εμπειρία μέχρι τώρα έχει αποδείξει ότι αν δεν λειτουργήσει το έργο τα προϊόντα αυτά δεν βρίσκουν πρόσφορο έδαφος.

2.3 Αναφορικά με την διάρκεια υλοποίησης

Η διάρκεια υλοποίησης μιας Σ.Δ.Ι.Τ. είναι μεγάλη ανάλογα με το ύψος της επένδυσης, απαιτείται δε δέσμευση όλων των εμπλεκόμενων μερών σε βάθος χρόνου (20 - 30 χρόνια).

2.4 Αναφορικά με την κατανομή των κινδύνων

Για να δημιουργηθεί μια Σ.Δ.Ι.Τ. η αρχή του μερισμού κινδύνου πρέπει να γίνει αποδεκτή. Οι ιδιωτικοί παράγοντες χρειάζεται να είναι πρόθυμοι να αναλάβουν μερικούς από τους κινδύνους, υπό τον όρο ότι η φύση των κινδύνων αφορά την πείρα τους, έτσι ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσουν κατάλληλα τις συνέπειες.

Η αναμενόμενη ανταμοιβή είναι ανάλογη με το επίπεδο κινδύνου που είναι διατεθειμένοι να αναλάβουν και το να ζητηθεί από τον Ιδιωτικό Τομέα να αντιμετωπίσει κινδύνους που θα αντιμετωπίζονταν καλύτερα από τον Δημόσιο Τομέα συνήθως οδηγεί : σε αποκλεισμό των ιδιωτικών συνεργατών που αρνούνται να διατρέξουν τον κίνδυνο ή σε αναδόμηση του προγράμματος κατά την υλοποίηση του κινδύνου, επειδή οι ιδιωτικοί παράγοντες δεν μπορούν να χειριστούν τις σχετικές απώλειες βάσει των προβλεπόμενων όρων.

Ο Ιδιωτικός Τομέας είναι το μέλος μιας Σ.Δ.Ι.Τ. που θα αναλάβει τους μεγαλύτερους κινδύνους και θα εμπλακεί σε μία επένδυση που η διάρκεια της μπορεί να κυμαίνεται από 20 μέχρι 40 χρόνια. Επίσης, θα πρέπει να αξιολογήσει και να λάβει υπόψη όλους τους κινδύνους που μπορούν να συνοψιστούν μεταξύ άλλων στα ακόλουθα:

- ✓ Μελέτη - Κατασκευή.
- ✓ Χρόνος κατασκευής.

- ✓ Κόστος
- ✓ Τεχνολογία.
- ✓ Διαχείριση / Λειτουργία και ποιότητα υπηρεσιών.
- ✓ Περιβαλλοντικά / Αρχαιότητες.
- ✓ Έσοδα.
- ✓ Επιτόκια, συνάλλαγμα - πληθωρισμός.
- ✓ Χρηματοοικονομικά.
- ✓ Απρόβλεπτα γεγονότα και πολιτικοί κίνδυνοι.
- ✓ Υποκατάσταση.

Ο Ιδιωτικός Τομέας για να καλύψει τα παραπάνω θα κληθεί να καταβάλει αυξημένο κεφάλαιο, εγγυητικές επιστολές εκτέλεσης και καταβολής κεφαλαίου, υψηλές ποινικές ρήτρες και μετοχικό κεφάλαιο εν' αναμονή (stand-by equity). Επίσης, θα κληθεί να πληρώσει τους δικούς του τεχνικούς, νομικούς και χρηματοοικονομικούς συμβούλους και το ίδιο θα επαναληφθεί και για τους διάφορους συμβούλους των Δανειστών. Επιπρόσθετα, επιβαρύνεται και με το κόστος των εξόδων των δικών του ανθρώπων που απαιτούν μακράν και πολύπλευρη ενασχόληση σε διάφορους τομείς.

Όλα τα προαναφερόμενα απαιτούν σοβαρή επένδυση από μέρους των Διαγωνιζόμενων και για το λόγο αυτό πρέπει να μελετηθούν και σταθμιστούν με πολύ μεγάλη προσοχή.

3. Μορφές Έργων τύπου Σ.Δ.Ι.Τ. στη Ελλάδα

Στην Ελλάδα εμφανίζονται δυο μορφές έργων τύπου Σ.Δ.Ι.Τ.:

➤ Ανταποδοτικά έργα τα οποία αφορούν την κατασκευή εξαρχής, ή την ολοκλήρωση, ή την διαχείριση βασικών υποδομών με έμφαση στην περιφέρεια (υδρεύσεις, αποχετεύσεις, βιολογικοί καθαρισμοί, αναπλάσεις αστικών συγκροτημάτων, κλπ). Τα έργα αυτά παρουσιάζουν αυξημένη ζήτηση άμεσης υλοποίησης, ωστόσο υπάρχει και μια σειρά παραγόντων που λειτουργούν ανασταλτικά σε αυτό, όπως η έλλειψη ώριμων μελετών, διάφορα αλλά προβλήματα πολεοδομικής φύσης, η μη ύπαρξη της δυνατότητας εκχώρησης των εσόδων σε ιδιώτες, η κρίσιμη παράμετρος της κοινωνικής αποδοχής και η πολιτική αβεβαιότητα που έχει να κάνει με το καθεστώς της εκλογής των τοπικών δημάρχων

➤ Έργα Προστιθέμενης Αξίας τα οποία αφορούν σε μεγάλο βαθμό την εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου και του ευρύτερου Δημόσιου τομέα, καθώς και επιχειρηματικές δραστηριότητες που αφορούν το περιβάλλον και την διαχείριση του. Τα έργα αυτά παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές, σε σχέση με τα προαναφερόμενα, ωστόσο και σε αυτή την περίπτωση υπάρχει μια σειρά παραμέτρων που θα πρέπει να επιλυθούν, όπως ο αρχικός σχεδιασμός και η ωριμότητα υλοποίησης Σ.Δ.Ι.Τ. τέτοιας μορφής, το ιδιοκτησιακό καθεστώς των προς εκμετάλλευση ακινήτων, η κοινωνική αποδοχή έργων Σ.Δ.Ι.Τ. με διάρκεια 25-30 ετών, η συμμετοχή των ΟΤΑ στους νέους φορείς που θα δημιουργηθούν και αφορά την συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου (είναι γνωστό ότι οι δημοτικές και οι διαδημοτικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν πολλά και σοβαρά χρηματοδοτικά προβλήματα και η μορφή της δομής και της οργάνωσης τους είναι σε πολλές περιπτώσεις προβληματική)

4. Γενικά χαρακτηριστικά των Σ.Δ.Ι.Τ.

- ✓ Καθορισμός προδιαγραφών για το παραγόμενο αποτέλεσμα από τον Δημόσιο τομέα και καθορισμός διαδικασιών, μεθοδολογίας, υλοποίησης και αντλούμενων κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα για την επίτευξη του κοινά στοχευόμενου αποτελέσματος.
- ✓ Συμφωνία και συμβατική εξασφάλιση της παροχής των ζητούμενων υπηρεσιών στο επιθυμητό επίπεδο ποιότητας / ποσότητας, για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.
- ✓ Επιμερισμός κινδύνων μεταξύ Κυρίου του Έργου και Αναδόχου, με βάση το ποιους κινδύνους μπορεί η κάθε πλευρά να ελέγξει και να διαχειριστεί καλύτερα.
- ✓ Βιωσιμότητα έργου με πλήρη έρευνα, μελέτη προβλεπόμενων μελλοντικών χρηματοροών για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων, καθώς και εξόδων εξυπηρέτησης των αντλούμενων κεφαλαίων.
- ✓ Έλεγχος πιστοληπτικής ικανότητας του αναδόχου - επενδυτή και έλεγχος φερεγγυότητας - εμπειρίας του διαχειριστή (operator) ενός έργου Σ.Δ.Ι.Τ.
- ✓ Αμοιβή συνδεδεμένη με την αποδοτικότητα, με σκοπό τον έλεγχο των υπερβάσεων κόστους και του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης μιας Σ.Δ.Ι.Τ.
- ✓ Ενδελεχής έλεγχος των συμβάσεων που θα υπογραφούν μεταξύ Κυρίου του Έργου και Αναδόχου για τις προδιαγραφές των υπηρεσιών - αγαθών, τον μηχανισμό των πληρωμών, των τυχόν κυρώσεων για μη εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων, τον επιμερισμό κινδύνων, κ.λ.π.
- ✓ Συνδυασμός στόχων και επιδιώξεων με τελικό αποδέκτη τον χρήστη και την μεγιστοποίηση του βαθμού ωφέλειας του.

5. Κρίσιμοι παράγοντες επιτυχούς ανάπτυξης Σ.Δ.Ι.Τ.**5.1 Σε ό,τι αφορά τον Δημόσιο τομέα :**

- ✓ *Καθορισμός πολιτικών προτεραιοτήτων και στόχων σχετικά με την κρίσιμη παράμετρο καταγραφής των αναγκών και κατηγοριοποίησης των έργων Σ.Δ.Ι.Τ. σε ανταποδοτικά και υψηλής προστιθέμενης αξίας.*
- ✓ *Ενίσχυση σε τεχνογνωσία και μεθοδολογία υλοποίησης (ανάλυση σταδίων) των φορέων της περιφέρειας για υλοποίηση έργων με Σ.Δ.Ι.Τ. ειδικά σε ό,τι αφορά το στάδιο του σχεδιασμού και της ωρίμανσης των έργων.*
- ✓ *Συντονισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων του Δημόσιου και του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα (για παράδειγμα το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ για την τοπική αυτοδιοίκηση, θα πρέπει να βρίσκεται σε άμεση σχέση και συνάρτηση με τις ενέργειες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών στις Σ.Δ.Ι.Τ. και ειδικότερα στην διαδικασία επιτάχυνσης διενέργειας μελετών και διαδικασιών ωρίμανσης των έργων). Επίσης, μια σειρά απαιτούμενων νομοθετικών παρεμβάσεων σε ζητήματα πολεοδομίας, χρήσεων γης, ευελιξίας στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου, κ.λ.π. θα πρέπει να δρομολογηθεί με στόχευση την δημιουργία συνθηκών ευελιξίας στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας και του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα.*
- ✓ *Δημιουργία επαρκών υποδομών και τεχνογνωσίας στον Κύριο του Έργου ούτως ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που έχουν οι συμβάσεις αυτής της μορφής (διαπραγματεύσεις, παρακολούθηση υλοποίησης, έλεγχος, αξιολόγηση, κ.λ.π.).*
- ✓ *Προετοιμασία για την προσέγγιση κρίσιμων όρων όπως βιωσιμότητα του έργου από την πλευρά του Δημοσίου και εμπορικότητα αυτού.*

- ✓ Το περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται το έργο και ειδικότερα η προσέγγιση κρίσιμων ζητημάτων κοινωνικής αποδοχής (καθοριστική παράμετρος και συχνά κοιτίδα προστριβών μεταξύ Κυρίου του Έργου και Αναδόχου)
- ✓ Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του έργου, η διάρκεια της σύμβασης και η παρακολούθηση της σε σχέση με τους στόχους που έχουν τεθεί.

5.2 Σε ό,τι αφορά τον Ιδιωτικό τομέα απαιτείται :

- ✓ Διαμόρφωση της συμβατικής δόμησης του έργου με τρόπο, ώστε να καθίσταται δυνατή η υλοποίησή του με τη μέθοδο Σ.Δ.Ι.Τ.
- ✓ Σύνταξη επιχειρηματικού σχεδίου του έργου και καθορισμός του είδους Σ.Δ.Ι.Τ. που απαιτείται και της μεθοδολογίας που θα ακολουθηθεί.
- ✓ Διεκπεραίωση όλων των αναγκαίων ενεργειών για την επιχορήγηση των επιλέξιμων δαπανών του Έργου (σε περίπτωση όπου από το επιχειρηματικό σχέδιο του έργου προβλέπει χρηματοδότηση με άντληση ιδιωτικών κεφαλαίων και επιχορήγηση προερχόμενη από επιμέρους δράσεις που εντάσσονται σε καθεστώς αναπτυξιακών νόμων και κοινοτικών προγραμμάτων χρηματοδότησης).

Ειδικότερα, η χρηματοδότηση ενός έργου Σ.Δ.Ι.Τ. από τον Ιδιώτη προαπαιτεί τα κάτωθι βήματα :

- ✓ Μελέτη και αξιολόγηση υφιστάμενων πληροφοριών σχετικά με το Έργο.
- ✓ Διερεύνηση και αξιολόγηση υπάρχουσας εμπειρίας από τον σχεδιασμό και την ανάθεση αντίστοιχων έργων.
- ✓ Εξέταση νομικού πλαισίου ανάθεσης έργων και προσδιορισμός τρόπου και μεθοδολογίας ανάληψης του έργου.

- ✓ Εξέταση σε συνολικό επίπεδο της βιωσιμότητας και της δυνατότητας χρηματοδότησης του έργου και δημιουργία εναλλακτικών σεναρίων.
- ✓ Προετοιμασία ενός αρχικού χρηματοδοτικού σχεδίου και επισήμανση πιθανών πηγών κεφαλαίου και βασικών όρων χρηματοδότησης.
- ✓ Πραγματοποίηση χρηματοοικονομικής ανάλυσης του έργου, περιλαμβάνοντας όλα τα στοιχεία του επενδυτικού κόστους, του κόστους λειτουργίας και των εσόδων, ανάπτυξη χρηματοοικονομικού μοντέλου και πραγματοποίηση σχετικών αναλύσεων ευαισθησίας.
- ✓ Αρχική ανάλυση ωφελειών και κινδύνων και πρόταση βέλτιστης κατανομής τους ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη.
- ✓ Διαμόρφωση και ολοκλήρωση του επιχειρηματικού και συμβατικού πλαισίου του έργου, στο οποίο περιλαμβάνεται η Σύμβαση Κατασκευής, η Σύμβαση Διαχείρισης και η Σύμβαση για την Παραχώρηση του Έργου.
- ✓ Επισήμανση αναμενόμενων πόρων που απαιτούνται για εξασφάλιση της χρηματοδότησης.
- ✓ Τελική σύνταξη και υποβολή επιχειρηματικού σχεδίου στα αρμόδια όργανα της πολιτείας για την επιχορήγηση των επιλέξιμων δαπανών του Έργου .
- ✓ Επισήμανση πιθανών εναλλακτικών χρηματοδοτικών δομών του Έργου και προσέγγιση πιθανών χρηματοδοτών.

Στην επιλογή του Ιδιώτη εκτός από τις ειδικές διατάξεις που διέπουν το καθεστώς της ανάθεσης των Συμβάσεων Σύμπραξης κρίθηκε σκόπιμο να διευκρινισθεί στο νόμο ότι εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι ακόλουθες γενικές αρχές της Ευρωπαϊκής και Εθνικής νομοθεσίας:

(α) **Η αρχή της ίσης μεταχείρισης:** σημαίνει την αποφυγή οποιασδήποτε διάκρισης με βάση την ιθαγένεια ή οποιοδήποτε άλλο κριτήριο που δεν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους. Στο περιεχόμενο της αρχής αυτής υπάγεται όχι μόνο ο καθορισμός όρων πρόσβασης σε μια οικονομική δραστηριότητα χωρίς διακρίσεις, αλλά και η λήψη από τις δημόσιες αρχές όλων των μέτρων που είναι σε θέση να εξασφαλίζουν την άσκηση αυτής της δραστηριότητας.

(β) **Η αρχή της διαφάνειας:** είναι η δημοσιοποίηση της πρόθεσης της Αναθέτουσας Αρχής να προβεί στη σύναψη Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή Μικτής Σύμβασης, ώστε να εξασφαλίζεται η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού χωρίς στρεβλώσεις.

(γ) **Η αρχή της αναλογικότητας:** σημαίνει ότι κάθε μέτρο που επιλέγεται από την Αναθέτουσα Αρχή πρέπει να είναι αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του στόχου στον οποίο αποβλέπει, και να προκαλεί τα λιγότερα δυνατά προβλήματα στην άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας. Ιδίως, στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης δεν επιτρέπεται να αξιώνονται τεχνικές, επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σε σχέση με το αντικείμενο της σχετικής Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή της Μικτής Σύμβασης.

(δ) **Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης:** σημαίνει ότι η Αναθέτουσα Αρχή υποχρεούται να δεχθεί τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, καθώς επίσης τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και τα προσόντα που απαιτούνται σε άλλο κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο μέτρο που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα τα οποία απαιτούνται στην Ελλάδα.

(ε) **Η αρχή της προστασίας του Δημόσιου συμφέροντος:** σημαίνει ότι κατά τη λήψη της απόφασης για την ανάθεση Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή Μικτής Σύμβασης λαμβάνονται υπόψη:

- οι σχετικές χρηματοδοτικές ανάγκες και η κατά το δυνατό ελαχιστοποίηση της οικονομικής επιβάρυνσης ή συμβολής της Αναθέτουσας Αρχής,
- οι ανάγκες των χρηστών για βελτιωμένες υπηρεσίες και
- η ανάγκη χρήσης εξειδικευμένης τεχνογνωσίας.

(στ) **Η αρχή της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών:** σημαίνει ότι οι αποφάσεις, θετικές, αρνητικές ή απορριπτικές, πρέπει να είναι αιτιολογημένες και να μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ένδικης προστασίας των Ιδιωτικών Φορέων και των ιδιωτών εν γένει. Στην έννοια της ένδικης προστασίας περιλαμβάνεται και η προσωρινή ένδικη προστασία.

(ζ) **Η αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού:** σημαίνει ότι

- διασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή Υποψηφίων που είναι ικανοί να εκτελέσουν τα έργα ή να παράσχουν τις υπηρεσίες που επιθυμεί η Αναθέτουσα Αρχή,
- ο διαγωνισμός διεξάγεται με ίσους όρους και αντικειμενικά κριτήρια και
- αποτρέπεται η δημιουργία μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων ή στρεβλώσεων.

(η) **Η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης:** σημαίνει ότι κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των Συμβάσεων Έργου ή Υπηρεσιών ή των Μικτών Συμβάσεων, λαμβάνεται υπόψη ότι το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον συνιστά αγαθό που προστατεύεται αυτοτελώς, προκειμένου να εξασφαλισθεί η οικολογική ισορροπία και να διαφυλαχθούν οι φυσικοί πόροι προς χάρη των επόμενων γενεών.

Η τήρηση των αρχών αυτών σε κάθε στάδιο των διαδικασιών ανάθεσης αποσκοπεί στην εξασφάλιση για τους εμπλεκόμενους ιδιώτες συνθηκών αληθινού ανταγωνισμού.

Επιπροσθέτως και συνολικά για την εγχώρια αγορά :

- Αποτελεί αναγκαιότητα η κατάρτιση ενός στρατηγικού σχεδίου στο οποίο θα συλλεχθούν, καταγραφούν και αξιολογηθούν οι υφιστάμενες ανάγκες της χώρας σε υποδομές, καθώς και οι διαθέσιμοι πόροι για την υλοποίησή τους. Στο σχέδιο αυτό θα πρέπει να προσδιοριστεί η ζήτηση και να εντοπισθούν τα θεσμικά προβλήματα τα οποία οφείλονται στη πολυνομία των εμπλεκόμενων φορέων και λειτουργούν ανασταλτικά στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων. Σημειώνεται ότι το 70% της ακίνητης περιουσίας της χώρας ανήκει στον δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, η οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι ξεκαθαρισμένη σε ζητήματα ιδιοκτησίας, χρήσεων κ.λ.π.
- Δεν φαίνεται να απαιτείται η κατάρτιση ενός ενιαίου και συγκεκριμένου θεσμικού πλαισίου (υπό τη μορφή νομοσχεδίου συνολικής ρύθμισης) για τις Σ.Δ.Ι.Τ., δεδομένου ότι η Κοινοτική Νομοθεσία είναι σαφής και εκτός των βασικών απαιτήσεων που θέτει βάση οδηγιών (προστασία ανταγωνισμού, κανόνες δημοσιότητας, κλειστή ή ανοιχτή διαδικασία, κ.λ.π.) δίδει στον Κύριο του Έργου σημαντικά περιθώρια διατύπωσης των ιδιαιτεροτήτων και των αναγκών κάθε Σ.Δ.Ι.Τ. Είναι προφανές, ωστόσο, ότι θα πρέπει να εντοπισθούν ορισμένες νομοθετικές παρεμβάσεις για τη δημιουργία συνθηκών ευελιξίας σε μια σειρά κρίσιμων παραμέτρων (προστασία επενδύσεων, φορολογία, χρήσεις γης, ιδιοκτησιακά καθεστάτα Δημόσιας περιουσίας, ενίσχυσης της τεχνογνωσίας του δημοσίου τομέα, κ.λ.π.). Ωστόσο στη διάρκεια των τελευταίων μηνών έχουν υπάρξει σημαντικές νομοθετικές

ρυθμίσεις ή αναμένονται να δρομολογηθούν (Νόμος ΥΠΕΣΔΑ "ΘΗΣΕΑΣ" για τους ΟΤΑ, Αναπτυξιακός, Νόμος για την ΚΕΔ που αφορά τα ακίνητα του δημοσίου, πολεοδομικές και λοιπές ρυθμίσεις από το ΥΠΕΧΩΔΕ), οι οποίες με τον κατάλληλο συντονισμό θα δημιουργήσουν συνθήκες ευελιξίας για προσέλκυση επενδυτών και την άντληση ιδιωτικών κεφαλαίων. Ο συντονισμός κρίνεται απαραίτητος, ώστε να μην υπάρχουν αποσπασματικές ρυθμίσεις οι οποίες θα δημιουργήσουν σύγχυση στην αγορά.

- Η ζήτηση έργων Σ.Δ.Ι.Τ. είναι υψηλή, ειδικά στην περιφέρεια, ωστόσο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η ετοιμότητα των Κυρίων των Έργων δεν είναι η απαιτούμενη και αυτό δημιουργεί σημαντικό κενό στην άμεση έναρξη διαγωνιστικών διαδικασιών. Πρέπει να δοθεί, άμεσα και αποτελεσματικά, βάρος στην ενημέρωση σχετικά με τις διαδικασίες και την μεθοδολογία που θα πρέπει να ακολουθηθεί για τις Σ.Δ.Ι.Τ. και είναι απαραίτητη η δημιουργία συνεργιών για την δημιουργία οργάνου - εργαλείου γνώσης παροχής τεχνογνωσίας και συμβουλευτικών υπηρεσιών, στις περιπτώσεις όπου απαιτείται, με σκοπό την ωρίμανση των έργων και την προστασία του Δημόσιου συμφέροντος. Η διαδικασία αυτή αποσκοπεί στο να καταστήσει τους ειδικούς εμπειρογνώμονες και την υφιστάμενη τεχνογνωσία αμοιβαία διαθέσιμη (παραδείγματος χάρις οι Task Forces της Μ. Βρετανίας ή της Ιταλίας) και μέσω αυτών να συμβουλευούνται οι χρήστες σχετικά με τις διαφορετικές μορφές Σ.Δ.Ι.Τ. και τα στάδια τους, όπως την αρχική μελέτη, τον τρόπο επιλογής ενός εταίρου ιδιωτικού τομέα, την καλύτερη κατανομή κινδύνων, την επιλογή συμβατικών ρητρών ή ακόμη και την απορρόφηση κοινοτικής χρηματοδότησης. Θα πρέπει να ασκεί αποκλειστικά και μόνο συμβουλευτικές υπηρεσίες και όχι ελεγκτικές, διότι οι ιδιωτικός τομέας

λειτουργεί διαφορετικά από τον Δημόσιο και το Αστικό Δίκαιο της χώρας είναι από τα πληρέστερα στην Ευρώπη σε ό,τι αφορά την επίλυση τέτοιας μορφής διαδικασιών. Επίσης, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ανεξάρτητης διοικητικής αρχής "επίλυσης διαφορών μεταξύ ΚτΕ (Κύριος του Έργου) και Ιδιωτών" για Σ.Δ.Ι.Τ.. Η αρχή αυτή πρέπει να είναι σε θέση να γνωμοδοτεί σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με διαγωνιστικές διαδικασίες και με την εφαρμογή των συμβατικών όρων που θα έχουν συναφθεί από τον Κύριο του Έργου και τον Ιδιώτη.

- Σε πρώτη φάση θα πρέπει να επιλεχθούν ορισμένα πιλοτικά έργα. Σε αρχικό στάδιο θα πρέπει να προταθεί η πιλοτική διερεύνηση των έργων αυτών για λογαριασμό του Δημοσίου (ετοιμότητα σε θέματα πολεοδομικά - χωροθετήσεων - περιβαλλοντικών μελετών, ωριμότητα έργων, μέτρηση κοινωνικής αποδοχής, βιωσιμότητα, ανάλυση ρίσκων και επιμερισμός, κ.λ.π.) και σε δεύτερο στάδιο να επικεντρωθεί η προσπάθεια σε ζητήματα επιλογής, της κατάλληλης μεθόδου Σ.Δ.Ι.Τ., της διαγωνιστικής διαδικασίας, της αξιολόγησης τεχνικών και οικονομικών προσφορών (κριτήρια συμφερότερης προσφοράς, κ.λ.π.). Δεν κρίνεται σκόπιμη η προτυποποίηση των τευχών, δεδομένου του ότι οι κατηγορίες έργων είναι πολλές και επιπροσθέτως οι μέθοδοι που μπορεί να εφαρμοστούν είναι επίσης πολλές. Αυτό που απαιτείται είναι να δοθεί βάρος στη διαδικασία προετοιμασίας και ωριμότητας μιας Σ.Δ.Ι.Τ. και κυρίως στον αρχικό προσδιορισμό της βιωσιμότητας και της αρχικής αξιολόγησης των κινδύνων, ώστε ο ΚτΕ να μην είναι απροετοίμαστος και ανημέρωτος σχετικά με τις όποιες ιδιαιτερότητες και προβλήματα δημιουργούνται στις Σ.Δ.Ι.Τ.

- Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να προσαρμοστούν άμεσα στην αλλαγή της δομής και της διάρθρωσης της ζήτησης κατασκευαστικών υπηρεσιών. Στα έργα τύπου Σ.Δ.Ι.Τ. μείζονος σημασίας ζητήματα είναι η βιωσιμότητα, η κατανομή ρίσκων, η τιμολογιακή πολιτική, ο καθορισμός του εύλογου κέρδους του ιδιώτη, η παρακολούθηση των χρηματοροών, κ.λ.π. Η κατασκευή σαφώς και αποτελεί σημαντικό τμήμα του όλου έργου, ωστόσο η ολοκλήρωση της είναι μικρής σχετικά διάρκειας σε σχέση με την υλοποίηση μιας Σ.Δ.Ι.Τ. και σαφώς ελεγχόμενη και εύκολα προσδιορίσιμη. Η παράμετρος αυτή θα πρέπει να είναι ξεκαθαρισμένη στις επιχειρηματικές επιλογές του ιδιωτικού τομέα και προς τον τομέα αυτό απαιτείται σαφώς γνώση και εξειδίκευση.

6. Διαδικασία επιλογής των αναδόχων των σχετικών συμβάσεων

Ένα από τα πλέον σημαντικά ζητήματα στην επιτυχία των Σ.Δ.Ι.Τ αποτελεί η διαδικασία επιλογής αναδόχων των σχετικών συμβάσεων. Βασική προϋπόθεση επιτυχίας της διαδικασίας αποτελεί η συνεργασία της διοίκησης, των συμβούλων και των υποψήφιων αναδόχων. Λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή αλλά και την Ελληνική εμπειρία σε συμβάσεις Σ.Δ.Ι.Τ η βασική διαδικασία αναπτύσσεται στα εξής στάδια:

- ✓ Διαδικασία Προεπιλογής Υποψηφίων
- ✓ Διαδικασία Διαβούλευσης
- ✓ Διαδικασία Υποβολής Προσφορών
- ✓ Αξιολόγηση και Επιλογή Προσωρινού αναδόχου
- ✓ Διαδικασία Διαπραγμάτευσης
- ✓ Επίτευξη του Χρηματοοικονομικού Κλεισίματος
- ✓ Κατακύρωση της Σύμβασης

✓ Διαχείριση της Σύμβασης

Η τελική ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή γίνεται με κριτήριο είτε (α) την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά είτε (β) τη χαμηλότερη τιμή.

Το πρώτο από τα ανωτέρω κριτήρια, δηλαδή το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομικής απόψεως προσφοράς, σημαίνει ότι εξετάζονται και συνυπολογίζονται κατά την εκτίμηση των προσφορών, πέραν των οικονομικών παραμέτρων και διάφορες άλλες παράμετροι, που προσδιορίζονται εξ αρχής από την Αναθέτουσα Αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας ανάθεσης. Τέτοιες παράμετροι μπορούν να είναι η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, η αποδοτικότητα και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης κ.λπ..

Κατά τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές θα πρέπει να υποβάλλουν μελέτες σε επίπεδο ιδεών οι οποίες θα αξιολογηθούν. Βαρύνουσα σημασία έχει η τεχνική τους προσφορά, όπου σημαντικό ρόλο θα έχουν παράγοντες όπως:

- 1) Η σαφής διατύπωση της ιδέας με την μορφή συνοπτικής πρότασης
- 2) Η τεκμηρίωση της πρότασης
- 3) Η προτεινόμενη διαδικασία κατασκευής και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης
- 4) Η επιλογή του μοντέλου χρηματοοικονομικής ανάλυσης της επένδυσης
- 5) Η αρχική προσέγγιση της χρηματοδότησης
- 6) Οι προβλέψεις σχετικά με τη λειτουργία και συντήρηση της επένδυσης

Μεταξύ των σταδίων 1 & 2 καθώς και μεταξύ των σταδίων 4 & 5 θα αναπτυχθεί μεταξύ του Δημοσίου και των ενδιαφερομένων Περιόδος Διαβούλευσης με στόχο τη συμμετοχή επενδυτικών σχημάτων, προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι όροι του διαγωνισμού προς όφελος του φορέα και της επιτυχίας του διαγωνισμού. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, θα υλοποιείται «Δημόσια Διαβούλευση» για να συζητηθούν και να απαντηθούν τυχόν θέματα που αφορούν στη διαγωνιστική διαδικασία. Τέλος το Δημόσιο θα μελετήσει τα διάφορα ζητήματα που έχουν τεθεί και θα αποφασίσει ποια από αυτά θα δεχθεί και ποια θα απορρίψει.

Η σχετική στάθμιση που προσδίδει η Αναθέτουσα Αρχή σε καθένα από τα κριτήρια αυτά για τον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς πρέπει επίσης να γνωστοποιείται στους Υποψηφίους.

Οι διαγωνιζόμενοι σε αυτή τη φάση θα πρέπει να ενεργοποιήσουν και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, με τα οποία προτίθενται να συνεργασθούν προκειμένου να ξεκαθαρίσουν ζητήματα, τα οποία θα κληθούν να προσυπογράψουν, εφόσον το επενδυτικό σχήμα το οποίο υποστηρίζουν προκριθεί ως το επικρατέστερο.

Αμέσως μετά την ανακήρυξη του επιλεγέντος παραχωρησιούχου επενδυτικού σχήματος, οριστικοποιούνται και υπογράφονται:

- ✓ η σύμβαση Σ.Δ.Ι.Τ
- ✓ η σύμβαση για το σχεδιασμό και την εργολαβία κατασκευής
- ✓ η σύμβαση χρηματοδότησης και κάθε αντίστοιχου είδους τυχόν σύμβαση που θα καλύπτει την ομαλή και εύρυθμη πορεία της επένδυσης
- ✓ η σύμβαση συντήρησης και λειτουργίας

7. Δομή χρηματοδότησης των έργων Σ.Δ.Ι.Τ.

(Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών-www.mpec.gr)

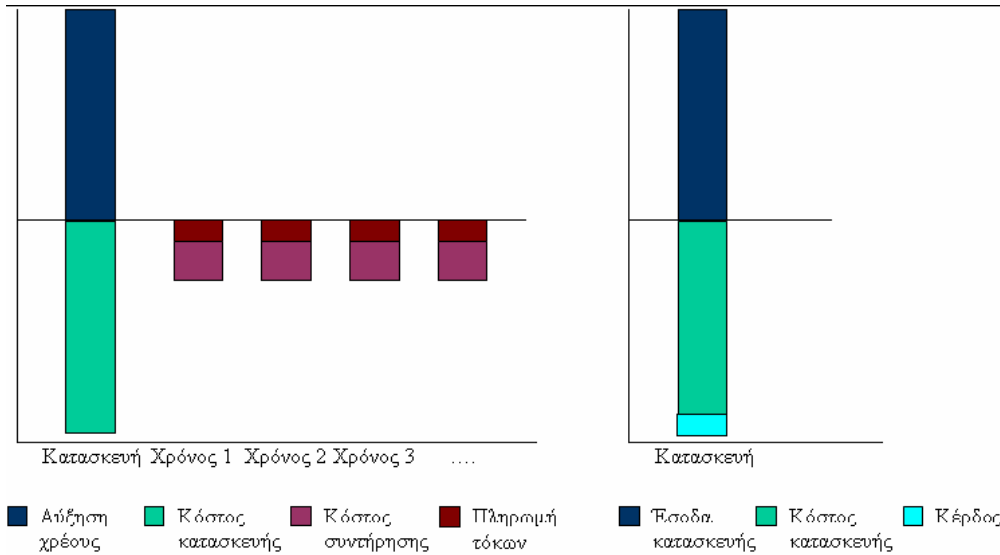
Στις παραδοσιακές μορφές προκήρυξης έργων, ο Δημόσιος Τομέας κατέχει και συντηρεί τις κατασκευές του, ενώ χρηματοδοτεί την κατασκευή τους από φόρους ή από δανειακά κεφάλαια. Ο Ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για το έργο μόνο κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής φάσης του. Η υπογραφή μίας σύμβασης για την κατασκευή μιας υποδομής ή την παροχή μιας υπηρεσίας σημαίνει την άμεση εκταμίευση προκαταβολής από πλευράς Δημοσίου και τη συνολική αποπληρωμή του έργου ή της υπηρεσίας με την ολοκλήρωσή τους από τον Ιδιώτη ανάδοχο τους. Ταυτόχρονα, το Δημόσιο αναλαμβάνει την πληρωμή και όλων των αυξήσεων των προϋπολογισμών που μπορεί να προκύψουν από προβλήματα και καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια ολοκλήρωσης των έργων, ενώ από ένα χρονικό σημείο και μετά δεν διασφαλίζεται η καλή λειτουργία και ποιότητα τους.

Η φύση και οι κίνδυνοι της χρηματοδότησης είναι τελείως διαφορετικοί στο πλαίσιο των έργων Σ.Δ.Ι.Τ. Ο Ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για την αρχική χρηματοδότηση του έργου και για τη συντήρηση και την παροχή υπηρεσιών από το εν λόγω έργο στη διάρκεια της συμβατικής ζωής του. Με τις Συμπράξεις, το Δημόσιο προκηρύσσει σήμερα υπηρεσίες και έργα χωρίς να επιβαρύνεται άμεσα για αυτά, αφού την χρηματοδότηση τους αναλαμβάνουν ιδιώτες. Οι Ιδιώτες αυτοί αποπληρώνονται σε βάθος χρόνου κατόπιν συμβατικής συμφωνίας, ενώ το Δημόσιο γνωρίζει εκ των προτέρων, σε περίπτωση που αυτό και όχι ο τελικός χρήστης έχει αναλάβει την αποπληρωμή, το ακριβές τίμημα που θα πληρώνει για τα επόμενα χρόνια.

Το τίμημα αυτό δεν μπορεί να αυξηθεί αν κάτι πάει στραβά στον Ιδιώτη ανάδοχο του, αφού αυτός αναλαμβάνει το σύνολο του κατασκευαστικού και του χρηματοοικονομικού κινδύνου, όσο και τον κίνδυνο της διαθεσιμότητας του έργου. Η δε καταβολή του τιμήματος ξεκινά από την πρώτη μέρα λειτουργίας της υποδομής ή της υπηρεσίας και συναρτάται άμεσα με την ποιότητα τους, την οποία ο Ιδιώτης οφείλει να διασφαλίζει μέχρι και τον τελευταίο χρόνο που ορίζει η σύμβασή του. Χαμηλές ποιοτικά υπηρεσίες ή υποδομές από πλευράς ιδιώτη συνεπάγονται και μειωμένες απολαβές για αυτόν.

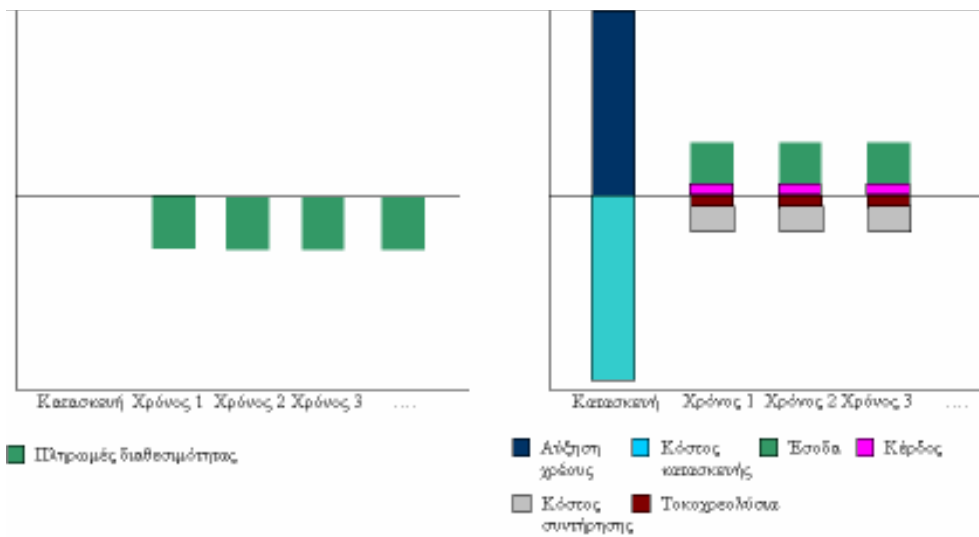
Παραδοσιακό έργο - Χρηματοροές Δημοσίου

Παραδοσιακό έργο - Χρηματοροές Αναδόχου



Έργο ΣΔΙΤ - Χρηματοροές Δημοσίου

Έργο ΣΔΙΤ-Χρηματοροές Ιδιώτη



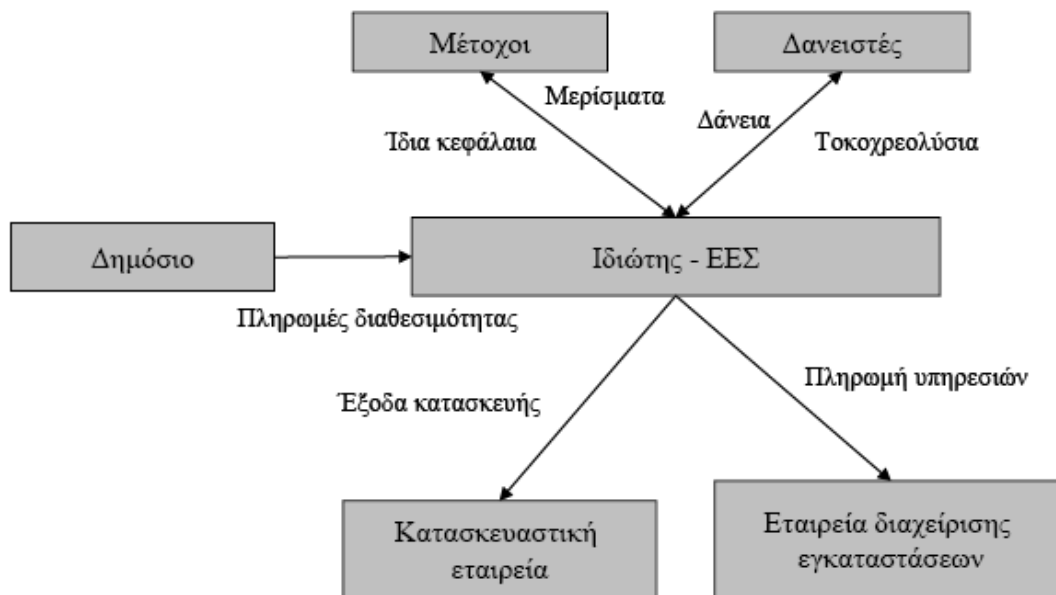
Σχήμα 1: Απεικόνιση χρηματικών ροών στο πλαίσιο παραδοσιακών δημοπρατήσεων και έργων ΣΔΙΤ

7.1 Ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα (μη ανταποδοτικά) έργα που αποπληρώνονται από το Δημόσιο (PFI)

Στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας ο Ιδιωτικός φορέας δημιουργεί μία Εταιρεία Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ), στην οποία συμμετέχουν εξειδικευμένοι εργολάβοι σε ένα ευρύ φάσμα τομέων, κατασκευαστικές εταιρείες, φορείς διαχείρισης έργου, φορείς παροχής τεχνικού εξοπλισμού, φορείς συντήρησης εξοπλισμού και κτιριακών εγκαταστάσεων, και άλλοι φορείς με αποδεδειγμένη προϋπηρεσία στην παροχή του είδους των υπηρεσιών που καθορίζονται στις συμβατικές προδιαγραφές επί του αποτελέσματος.

Άλλοι συμμετέχοντες στην ΕΕΣ μπορεί να είναι φορείς μετοχικών κεφαλαίων και χρηματοδότες (πρωτίστως τράπεζες, οι οποίες συνήθως παρέχουν μεγάλες μακροπρόθεσμες οφειλές ή, στην περίπτωση των αγορών κεφαλαίων, χρηματοδότηση, διαχειριστές / ανάδοχοι και ασφαλιστές πιστώσεων που παρέχουν αύξηση των πιστώσεων για τα ομόλογα που πωλούνται στους επενδυτές).

Τα δανειακά και ίδια κεφάλαια της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού χρησιμοποιούνται για την κατασκευή της υποδομής ή την παροχή της υπηρεσίας στο έργο ΣΔΙΤ. Πληρωμές δεν καταβάλλονται έως ότου το έργο και οι σχετικές υπηρεσίες παραδοθούν προς χρήση στην Αναθέτουσα Αρχή. Η Αναθέτουσα Αρχή καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης καταβάλλει ετήσιες πληρωμές (πληρωμές διαθεσιμότητας) που βασίζονται σε ένα μηχανισμό πληρωμών που συμφωνείται βάσει της σύμβασης σύμπραξης και που στηρίζεται σε προδιαγραφές ποιότητας που τίθενται. Με τις πληρωμές αυτές η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού αποπληρώνει τα δανειακά κεφάλαιά της και εξασφαλίζει το εύλογο κέρδος της.



Σχήμα 2: Βασική δομή μιας χαρακτηριστικής συναλλαγής Σ.Δ.Ι.Τ.

7.2 Ιδιωτικά χρηματοδοτούμενα έργα με περιορισμένη συμβολή του Δημοσίου στην αποπληρωμή τους

Στο πλαίσιο μια σύμπραξης μπορεί να προκύψουν εμπορικές ή άλλες χρήσεις από την εκμετάλλευση της υποδομής ή της υπηρεσίας που θα υλοποιηθεί. (π.χ. εκμετάλλευση των εμπορικών χώρων ενός κτιρίου στο οποίο στεγάζεται μία Δημόσια υπηρεσία). Στην περίπτωση αυτών των έργων, το Δημόσιο έρχεται να συμπληρώσει με ετήσιες πληρωμές διαθεσιμότητας τα έσοδα της ΕΕΣ από την εκμετάλλευση λοιπών χρήσεων. Πρόκειται για τον ίδιο μηχανισμό πληρωμής, όπως στην πρώτη περίπτωση, που όμως χάρη στα πρόσθετα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευση της κύριας ή άλλων χρήσεων, το τίμημα που τελικά καταβάλλεται από το Δημόσιο είναι μικρότερο.

7.3 Πλήρως ανταποδοτικά έργα

Η διαφορά των πλήρως ανταποδοτικών έργων από τα προηγούμενα σχήματα είναι ότι στην περίπτωση αυτή, ο Ιδιωτικός Φορέας, πέρα από τη μελέτη, κατασκευή και χρηματοδότηση του έργου ή της υπηρεσίας αναλαμβάνει και τη λειτουργία ή εκμετάλλευση της σχετικής υποδομής. Μέσα από την λειτουργία ή εκμετάλλευση της υποδομής και τις χρεώσεις που επιβάλλει στους τελικούς χρήστες, η ΕΕΣ δεν λαμβάνει καμία πληρωμή από το κράτος. Τα συγκεκριμένα έργα, λόγω του μεγάλου κινδύνου που αναλαμβάνεται από τον Ιδιωτικό Τομέα για την αποπληρωμή των κεφαλαίων του (δεδομένου ότι δεν υπάρχουν πληρωμές από το Δημόσιο), χρειάζονται ιδιαίτερη προετοιμασία και ρύθμιση μίας σειράς θεμάτων που σχετίζονται με τη χρηματοδοτησιμότητά τους (bankability). Βάσει της εμπειρίας από τις συμβάσεις που κυρώθηκαν από τη Βουλή στο παρελθόν για τέτοιου είδους έργα, ο νομοθέτης του Ν. 3389/2005 εισήγαγε μία σειρά ειδικών ρυθμίσεων, που ευνοούν την εξασφάλιση της χρηματοδοτησιμότητας των έργων.

8. Οφέλη από την εφαρμογή του συστήματος των Συμπράξεων

Για να αποδώσει οποιαδήποτε συνεργασία του Ιδιωτικού με το Δημόσιο Τομέα, θα πρέπει η σχέση να αποβαίνει προς όφελος και των δύο.

Βασική αρχή είναι ότι οι Σ.Δ.Ι.Τ. μπορούν να βελτιώσουν την **οικονομική αποδοτικότητα (value for money)** των πόρων του Δημόσιου Τομέα κατά την παροχή υπηρεσιών με:

1) Την καλύτερη κατανομή των κινδύνων και με την ανάληψή τους από τα μέρη εκείνα (Δημόσιος - Ιδιωτικός τομέας) που είναι σε θέση να τους διαχειρισθούν καλύτερα.

- 2) Ισχυρότερα κίνητρα δράσης, καθώς οι μελλοντικές πληρωμές του έργου συνδέονται άμεσα με την απόδοση του Ιδιωτικού Φορέα κατά τη φάση λειτουργίας του έργου.
- 3) Τη σαφή οριοθέτηση των αναγκών του Δημοσίου, με το σχεδιασμό και την κατασκευή υποδομών που θα προωθούν μακροπρόθεσμα την όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική χρήση των έργων.
- 4) Την εξασφάλιση ότι τα έργα εξυπηρετούν πλήρως το σκοπό τους και αυστηρώς μόνον αυτόν, χωρίς να ακολουθούν πλέον την τάση «γιγάντωσης» και υπερβολικών δαπανών σε νέα έργα, όπως συνέβαινε στο παρελθόν.
- 5) Τη σαφέστερη εστίαση στις διαφορετικές ευθύνες του Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα που θα αντικατοπτρίζει με ακρίβεια την καλύτερη και αποδοτικότερη κατανομή αρμοδιοτήτων και κινδύνων μεταξύ τους. Έτσι, ο Δημόσιος Τομέας μπορεί να εστιάσει στο ποιες υπηρεσίες θα πρέπει να παρασχεθούν, αφήνοντας τον Ιδιωτικό τομέα να εξετάσει το πώς αυτές θα πρέπει να υλοποιηθούν.
- 6) Τη διατήρηση του εμπορικού κινήτρου του Ιδιωτικού Τομέα για αποτελεσματικότητα σε όλη τη διάρκεια του σχεδιασμού, της κατασκευής, της συντήρησης και της λειτουργίας του έργου.
- 7) Την αποτελεσματική χρήση των υποδομών, με τη δυνατότητα εμπορικής εκμετάλλευσής τους από τον Ιδιώτη Φορέα.
- 8) Την επίτευξη οικονομιών κλίμακας σε την ομαδοποίηση ομοειδών έργων Σύμπραξης, όταν διαμοιράζεται η χρήση στοιχείων παγίου κεφαλαίου.
- 9) Το σχεδιασμό του έργου με τρόπο που να διατηρείται η αξία του μέχρι το τέλος της σύμβασης, καθώς και η δυνατότητα εναλλακτικής χρήσης του μετά την εκπνοή του συμβολαίου.

10) Την προοπτική περισσότερων και καλύτερης ποιότητας έργων. Εάν με τις συμφωνίες αυτού του τύπου υπάρξει οικονομικό πλεόνασμα που δεν θα υπήρχε με τους συμβατικούς τρόπους προμήθειας και χρηματοδότησης, μπορούν να απελευθερωθούν πόροι για νέα έργα.

11) Τη δυνατότητα, μέσω κοινοπραξιών διαφόρων μορφών, προώθησης έργων που δεν θα μπορούσε να αναλάβει οικονομικά ο Δημόσιος Τομέας μόνος του. Οι Σ.Δ.Ι.Τ. προσφέρουν επίσης την ευκαιρία στο Κράτος να προγραμματίσει καλύτερα τις δαπάνες του.

12) Την ταχύτερη έναρξη της λειτουργίας των έργων που γίνονται μέσω Σ.Δ.Ι.Τ., καθώς η ροή πληρωμών ξεκινά με την έναρξη της λειτουργίας, σε αντίθεση με το συμβατικό τρόπο πληρωμής.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, οι Δημόσιοι φορείς μπορούν να ολοκληρώσουν ταχύτερα περισσότερα έργα ξεπερνώντας το πρόβλημα των περιορισμένων οικονομικών διαθεσίμων που αντιμετωπίζουν ακολουθώντας την παραδοσιακή μέθοδο προκήρυξής τους. Σε ό,τι αφορά στην κατασκευή, το σύστημα των Σ.Δ.Ι.Τ δίνει κίνητρα στους Ιδιώτες να σχεδιάζουν εξ αρχής το έργο, ώστε στο μέλλον να μπορούν να το συντηρήσουν αποδοτικότερα και οικονομικότερα, καθώς και να το παραδίνουν νωρίτερα προς χρήση. Η κύρια ωφέλεια βάσει της οποίας εκτιμάται η προσφορά των Σ.Δ.Ι.Τ είναι η καλύτερη οικονομική αποδοτικότητα του έργου σε όλη τη διάρκεια της ζωής του.

9. Μειονεκτήματα του συστήματος των Συμπράξεων

Συνοπτικά τα κυριότερα μειονεκτήματα του συστήματος των Σ.Δ.Ι.Τ αφορούν το κόστος των έργων Σ.Δ.Ι.Τ, το χρόνο της διαδικασίας ανάθεσής τους και την απώλεια του ελέγχου του Δημοσίου επί των κατασκευαστών και άλλων

υπεργολάβων. Πολλοί μιλούν και για απώλεια ευελιξίας του Δημοσίου Τομέα, λόγω της μακροχρόνιας δέσμευσής του σε αντίθεση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις, που δεν ξεπερνούν στις περισσότερες των περιπτώσεων τα 1 με 2 έτη.

Αναλυτικότερα, σχετικά με το κόστος στις Συμπράξεις ο κανόνας είναι ότι η ευθύνη της χρηματοδότησης μεταφέρεται εξ' ολοκλήρου στον Ιδιωτικό Φορέα, αν και είναι, σύμφωνα με το εισαχθέν νομοθετικό πλαίσιο, κατ' εξαίρεση δυνατή και η συμμετοχή του Δημοσίου στη χρηματοδότηση. Τούτο συνεπάγεται μεν αυξημένο κόστος χρηματοδότησης, καθιστά όμως δυνατή την υλοποίηση έργων, τα οποία αλλιώς δεν θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν. Περαιτέρω καθιστά δυνατή την υλοποίηση περισσότερων έργων σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Το αυξημένο κόστος της χρηματοδότησης καταμερίζεται σε περιοδικές καταβολές σε βάθος χρόνου και μπορεί να μετριασθεί με τις εναλλακτικές αναχρηματοδότησης που μπορεί να διαπραγματεύεται ο Ιδιωτικός Φορέας. Δεδομένης της πολυπλοκότητας των συμβάσεων Σύμπραξης, με τις οποίες θα πρέπει να προβλέπονται μεταξύ άλλων ο τρόπος χρηματοδότησης από τον Ιδιωτικό Φορέα και ο καταμερισμός των κινδύνων, είναι αναγκαία και υποδεικνύεται και από τους Φορείς χωρών, οι οποίες έχουν εμπειρία ήδη εκτελεσθεισών συμβάσεων Σύμπραξης, η πρόσληψη εξειδικευμένων συμβούλων προκειμένου να συνδράμουν το Δημόσιο Φορέα κατά τη διαδικασία ανάθεσης και σύναψης της σύμβασης Σύμπραξης και των παρεπομένων δανειακών ή άλλων συμφώνων. Η πρόσληψη των συμβούλων, ως παραδοσιακή δημόσια σύμβαση, απαιτεί χρόνο, η δε αμοιβή τους επιβαρύνει το κόστος της σύμπραξης. Ωστόσο, η σχετική καθυστέρηση που προκαλείται εξισορροπείται από το συντομότερο χρόνο έναρξης λειτουργίας του έργου (λόγω ταχύτερης υλοποίησης των

υποδομών) που ευλόγως αναμένει ο Δημόσιος Φορέας, λόγω των κινήτρων που δίδονται στον Ιδιώτη, δηλαδή της σύνδεσης της πληρωμής του Ιδιώτη με την έναρξη της λειτουργίας του έργου. Επιπλέον με την εφαρμογή τυποποιημένων διαδικασιών συντομεύονται ακόμη περισσότερο οι διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων Σύμπραξης.

Σχετικά με τον έλεγχο που ασκεί το Δημόσιο είναι αλήθεια ότι αυτός πλέον περιορίζεται στην τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης και λειτουργίας, ότι δεν ορίζονται ορόσημα (milestones) στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα, δεν επιβάλλονται ποινικές ρήτρες κατά τη διάρκεια της κατασκευής και δύναται να μην επιβάλλονται ποινικές ρήτρες ούτε για την παράδοση του έργου. Ωστόσο αυτού του είδους η εποπτεία σε συνδυασμό με το μηχανισμό πληρωμών που είναι άμεσα συνδεδεμένος με την έναρξη της λειτουργίας του έργου, αλλά και την τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης και λειτουργίας εξασφαλίζουν ουσιαστικότερο αλλά και αποδοτικότερο, σε επίπεδο ποιότητας παροχής υπηρεσιών, έλεγχο του Δημοσίου.

Τέλος, αναφορικά με την ευελιξία των Σ.Δ.Ι.Τ, λόγω της μακράς διάρκειας των συμβάσεων Σύμπραξης, που κατά κανόνα ξεπερνούν τα είκοσι χρόνια, η πιθανότητα να αποδειχθούν μη λειτουργικές, λόγω απρόβλεπτων ή μη προβλεφθέντων γεγονότων, είναι μεγαλύτερη από τις λοιπές βραχυχρόνιες συμβάσεις Δημοσίων έργων. Η πιθανότητα αυτή αντιμετωπίζεται επιτυχώς με την πρόβλεψη στη Σύμβαση Σύμπραξης δυνατότητας επαναπροσδιορισμού των σημείων που αποδεικνύεται με το πέρασμα του χρόνου ότι δεν λειτουργούν. Ωστόσο, τα υποτιθέμενα αυτά μειονεκτήματα έχουν υπερκαλυφθεί από τα οφέλη των Συμπράξεων και οι περισσότεροι πλέον αναγνωρίζουν ότι, με τη σωστή

προετοιμασία και οργάνωση, οι συμπράξεις αποτελούν πολύτιμο αναπτυξιακό εργαλείο.

10. Πλεονεκτήματα της εφαρμογής του Συστήματος των Συμπράξεων σε σχέση με τις «παραδοσιακές» Δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών ή εκτέλεσης έργων

Με τις γνωστές έως σήμερα διαδικασίες σύναψης Δημοσίων συμβάσεων ο Δημόσιος φορέας είναι σε θέση να προμηθευτεί έργα, υπηρεσίες ή αγαθά από τους Ιδιώτες, η δε σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ του Δημοσίου φορέα και του Ιδιώτη είναι η σχέση Πελάτη / Προμηθευτή. Ο Ιδιώτης / Προμηθευτής αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας το έργο που του έχει ανατεθεί, τηρώντας τις προδιαγραφές και εντός του χρονοδιαγράμματος που έχει θέσει ο Δημόσιος φορέας. Ο κίνδυνος που αναλαμβάνει έναντι του Δημοσίου φορέα είναι ο κίνδυνος που αναλαμβάνει ο κάθε προμηθευτής. Ο Δημόσιος φορέας έχει την ευθύνη της εποπτείας και παρακολούθησης της εκτέλεσης του έργου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί και της πληρωμής του Ιδιώτη κατά την πορεία υλοποίησης του έργου και πάντως, το αργότερο, με την παραλαβή αυτού. Ενώ στις Δημόσιες συμβάσεις προβλέπονται συνήθως αυστηρά χρονοδιαγράμματα, ενδέχεται να παρουσιασθούν καθυστερήσεις στην εκτέλεσή τους. Οι καθυστερήσεις αυτές συνεπάγονται και υπερβάσεις του κόστους των συμβάσεων αυτών, υπερβάσεις που τελικά αναλαμβάνει να πληρώσει το Δημόσιο. Με τη σύμπραξη με τον Ιδιωτικό Τομέα, ο Δημόσιος φορέας αποβλέπει στο τελικό αποτέλεσμα, δηλαδή στην παροχή υπηρεσιών στους πολίτες (τελικούς χρήστες) από τον ιδιώτη. Η κατασκευή υποδομών δεν είναι παρά ένα προαπαιτούμενο για την παροχή των υπηρεσιών και, επομένως, οι προδιαγραφές

που τίθενται από το Δημόσιο φορέα είναι προδιαγραφές απόδοσης ή / και λειτουργίας. Ο Ιδιώτης θα πληρωθεί, είτε από το Δημόσιο Τομέα, είτε από τους τελικούς χρήστες, με την έναρξη της λειτουργίας του έργου ή της υπηρεσίας, δηλαδή μετά την παράδοση των υποδομών προς χρήση, η δε πληρωμή είναι τμηματική, εκτείνεται σε όλη τη διάρκεια της σύμπραξης που είναι μακροχρόνια και συναρτάται άμεσα με την ποιότητα των παρεχομένων από τον ιδιώτη υπηρεσιών.

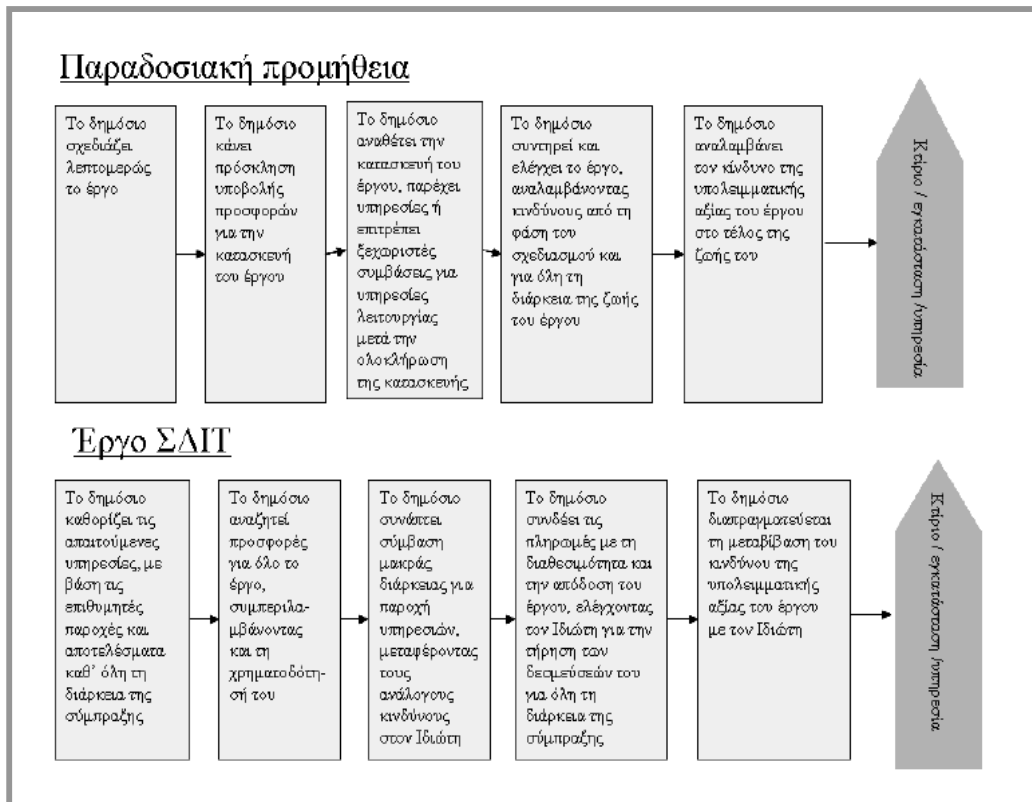
Με την εφαρμογή του συστήματος των Συμπράξεων, ο Δημόσιος Τομέας αποβλέπει στην εκμετάλλευση της τεχνογνωσίας και ευελιξίας του Ιδιωτικού Τομέα, με απώτερο σκοπό τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών που παρέχονται στους πολίτες. Η τεχνογνωσία και ευελιξία αυτή είναι διαθέσιμες όχι μόνον κατά τη διάρκεια της κατασκευής των υποδομών ενός έργου, αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμπραξης, η οποία είναι κατά κανόνα μακροχρόνια. Έτσι, οι πολίτες μπορούν να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα του Ιδιωτικού τομέα καθ' όλη τη διάρκεια της διαχείρισης των έργων από αυτόν.

Περαιτέρω, ο χρόνος ολοκλήρωσης των υποδομών και έναρξης της παροχής των υπηρεσιών είναι κατά κανόνα σημαντικά βραχύτερος από το χρόνο που απαιτείται σε μια «παραδοσιακή» Δημόσια σύμβαση: ο Ιδιώτης δεδομένου ότι δεν θα πληρωθεί παρά μόνο με την έναρξη της λειτουργίας των υποδομών έχει κάθε λόγο να ολοκληρώσει την κατασκευή το γρηγορότερο. Περαιτέρω, ο Δημόσιος φορέας παρακολουθεί την εκτέλεση της Δημόσιας σύμβασης, χωρίς όμως να προβαίνει σε τμηματικές παραλαβές κλπ, δεδομένου ότι αυτό που ενδιαφέρει είναι το τελικό αποτέλεσμα του έργου και η τήρηση των προδιαγραφών απόδοσης.

Λόγω μάλιστα της πληρωμής του Ιδιώτη με τη λειτουργία των υποδομών, και όχι κατά τη διάρκεια κατασκευής τους ή με την παραλαβή τους, καταμερίζεται τμηματικά το κόστος κατασκευής των υποδομών σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς του Δημοσίου φορέα, αποφεύγονται οι βραχυπρόθεσμες εκταμιεύσεις και καθίσταται δυνατή η προκήρυξη και εκτέλεση μεγαλύτερου αριθμού έργων. Ο καταμερισμός όμως αυτός του κόστους σε μελλοντικούς προϋπολογισμούς δεν θα πρέπει να λειτουργεί ως λόγος επιλογής της σύμπραξης έναντι των παραδοσιακών Δημοσίων συμβάσεων: το μελλοντικό κόστος θα πρέπει να προϋπολογίζεται σωστά, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η μελλοντική, και ιδιαίτερα μακροπρόθεσμη, εισροή του συμβατικού ανταλλάγματος. Θα πρέπει να δημιουργείται δηλαδή στον Ιδιωτικό Τομέα η σχετική ασφάλεια, η οποία εν τέλει θα μειώσει και το κόστος της διαχείρισης του κινδύνου που αναλαμβάνει.

Στο σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικές διαφορές ανάμεσα στις διαδικασίες δημοπράτησης παραδοσιακών προμηθειών του Δημοσίου και τις διαδικασίες δημοπράτησης έργων Σ.Δ.Ι.Τ.

Σχήμα 3: Διαφορές στις διαδικασίες δημοπράτησης με την εισαγωγή των Σ.Δ.Ι.Τ.



11. Παραδείγματα Σ.Δ.Ι.Τ.

Τα συγχρηματοδοτούμενα - αυτοχρηματοδοτούμενα έργα - επενδύσεις αποτελούν μονόδρομο επιχειρηματικών επιλογών στα προσεχή χρόνια, κάτι το οποίο δεν συνέβαινε στο παρελθόν. Η αγορά σήμερα είναι ανοιχτή για τέτοιας μορφής επενδύσεις και παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες.

Παρακάτω παρατίθενται ενδεικτικά παραδείγματα έργων - επενδύσεων που παρουσιάζουν επενδυτικό ενδιαφέρον:

- Κτιριακά όπως σχολεία, σταθμοί, κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος, όπως πυροσβεστικοί σταθμοί και φυλακές και κτίρια για την οργανωμένη στέγαση δημοσίων υπηρεσιών όπως η στέγαση και αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας της Αστυνομίας (ανέγερση του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πολιτιστικού Κέντρου και της βιβλιοθήκης της Ελληνικής Αστυνομίας, καθώς και η ένταξη και άλλων Υπηρεσιών της Ελληνικής Αστυνομίας στο στεγαστικό πρόγραμμα)
- Η κατασκευή και εκμετάλλευση ξενοδοχειακών συγκροτημάτων με τις παρελκόμενες δραστηριότητες (συνεδριακά κέντρα, υπόγειοι χώροι στάθμευσης οχημάτων, εμπορικά καταστήματα, πολυχώροι ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων, κέντρα θαλασσοθεραπείας - SPA, και ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού, αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ) σε ακίνητα ΟΤΑ και μέσω πολυετών παραχωρήσεων
- Η κατασκευή και εκμετάλλευση μαρίνων μέσω συμπράξεων λιμενικών ταμείων και ιδιωτών ή ακόμα και μέσω απευθείας παραχωρήσεων σε ιδιώτες.
- Η κατασκευή και εκμετάλλευση χιονοδρομικών κέντρων με παράλληλη δημιουργία παρελκόμενων εμπορικών δραστηριοτήτων (ξενοδοχεία, συνεδριακά

κέντρα, κλπ)προσέλκυσης επισκεπτών σε περιοχές της χώρας με ιδιαίτερο φυσικό κάλος

- Οι υφιστάμενοι ή και νέοι χώροι Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) με ανάπτυξη δραστηριοτήτων επεξεργασίας των απορριμμάτων και δημιουργία μονάδων παραγωγής ενέργειας. Παράλληλα στο εξωτερικό έχουν αναπτυχθεί και εκμεταλλεύσεις χώρων αποκατάστασης παλαιών σταθμών διαμετακομιδής απορριμμάτων, με σκοπό την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των αποβλήτων, είναι πρακτική που ήδη εφαρμόζεται σε χώρες της Ε.Ε. Οι λόγοι που οδήγησαν στη λύση αυτή συνδέονται με τις συνθήκες που επικρατούν στη δεδομένη περιοχή και συνήθως σχετίζονται με την έλλειψη πόρων, την προσπάθεια μείωσης του κόστους για το δημόσιο φορέα, καθώς και τη εφαρμογή νέων τεχνολογιών και την απόκτηση τεχνογνωσίας. Με την μέθοδο των Σ.Δ.Ι.Τ το δημόσιο αποκτά τα εξής πλεονεκτήματα:

- Τα προσόντα και η εμπειρία του ιδιώτη στον ειδικευμένο τομέα διαχείρισης (συλλογή, μεταφορά, αξιοποίηση, διάθεση)
- Η πολιτική βούληση για συνεργασία και η αποδοχή από τον πληθυσμό για το είδος και την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών
- Η επάρκεια των πόρων (ανθρώπινου δυναμικού, οικονομικών, εξοπλισμού)

Η σύγχρονη και αποτελεσματική διαχείριση των στερεών αποβλήτων επικεντρώνεται στα εξής σημεία:

- Εκσυγχρονισμός εξοπλισμού καθώς και του στόλου των οχημάτων αποκομιδής

- Κατασκευή χώρων υγειονομικής ταφής με βάση τα κριτήρια που θέτουν οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες
- Υιοθέτηση ολοκληρωμένων στρατηγικών διαχείρισης
- Αποκέντρωση της συλλογής - Χωροθέτηση πολλαπλών σημείων συλλογής γύρω από κεντρικούς χώρους διάθεσης /επεξεργασίας

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η αλληλεπίδραση ανάμεσα στα παραπάνω σημεία. Για παράδειγμα το κόστος είναι απαγορευτικό στην περίπτωση μεταφοράς αποβλήτων σε νέους χώρους διάθεσης, χρησιμοποιώντας παλαιά φορτηγά χαμηλής χωρητικότητας.

Σε αρκετές περιπτώσεις δεν λαμβάνεται υπόψη αυτή η αλληλεπίδραση, με αποτέλεσμα να κατασκευάζεται ένας νέος Χ.Υ.Τ.Α. με βάση αυστηρές προδιαγραφές, αλλά οι δημοτικές αρχές μην έχοντας τα απαραίτητα κεφάλαια, να μην αναβαθμίζουν το στόλο οχημάτων και να συνεχίζουν να πραγματοποιούν την μεταφορά με τον υπάρχον και συνήθως απαρχαιωμένο στόλο

- Νοσοκομειακές μονάδες (σύμφωνα με κυβερνητικές εξαγγελίες τρία νέα νοσοκομεία πρόκειται να ανεγερθούν με την μέθοδο της Σ.Δ.Ι.Τ. Ένα καινούριο νοσοκομείο 700 κλινών με παράλληλο κλείσιμο υπάρχοντος παλαιού νοσοκομείου αντίστοιχων 700 κλινών στην Αθήνα, ένα Εθνικό Μεταμοσχευτικό Κέντρο περίπου 200-250 κλινών στην Αθήνα, στο οποίο θα ενσωματωθούν όλα τα επιμέρους μεταμοσχευτικά κέντρα και ένα Παιδιατρικό νοσοκομείο 500 κλινών στην Θεσσαλονίκη)
- Οι μονάδες αφαλάτωσης νερού σε περιοχές οι οποίες αντιμετωπίζουν προβλήματα εφοδιασμού σε νερό ή έχουν προβλήματα στα δίκτυα ύδρευσης.
- Η κατασκευή και εκμετάλλευση των χώρων στέγασης ηλικιωμένων ή και άλλων πληθυσμιακών ομάδων (φοιτητές , αξιωματικοί σωμάτων ασφάλειας, κλπ)

με παράλληλα ανταποδοτικές παροχές σε ακίνητα των ΟΤΑ, όπως κατασκευή κτιρίων στέγασης υπηρεσιών (δημαρχεία, πολιτιστικά κέντρα, κλπ)

- Η ανάπτυξη αθλητικών εγκαταστάσεων σε συνδυασμό με υπόγειους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, εμπορικά καταστήματα και άλλες παρελκόμενες δραστηριότητες.

- Παραχωρήσεις διατηρητέων κτιρίων για ανάπτυξη τουριστικών και εμπορικών διαστηριοτήτων (αγορές, χώροι αναψυχής, κλπ)

- Τομείς όπου υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σήμερα στη χώρα μας και αφορούν έργα που τα τελευταία χρόνια χρηματοδοτούνται σχεδόν αποκλειστικά από κοινοτικές χρηματοδοτήσεις, όπως οι τομείς της ύδρευσης και κυρίως της αποχέτευσης ακαθάρτων.

- Αυτοκινητόδρομοι, Σιδηρόδρομοι, Λιμάνια και Αεροδρόμια (το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, το Ρίο-Αντίρριο και η Αττική Οδός είναι τα επιτυχημένα παραδείγματα συνεργασιών μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στη χώρα μας).

- Πληροφορική και Δίκτυα Επικοινωνίας

Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν ένα χρησιμότερο εργαλείο, το οποίο συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της χώρας, στην ενδυνάμωση του τομέα των δημοσίων έργων της ποιότητας αυτών αλλά και των παρεχόμενων υπηρεσιών τους. Αποτελούν μια μεγάλη μεταρρύθμιση στον τομέα της δημιουργίας υποδομών και της παροχής υπηρεσιών του Δημοσίου. Μια μεταρρύθμιση, η υλοποίηση της οποίας θα συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας τα επόμενα χρόνια, προσφέροντας στο Δημόσιο τη δυνατότητα να αξιοποιήσει τα πλέον σύγχρονα μέσα για την παροχή

δημόσιων αγαθών προς τους πολίτες. Με τις Σ.Δ.Ι.Τ. θα δοθεί μία νέα ώθηση στην ανάπτυξη και θα διασφαλισθεί η έγκαιρη και σωστή ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών, ενώ παράλληλα θα απελευθερωθούν πόροι για περισσότερες κοινωνικές και αναπτυξιακές προτεραιότητες. Τα οφέλη από τις Σ.Δ.Ι.Τ. θα είναι μεγάλα για όλους. Για το Δημόσιο, για τους πολίτες, αλλά και για τον Ιδιωτικό Τομέα που αποκτά πρόσβαση σε μια νέα μεγάλη αγορά. Αυτός είναι και ο λόγος που μιλάμε για μια ουσιαστική μεταρρύθμιση και για ένα βασικό πυλώνα του νέου αναπτυξιακού υποδείγματος.

Βιβλιογραφία

1. **Γιάνναρος Ιωάννης, Ρόδης Σπυρίδων**, Μάρτιος 2005, Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών, Τμήμα Σ.Δ.Ι.Τ. - Ι.Ο.Κ., Αθήνα.
2. **Παναγιώτης Αντωνρόπουλος**, Πρόεδρος Συνδέσμου Ελληνικών Γραφείων Μελετών, Δεκέμβριος 2006, Πλεονεκτήματα και δυσλειτουργίες από την ολοκλήρωση έργων μέσω Σ.Δ.Ι.Τ., Ένθετο ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ, Εφημερίδα ΕΞΠΡΕΣ, Αθήνα.
3. **Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών**, 12 Οκτωβρίου 2006, Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τις Σ.Δ.Ι.Τ. και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης, Βρυξέλλες, <http://www.cor.eu.int>
4. **Δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης**, 2 Ιανουαρίου 2006, Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις Σ.Δ.Ι.Τ., <http://europa.eu/scadplus/>
5. **Κωνσταντίνος Μπούρκας, Κωνσταντίνος Αραβώσης, Ηλίας Αβραμίκος**, Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων, (Ε.Ε.Δ.Σ.Α.) Επιστημονικός μη κερδοσκοπικός Οργανισμός Συμβολής στη Βιώσιμη Ανάπτυξη, National Member of the International Solid Waste Association, Αθήνα, www.eedsa.gr
6. **Υπουργείο Δικαιοσύνης**, Ένταξη Κατασκευής Δικαστικών Μεγάρων και Φυλακών στο Πρόγραμμα Σ.Δ.Ι.Τ., Σεπτέμβριος 2006, Αθήνα, www.ministryofjustice.gr
7. **Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών**, www.sdit.mnec.gr