



Μέσο: Το Βήμα
Ημ. Δημοσίευσης: 22 Μαΐου 2015

Επενδύσεις υποδομών, ευκαιρία ανάπτυξης

ΚΩΣΤΑΣ Σ. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ*

Σύμφωνα με τον ΟΑΣΑ οι παγκόσμιες ανάγκες για υποδομές ως το 2030 ανέρχονται σε \$55 τρισ. ή \$2,8 τρισ. ετησίως ενώ η Oxford Economics τις εκτιμά σε \$44 τρισ. ως το 2025 ή \$2,2 τρισ. τον χρόνο. Στην Ευρώπη η δαπάνη για έργα υποδομών ως το 2025 υπολογίζεται σε €400 δισ. ή 36 δισ. τον χρόνο, ποσό που αντιστοιχεί σε 1,9% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ.

Οι ανάγκες της ανθρωπότητας σε λιμάνια, σιδηροδρόμους, δρόμους, αεροδρόμια, ενέργεια, ύδρευση και περιβαλλοντική προστασία χρειάζονται 2,7%-3,7% του παγκόσμιου ΑΕΠ για να ικανοποιηθούν. Χωρίς αυτές όμως η ανάπτυξη δεν μπορεί να στηριχθεί.

Στην Ελλάδα η εικόνα είναι σκληρή. Οι επενδύσεις υποδομών μειώθηκαν από 3,6% το 2006 στο 1,2% του ΑΕΠ το 2012 κάτω από τη δημοσιονομική πίεση που έφερε η κρίση. Αυτό οδήγησε σε μείωση 49% της απασχόλησης στον κατασκευαστικό κλάδο. Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των έργων που η κρίση καθυστέρησε και το κόστος αυτών που έχουν προγραμματιστεί φθάνουν τα €20 δισ. ως το 2022. Αυτό αντιστοιχεί σε €2,6 δισ. ανά έτος ή περίπου 1,2% του ΑΕΠ, ποσοστό πολύ μικρότερο του ελληνικού μέσου όρου από το 2006 (2,4%), του ευρωπαϊκού μέσου όρου (1,9%) ή του παγκόσμιου μέσου όρου (2,7%).

Το ανεκτέλεστο υπόλοιπο έργων υποδομής στην Ελλάδα ανέρχεται σε €12 δισ. ενώ τα προγραμματισμένα έργα σε 8€ δισ. Από τα 71 έργα που προγραμματίζονται να παραδοθούν μέχρι το 2022, η ενέργεια καλύπτει το 34%, το μετρό/τραμ το 25% και οι οδικές συγκοινωνίες το 23%.

Οι επενδύσεις ενεργειακής διασύνδεσης, ύψιστης στρατηγικής σημασίας, είναι μόλις €4 δισ. Οι απαραίτητες επεκτάσεις του μετρό στην Αθήνα και η ολοκλήρωση του μετρό Θεσσαλονίκης εκτιμώνται σε €5 δισ. Η ολοκλήρωση των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων και μερικά ακόμη αναγκαία οδικά έργα διασύνδεσης με τα Βαλκάνια δεν ξεπερνούν τα €1,5 δισ. Η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος με επενδύσεις σε περιφερειακά αεροδρόμια και μαρίνες εκτιμάται και αυτή σε λιγότερο από €1,5 δισ. Τέλος, η πολλά αναμενόμενη διαχείριση αστικών αποβλήτων δεν απαιτεί πάνω από €0,9 δισ. Τα ποσά αυτά αποτελούν μόλις το 1,4% του προβλεπόμενου ΑΕΠ, αφήνοντας ένα επενδυτικό κενό 2,4 ποσοστιαίων μονάδων από τον προ κρίσης ρυθμό.

Ιστορικά μέχρι τώρα οι υποδομές χρηματοδοτούνταν κατά περίπου 40% από το Ελληνικό Δημόσιο και την ΕΕ, κατά 45%-50% με δανεισμό, κατά κύριο λόγο από την ΕτΕΠ και λιγότερο από 15% από τον ιδιωτικό τομέα.

Είναι απολύτως αναγκαίο να προσελκύσουμε στις υποδομές περισσότερα ιδιωτικά κεφάλαια με τρεις τρόπους:

- 1.** Μεταβάλλοντας τους όρους σύμπραξης έτσι ώστε τα ιδιωτικά κεφάλαια, ίδια ή δανειακά, να έχουν καλύτερο συνδυασμό απόδοσης/κινδύνου.
- 2.** Τιτλοποιώντας, όπου αυτό είναι εφικτό, μελλοντικά έσοδα (π.χ. διόδια, εισιτήρια).
- 3.** Εισάγοντας νέα χρηματοδοτικά εργαλεία όπως τα project bonds, που απευθύνονται στα μακροπρόθεσμα θεσμικά κεφάλαια που έχουν πολύ πιο ταιριαστές με τις υποδομές προσδοκίες απόδοσης και αντίληψης κινδύνων.

Είναι προφανές ότι οι επενδύσεις σε υποδομές, όπως και οι συνολικές επενδύσεις στη χώρα, πρέπει να αυξηθούν ταχύτατα στα επίπεδα πριν από την κρίση. Αυτό θα τροφοδοτήσει συστηματική ανάπτυξη και αυξημένη απασχόληση και πάνω από όλα θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της χώρας. Αλλά για να γίνει θα πρέπει να επιταχύνουμε τον προγραμματισμό των έργων, να τα κάνουμε «φιλικότερα» προς τα ιδιωτικά κεφάλαια και να χρησιμοποιήσουμε χρηματοδοτικά εργαλεία τελευταίας γενιάς. Οι υποδομές είναι αυτή τη στιγμή το ισχυρότερο εφελκυστικό για το μέλλον.

** Ο κ. Κώστας Σ. Μητρόπουλος είναι εντεταλμένος σύμβουλος της PwC Ελλάδας.*