

---

# Θέμα: Εναλλακτικοί τρόποι χρηματοδότησης μεγάλων συγκοινωνιακών έργων.

Εισηγητές: **Σ. Παπαδημητρίου**, δρ συγκοινωνιολόγος,  
**Σ. Θεοφάνης**, M.Sc., ειδικός σχεδιασμού λιμένων.

Παρουσιαστής: **Σ. Παπαδημητρίου**.

---

Ευχαριστώ, κύριε πρόεδρε. Θα είμαι πάρα πολύ σύγνοτος για τέσσερις λόγους: Πρώτον, γιατί έχουμε κουραστεί, δεύτερον, γιατί θέλω να συνδράμω στην έκκλησή σας, τρίτον, γιατί έχω καλυφθεί αρκετά από τους δύο προηγούμενους ομιλητές και τέταρτον, γιατί η εισήγησή μου έχει ήδη μοιραστεί.

## 1. Γενικά

Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η κατασκευή των απαιτούμενων έργων είναι ένας κρίσιμος παράγοντας για την οικονομική ανάπτυξης της χώρας μας.

Ένα από τα κύρια προβλήματα που προκύπτουν στην προσπάθεια αυτή είναι το χάσμα που υπάρχει ανάμεσα στο κόστος όλων των απαιτούμενων έργων και τη διαθεσιμότητα δημοσίων πόρων για την εκτέλεσή τους.

Το πρόβλημα αυτό δεν είναι μόνο ελληνικό, αλλά συναντάται σε όλες τις χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής.

Πέρα από τα τεχνικά θέματα που σχετίζονται με το έργο, δύο βασικά ερωτήματα προκύπτουν σε σχέση με τη χρηματοδότηση των έργων:

α) Ποιος πληρώνει;

β) Για πόση χρονική περίοδο;

## 2. Τεχνικές χρηματοδότησης

Οι τεχνικές χρηματοδότησης προσπαθούν να μεταθέσουν το χρόνο αποπληρωμής των απαιτούμενων κεφαλαίων, έτσι ώστε να καλυφθεί η ανισότητα που υπάρχει ανάμεσα στα μεγάλα ποσά που απαιτούνται σε μικρή σχετικά χρονική περίοδο για την κατασκευή των έργων και τους πόρους που είναι διαθέσιμοι.

Η διαφορά μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης μπορεί επίσης να εξετασθεί υπό το ίδιο πρίσμα. Στην περίπτωση ιδιωτικής χρηματοδότησης ο χρήστης πρέπει τελικά να καλύψει το συνολικό κόστος, ενώ στη δημόσια χρηματοδότηση ο φορολογούμενος συνήθως αναλαμβάνει έμμεσα ή άμεσα να καλύψει το μεγαλύτερο τμήμα της δαπάνης. Φυσικά, η πλήρης γκάμα τεχνικών χρηματοδότησης κυμαίνεται από 100% δημόσια σε 100% ιδιωτική.

## 3. Δημόσια χρηματοδότηση

Με δεδομένο το ζωτικό ρόλο των μεταφορών, η υποδομή μεταφορών θεωρείται ως βασικό στοιχείο για την οικονομική, περιφερειακή ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή. Δεδομένου, επίσης, ότι η υποδομή

μεταφορών χαρακτηρίζεται ως τομέας έντασης κεφαλαίου και λόγω του γεγονότος ότι ορισμένα είδη υποδομών δεν μπορούν να χωρισθούν σε μικρά και ξεχωριστά τμήματα (π.χ. γέφυρες, σήραγγες, λιμάνια), θεωρείται φυσικό η χρηματοδότηση της υποδομής να γίνεται με δημόσιους πόρους και η λειτουργία να χρηματοδοτείται από κοινού από τους χρήστες και τους φορολογούμενους.

Όμως οι χρηματοδοτικοί περιορισμοί των κρατών, έχουν μειώσει κατά πολύ τις δυνατότητες χρηματοδότησης ανεξάρτητα από τις πολιτικές και οικονομικές πολιτικές.

Με βάση το παραδοσιακό αυτό μοντέλο χρηματοδότησης, οι δαπάνες καλύπτονται από κοινού, από τους χρήστες και τους φορολογούμενους. Στην ουσία ο χρήστης πληρώνει μόνο για το οριακό κόστος.

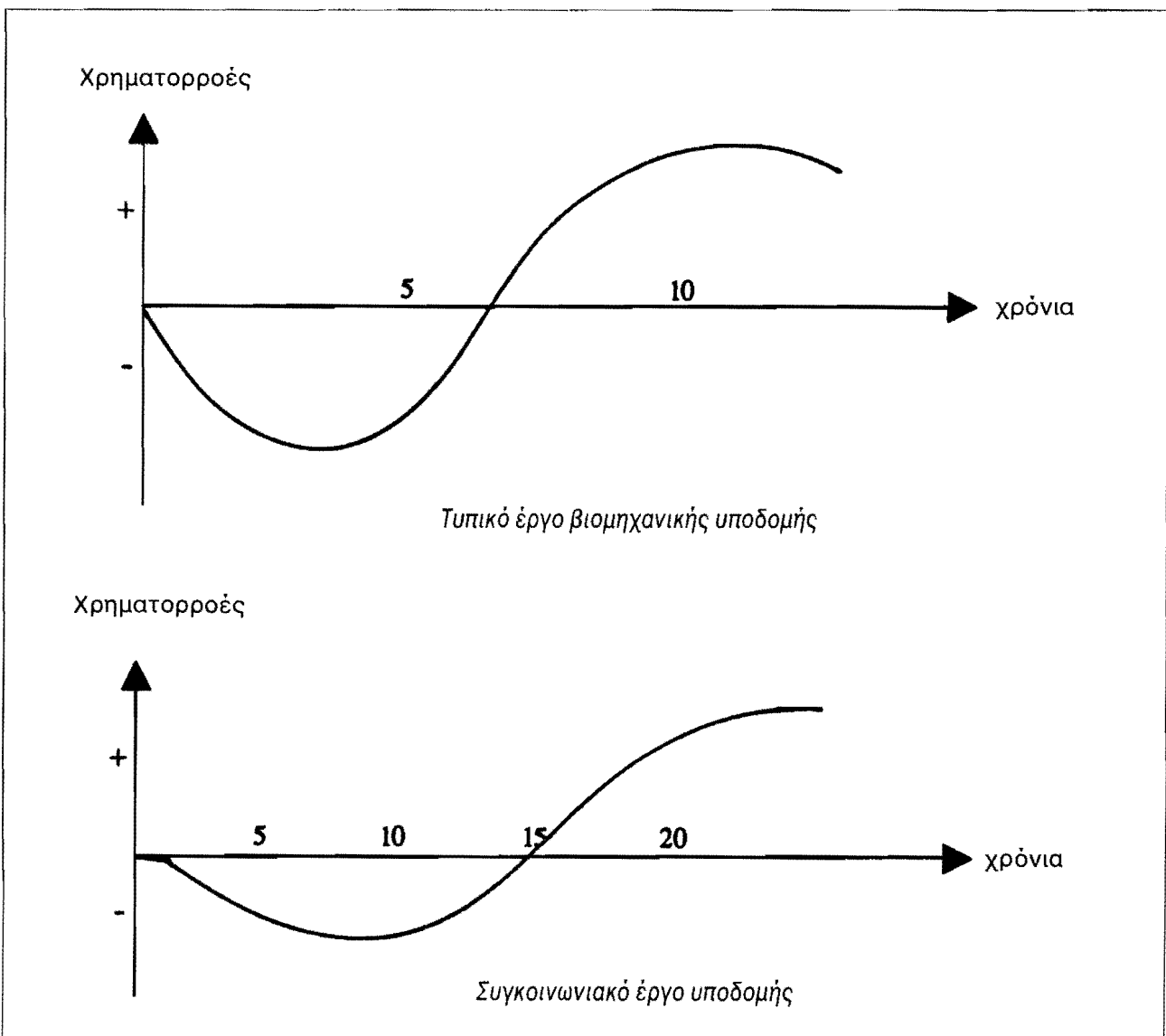
#### 4. Ιδιωτική χρηματοδότηση

Με αυτό τον τρόπο χρηματοδότησης, όλες οι δαπά-

νες καλύπτονται τελικά από τους χρήστες. Τα διόδια ή οποιαδήποτε άλλα τέλη πρέπει να είναι αρκετά για να καλύψουν τις λειτουργικές δαπάνες, την αποπληρωμή των δανείων και το κέρδος του ιδιώτη επενδυτή. Το έργο πρέπει να εκτιμηθεί επαρκώς και οι κίνδυνοι πρέπει να κατανεμηθούν με έναν ξεκάθαρο τρόπο.

Αναμφισβήτητα, είναι πολύ πιο δύσκολη η ιδιωτική χρηματοδότηση έργων υποδομής μεταφορών σε σύγκριση με τη βιομηχανία για τους παρακάτω λόγους:

- Ο χρόνος μελέτης και κατασκευής είναι πολύ μεγάλος (5-10 χρόνια).
- Οι κατασκευαστικοί κίνδυνοι είναι υψηλοί.
- Τα έργα έχουν μακρά περίοδο ζωής.
- Ο χρόνος αποπληρωμής των δανείων είναι πολύ μικρότερος από τη διάρκεια ζωής του έργου και, για το λόγο αυτό, είναι δύσκολο να προσαρμοστούν οι αποπληρωμές των δανείων με τα έσοδα του έργου,



όπως φαίνεται και από τα παραπάνω διαγράμματα. Πέρα όμως από τους κατασκευαστικούς και χρηματοδοτικούς κινδύνους, υπάρχουν και οι οικονομικοί και πολιτικοί κίνδυνοι. Ο ιδιώτης επενδυτής θέλει να γνωρίζει με αρκετή ακρίβεια τα προβλεπόμενα έσοδα και ενδιαφέρεται να μην αλλάξουν οι κανόνες του παιχνιδιού κατά τη διάρκεια του χρόνου παραχώρησης της λειτουργίας του έργου. Τα προβλεπόμενα έσοδα, επίσης, είναι αρκετά δύσκολο να προβλεφθούν, λόγω του μεγάλου χρόνου ζωής των έργων που επιφέρουν αλλαγές στις οικονομικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής και στο σχετικό πίνακα προέλευσης - προορισμού, αλλά και λόγω των εξελίξεων στην τεχνολογία και στις επενδύσεις στα άλλα μέσα μεταφοράς (π.χ. σιδηρόδρομος, αεροπλάνο).

## 5. Τεχνικές μικτής χρηματοδότησης

Μεταξύ των δύο ακραίων περιπτώσεων υπάρχουν οι ενδιάμεσες τεχνικές, δηλαδή αυτές που είναι μίγμα της δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης. Τέτοιες τεχνικές μπορούν να χαρακτηρισθούν οι παρακάτω:

- Ειδικό ταμείο με χρήση ανταποδοτικών τελών τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κατασκευή νέων υποδομών.
- Ημι-δημόσιες εταιρείες ή φορείς ελεγχόμενοι από το δημόσιο, οι οποίες χρησιμοποιούν ιδιωτικά κεφάλαια.
- Η υποδομή κατασκευάζεται από ιδιωτικούς φορείς, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι και για τη λειτουργία, αλλά η ιδιοκτησία είναι δημόσια. Η χρηματοδότηση είναι ιδιωτική, αλλά είναι εγγυημένη από το Δημόσιο.
- Η υποδομή κατασκευάζεται και χρηματοδοτείται αποκλειστικά από τον ιδιωτικό τομέα, αλλά η λειτουργία γίνεται από δημόσιο φορέα.

Πιο αναλυτικά:

### 5.1. Ειδικά ταμεία

Τα ειδικά ταμεία χρησιμοποιούν πόρους αποκλειστικά δεσμευμένους για την ανάπτυξη, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία της υποδομής. Τέτοιο είδος ταμείου δημιουργήθηκε στην Ουγγαρία το 1989 με βασική χρηματοδότηση ειδικό φόρο που επιβλήθηκε στα καύσιμα. Παρομοίως, στη Γαλλία ο εκσυγχρονισμός της εναέριας κυκλοφορίας χρηματοδοτήθηκε από ειδικό ταμείο που δημιουργήθηκε το 1985 "Budget Annexe de la Navigation Aérienne" με πόρους προερχόμενους από τέλη για τη χρήση του εναέριου χώρου. Στη χώρα μας, με τον ίδιο τρόπο δημιουργήθηκε το ειδικό ταμείο για τον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων - το «Σπατόσημο» - με πόρους προερχόμενους από επιβολή τέλους για την απογείωση και την προσγείωση. Ένας από τους στόχους των ταμείων αυτών είναι η επίτευξη διαφάνειας και σαφούς προσδιορισμού των εσόδων και του κόστους για την κατασκευή των έργων υποδομής.

### 5.2. Ημι-δημόσιοι ή δημόσιοι φορείς

Ένας συνηθισμένος τρόπος συνδυασμού δημοσίων

και ιδιωτικών κεφαλαίων είναι η δημιουργία φορέων, νομικώς ανεξάρτητων, οι οποίες έχουν τη δική τους εταιρική μορφή. Η αποτελεσματικότητα τέτοιων μορφών οργάνωσης εξαρτάται από τις δυνατότητες χρηματοδότησης και από την ελευθερία λειτουργίας του φορέα, δίχως κρατικές παρεμβάσεις. Η δομή αυτή επιτρέπει, επίσης, τη δυνατότητα παραχωρήσεων προς ιδιώτες και τεχνικές όπως το Build - Operate - Transfer (BOT). Με βάση την τεχνική BOT, ο κάτοχος της παραχώρησης είναι υπεύθυνος για την κατασκευή της υποδομής και στη συνέχεια για τη λειτουργία του για μία περίοδο τουλάχιστον ίση με το χρόνο αποπληρωμής των δανείων. Στο τέλος της περιόδου αυτής η ιδιοκτησία της υποδομής και των σχετικών εγκαταστάσεων μεταφέρεται στο φορέα που έκανε την παραχώρηση, και ο οποίος στη συνέχεια μπορεί να αποφασίσει αν επιθυμεί τη συνέχιση της παραχώρησης, υπό νέους όρους που θα συμφωνηθούν ανάμεσα στις δύο πλευρές.

Ένα παράδειγμα τέτοιας διευθέτησης είναι το γαλλικό σύστημα των αυτοκινητόδρομων. Με την εξαίρεση μίας εταιρείας που είναι πλήρως ιδιωτική, οι αυτοκινητόδρομοι εκμεταλλεύονται από ημι-δημόσιες εταιρείες οι οποίες ελέγχονται από μια εταιρεία χαρτοφυλακίου (holding company). Το σύστημα αυτό επιτρέπει τη σταυροειδή επιδότηση ανάμεσα στα διάφορα έργα. Οι χρηματορροές που δημιουργούνται από έργα υποδομής ήδη κατασκευασμένα και εν λειτουργία και που η αποπληρωμή των δανείων τους έχει τελειώσει, επιτρέπει τη χρηματοδότηση άλλων έργων. Τέτοιου είδους δημόσιοι φορείς έχουν δημιουργηθεί, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Αμερική, καθώς και στη χώρα μας με το γνωστό Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας (ΤΕΟ).

### 5.3. Ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης - δημόσια ιδιοκτησία

Η παραχώρηση για τη λειτουργία της υποδομής δίνεται σε ιδιωτικό φορέα κάτω από τον έλεγχο του Δημοσίου. Οι σχέσεις μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού φορέα βασίζονται στους όρους της σύμβασης. Η χρηματοδότηση είναι συνήθως ιδιωτική, αλλά συνήθως υπάρχει κάποια μορφή δημόσιας συμμετοχής (π.χ. επιδοτήσεις, δάνεια, εγγύηση δανείων). Σε ένα μεγάλο βαθμό, αυτό εξαρτάται από τη χρηματοδοτική αποδοτικότητα του έργου. Η τεχνική του BOT συνήθως χρησιμοποιείται στην περίπτωση αυτή.

Τα κρίσιμα στοιχεία του συμβολαίου παραχώρησης σχετίζονται με:

- Τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης.
- Τον τρόπο και τις διαδικασίες αναπροσαρμογής των διοδίων.
- Την ευθύνη συντήρησης της υποδομής.
- Λειτουργικοί περιορισμοί που τίθενται από το δημόσιο φορέα (π.χ. θέματα ασφάλειας).
- Συμβολή του Δημοσίου (π.χ. με τη μορφή επιδότησης, παροχή τμημάτων ήδη κατασκευασμένων ή πιθανή συμμετοχή στις δαπάνες μείωσης των εξωτερικών αρνητικών συνεπειών).

Το κρίσιμο ερώτημα, που τίθεται γι' αυτού του είδους τη χρηματοδότηση, είναι κατά πόσο το έργο είναι οικονομικά αποδοτικό ή όχι. Εάν το έργο είναι αποδοτικό, τότε στην καλύτερη περίπτωση ο δημόσιος φορέας θα μπορούσε να παράσχει την εγγύηση των δανείων. Η εγγύηση των δανείων είναι σημαντική καθώς οι τράπεζες και οι διεθνείς χρηματοδοτικοί φορείς απαιτούν εγγυήσεις πριν τη σύναψη του δανείου. Εάν οι εγγυήσεις παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, τότε αυξάνεται το επιτόκιο δανεισμού, το οποίο στη συνέχεια αυξάνει το ποσό αποπληρωμής και το συνολικό κόστος του έργου, που στην τελική ανάλυση πληρώνεται από τους χρήστες. Εάν το έργο δεν είναι οικονομικά αποδοτικό, τότε, αναμφίβολα, κάποιο είδος επιδότησης απαιτείται. Πρέπει, όμως, να σημειωθεί, ότι εδώ μιλάμε για την οικονομική και όχι την κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα του έργου, η οποία συνήθως είναι μεγαλύτερη, καθώς περιλαμβάνει και οφέλη τα οποία δεν ποσοτικοποιούνται (π.χ. δημιουργία θέσων εργασίας, ασφάλεια, αυξήσεις στην αξία γης) και που είναι πάρα πολύ δύσκολο αν όχι αδύνατο να «πληρωθούν» από τους επωφελομένους.

#### 5.4. Κατασκευή και χρηματοδότηση από ιδιωτικούς φορείς, αλλά λειτουργία από δημόσιο φορέα

Αυτή η μέθοδος είναι μια παραλλαγή της προηγούμενης τεχνικής. Το έργο κατασκευάζεται από ιδιώτες επενδυτές αποκλειστικά με ιδιωτικά κεφάλαια. Όταν η υποδομή ολοκληρωθεί μεταβιβάζεται στο δημόσιο φορέα που έχει και την ευθύνη λειτουργίας του. Η λύση αυτή είναι κατάλληλη, όταν υπάρχει μεταφορά τεχνολογίας. Συνήθως, τίθεται ως όρος ότι εργασίες που δεν απαιτούν προηγμένη τεχνολογία κατασκευάζονται από τοπικές εταιρείες.

Οι παραπάνω τεχνικές χρηματοδότησης μπορεί να έχουν διάφορες παραλλαγές. Για παράδειγμα, η τεχνική του Build - Own - Transfer (BOT) μπορεί να πάρει και τις εξής μορφές:

Build - Own - Transfer (BOT).

Build - Own - Operate - Transfer (BOOT).

Build - Own - Operate (BOO).

Build - Own - Operate Subsidise - Transfer (BOOST).

Build - Lease - Transfer (BLT).

Design - Build - Finance - Operate (BDFO).

Δεν είναι δυνατό να περιγράψουμε στην εισήγηση αυτή μία φόρμουλα η οποία θα προσδιορίζει εάν ένα έργο είναι κατάλληλο για ιδιωτική χρηματοδότηση και σε ποιο βαθμό. Αυτό που έχει σημασία είναι η συνολική ελκυστικότητα του έργου στους ιδιώτες επενδυτές. Για την πιθανότητα συμμετοχής τους οι ιδιώτες επενδυτές συνήθως λαμβάνουν υπόψη τους μια σειρά από θέματα, πέρα από τα βασικά κριτήρια της οικονομικής αποδοτικότητας του έργου. Τα θέματα αυτά είναι:

#### 5.5. Πολιτική αποδοχή για τη συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών

Η προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης πρέπει να

είναι σύμφωνη με την πολιτική της κυβέρνησης.

#### 5.6. Θεσμικό και νομικό πλαίσιο

Για τη συμμετοχή ιδιωτών θα πρέπει να υπάρχει το απαραίτητο θεσμικό και νομικό πλαίσιο το οποίο να επιτρέπει τη συμμετοχή των ιδιωτών επενδυτών.

#### 5.7. Βαθμός ελέγχου και ρυθμιστικό πλαίσιο

Σε ποιο βαθμό θα έχει ο ιδιώτης επενδυτής έλεγχο στο έργο, τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής, όσο και κατά τη διάρκεια λειτουργίας (π.χ. σε σχέση με τις τιμές των διοδίων). Επίσης, καθώς ο δανεισμός θα είναι σε συνάλλαγμα, ενώ τα προβλεπόμενα έσοδα στο νόμισμα της χώρας που κατασκευάζεται το έργο, πώς αντιμετωπίζεται το θέμα των συναλλαγματικών ισοτιμιών;

#### 5.8. Εμπορικότητα του έργου

Οι ιδιώτες επενδυτές θα ζητήσουν μια σειρά από απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα:

- α. Σε ποιο βαθμό εκπληρούνται οι οικονομικοί στόχοι του έργου πέρα από τους κοινωνικοοικονομικούς;
- β. Σε ποιο βαθμό το έργο θα έχει έσοδα από τους χρήστες του έργου;
- γ. Ποιος είναι ο βαθμός βεβαιότητας σε σχέση με τις προβλέψεις του κυκλοφοριακού φόρτου και των εσόδων που θα δημιουργηθούν;
- δ. Σε ποιο βαθμό το έργο θα λειτουργήσει σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον; Για παράδειγμα, οι ιδιώτες επενδυτές προτιμούν έργα, όπως οι γέφυρες οι σήραγγες, τα οποία λόγω της γεωγραφικής τους θέσης απολαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό μια μονοπωλιακή θέση. Έτσι, προσελκύονται πολύ λιγότερο από έργα, τα οποία αντιμετωπίζουν μεγάλο ανταγωνισμό, όπως αυτοκινητόδρομοι που είναι παράλληλοι με δρόμους χωρίς διόδια ή από σιδηροδρομικά έργα, τα οποία αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από φτηνά και επιδοτούμενα λεωφορεία.

#### 5.9. Τεχνική εφικτότητα

Οι ιδιώτες επενδυτές προτιμούν έργα που δεν περιέχουν σοβαρούς τεχνικούς κινδύνους ιδιαίτερα κατά την κατασκευαστική περίοδο (π.χ. προβλήματα τα οποία μπορεί να πηγάζουν από την αβεβαιότητα των γεωλογικών συνθηκών) και τα οποία μπορεί να έχουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στον προβλεπόμενο χρόνο και κόστος κατασκευής.

#### 5.10. Απαιτούμενο κόστος του έργου

Είναι πιο δύσκολη η προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών, όταν το κόστος του έργου υπερβαίνει ένα ποσό της τάξης των 150 δισ. δραχμών. Η κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων για πολύ μεγάλα έργα γίνεται πιο δύσκολη.

#### 5.11. Χρόνος κατασκευής

Με την ίδια λογική οι ιδιώτες επενδυτές προτιμούν

έργα των οποίων ο χρόνος υλοποίησης είναι περιορισμένος (π.χ. 3-4 χρόνια) παρά μια πολύ μεγαλύτερη κατασκευαστική περίοδο.

## 6. Άλλες καινοτόμοι μέθοδοι

Φυσικά, το πρόβλημα της χρηματοδότησης της συγκοινωνιακής υποδομής, είναι πολύ ευρύτερο απ' αυτό των χερσαίων συγκοινωνιακών αξόνων (λιμάνια, αεροδρόμια, αστικός σιδηρόδρομος, κ.λπ.). Οι περισσότερες από τις μεθόδους, που αναπτύχθηκαν προηγουμένως, μπορούν να έχουν εφαρμογή σε οποιοδήποτε συγκοινωνιακό έργο. Υπάρχουν, όμως, και ορισμένες καινοτόμοι μέθοδοι οι οποίες χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο σε έργα αστικής συγκοινωνιακής υποδομής για τη μεγιστοποίηση των εσόδων, που μπορούν όμως κάλλιστα να χρησιμοποιηθούν και στους χερσαίους συγκοινωνιακούς άξονες. Επιγραμματικά, οι μέθοδοι αυτές, που χρησιμοποιούνται ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, μπορούν να ταξινομηθούν στις παρακάτω κατηγορίες.

- Τέλη στις επωφελούμενες ιδιοκτησίες.
- Μικτές επιχειρήσεις (joint venture).
- Φόροι και τέλη χρηστών.
- Μέθοδοι marketing.

### 6.1. Τέλη στις επωφελούμενες ιδιοκτησίες

Με την τεχνική αυτή γίνεται προσπάθεια να αναγνωρισθούν οι άμεσα επωφελούμενοι από τη συγκοινωνιακή βελτίωση και να αποδοθεί τμήμα της υπεραξίας που δημιουργείται, έτσι ώστε να αυξήσει τη χρηματοδότηση των έργων. Πέντε τεχνικές εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή:

#### 6.1.1. Τέλη σύνδεσης

Ο ιδιοκτήτης πληρώνει για την άμεση σύνδεσή του με το έργο υποδομής (π.χ. σύνδεση εμπορικού καταστήματος με το σταθμό τρένου).

#### 6.1.2. Διαπραγματεύσιμη συνεισφορά

Ο δημόσιος φορέας και ο ιδιοκτήτης παρακείμενης περιουσίας διαπραγματεύονται το ποσό συνεισφοράς του ιδιοκτήτη για βελτίωση της υποδομής που θα ωφελήσει την περιουσία του. Η συνεισφορά αυτή γίνεται συνήθως με κάποια παραχώρηση του δημόσιου φορέα προς τον ιδιοκτήτη (π.χ. ο ιδιοκτήτης κτιρίων κατοικιών κοντά σε σταθμό τρένου συνεισφέρει στην αναβάθμιση του σταθμού, καθώς αυτό θα αυξήσει την ελκυστικότητα των κατοικιών).

#### 6.1.3. Ειδική φορολογική ζώνη

Οι ιδιοκτήτες περιουσιών άμεσα επωφελούμενοι από τις βελτιώσεις της συγκοινωνιακής υποδομής υποχρεούνται στην καταβολή τελών, άπαξ ή ετησίως (π.χ. οι ιδιοκτήτες εμπορικών καταστημάτων καταβάλλουν τη δαπάνη για τη μετατροπή ενός δρόμου σε πεζόδρομο, καθώς και για τις δαπάνες συντήρησης).

#### 6.1.4. Φόρος υπεραξίας παρακείμενης περιουσίας

Με τη μέθοδο αυτή, φορολογείται η υπεραξία που δη-

μιουργείται από τις βελτιώσεις στο συγκοινωνιακό σύστημα. Μερικές φορές τα μελλοντικά έσοδα από το φόρο υπεραξίας χρησιμοποιούνται και για την έκδοση ομολόγων για τη χρηματοδότηση των έργων.

### 6.1.5. Τέλη επιπτώσεων

Στην περίπτωση αυτή ειδικό τέλος επιβάλλεται σε κατασκευαστές μεγάλων συγκροτημάτων, ανάλογα με τα τετραγωνικά μέτρα της κατασκευής, για την αντιμετώπιση του επιπρόσθετου κόστους της συγκοινωνιακής υποδομής που θα προέλθει από την εκμετάλλευση του έργου (π.χ. τα απαιτούμενα έργα στην περιοχή από τη λειτουργία ενός μεγάλου super market).

## 6.2. Μικτές επιχειρήσεις (joint venture)

Στην τεχνική αυτή αναγνωρίζεται ότι συχνά είναι αμοιβαία επωφέλης, τόσο για το δημόσιο, όσο και για τον ιδιωτικό τομέα, η συνεργασία τους σε έργα μεταφορών. Η συνεργασία αυτή μπορεί να έχει τις παρακάτω μορφές:

### 6.2.1. Μίσθωση της γης ή του εναέριου χώρου

Όταν ένας δημόσιος συγκοινωνιακός φορέας έχει στην ιδιοκτησία του γη η οποία δεν αξιοποιείται πλήρως, τότε είναι σκόπιμη η μακροχρόνια μίσθωση του χώρου αυτού σε ιδιώτη επενδυτή για την εκμετάλλευσή του (π.χ. ανέγερση γραφείων πάνω από τις γραμμές του τρένου δίπλα από το σταθμό).

### 6.2.2. Μικτή χρηματοδότηση

Η τεχνική αυτή βασίζεται στο γεγονός ότι η μακροχρόνια ανταγωνιστικότητα των επενδυτών - κατασκευαστών βασίζεται στην ύπαρξη συγκοινωνιακών έργων που να εξυπηρετούν τις εγκαταστάσεις των.

## 6.3. Φόροι και τέλη χρηστών

Υπάρχει μια σειρά από φόρους και τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες των έργων. Καθώς η κατηγορία αυτή είναι η πλέον διαδεδομένη και γνωστή, αναφέρουμε ενδεικτικά τα τέλη κυκλοφορίας, τους φόρους στα καύσιμα και τα διόδια. Στις περισσότερες χώρες τα έσοδα από τους πόρους αυτούς χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση της υποδομής ή των αστικών συγκοινωνιών, κάτι που δεν συμβαίνει και στη χώρα μας.

## 6.4. Μέθοδοι marketing

Στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν έσοδα που προέρχονται από την παραχώρηση διαφημιστικών δικαιωμάτων, τις μισθώσεις σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, κ.λπ.

## 7. Συμπέρασμα

Στην εισήγηση αυτή έγινε μια προσπάθεια να καταγραφούν οι εναλλακτικές χρηματοδοτικές λύσεις συγκοινωνιακών έργων σε μια περίοδο δύσκολη για την εξεύρεση δημοσίων πόρων, αλλά, παράλληλα, σε μια εποχή που αλλάζει το συγκοινωνιακό χάρτη της Ευρώπης. Η αποδοχή των μεθόδων αυτών εξαρτάται, όχι μόνο από την πολιτική βούληση των κυβερνήσεων

και τη δημιουργία του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, αλλά και από την ύπαρξη υγιούς και ανταγωνιστικού ιδιωτικού τομέα που θα μπορέσει να συμβάλει στην ομαλή και έγκαιρη υλοποίησή τους.

### Βιβλιογραφία

1. U.S. Department of Transportation, "Innovative Financing for Transportation: Practical Solutions and Experiences", April 1986, Washington D.C.
2. U.S. Department of Transportation, "Alternative Financing for Urban Transportation, the State of the Practice", July 1986, Washington D.C.
3. U.S. Department of Transportation, "Evaluation of Innovative Financing Techniques, Knoxville, Tennessee's Experience, June 1984, Washington D.C.
4. U.S. Department of Transportation, "Value Capture Technique in Transportation, May 1990, Washington D.C.
5. European Conference of Ministers of Transport, «Financing Infrastructures and Transport Systems in Central and Eastern Europe, 2η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών, Μάρτιος 1994, Κρήτη.
6. European Conference of Ministers of Transport, "Private and Public Investment in Transport, Eighty - First Round Table on Transport Economics, May 1989, Paris.
7. Διεθνής Τράπεζα, "Financing Transportation Infrastructure in Central and Eastern Europe: The World Bank's Role", 2η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών, Μάρτιος 1994, Κρήτη.
8. Διεθνής Τράπεζα, "The Public - Private Partnership in Provision of Transportation Infrastructure in CEE and FSU", 2η Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών, Μάρτιος 1994, Κρήτη.

**Πρόεδρος (Αυγερικός):** Ευχαριστούμε τον κ. Παπαδημητρίου. Και παρακαλώ τον κ. Ντάκο για να κλείσουμε τούτο το μέρος, να μας αναπτύξει το θέμα: «Χρηματοδότηση σιδηροδρομικών έργων υποδομής - ο ρόλος των ιδιωτικών επενδύσεων».