

Το μεγάλο "στοίχημα" για επενδύσεις 15 δισ. ευρώ

23/Ιουν/2019 20:00

Από τους **Νίκο Χρυσικόπουλο, Χάρη Φλουδόπουλο, Δημήτρη Δελεβέγκο**

Ανζητούμενο για την Ελλάδα είναι η ισχυρή και βιώσιμη ανάπτυξη, τότε η "καρδιά" της οικονομίας πρέπει να αρχίσει να δουλεύει ξανά σωστά. Και, για να συμβεί αυτό, δεν υπάρχει άλλος δρόμος παρά να αιμοδοτηθεί με νέες, σημαντικές επενδύσεις. Τέτοιες υπάρχουν και είναι ικανές να δώσουν παλμό, αρκεί να τερματιστεί η παρελκυστική πολιτική που η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ακολουθούσε την τελευταία 5ετία για μια σειρά σημαντικών έργων και επενδύσεων.

Το στοίχημα για την επόμενη κυβέρνηση, αλλά και για τη χώρα, είναι πώς θα καταφέρει να "ξεπαγώσει" αυτές τις μεγάλες επενδύσεις, έργα υποδομής και ιδιωτικοποιήσεις. Όλοι όσοι έχουν εντοπίσει τα δομικά προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, οίκοι αξιολόγησης, αναλυτές, συμβουλευτικές εταιρείες και, φυσικά, οι επιχειρηματίες, έχουν καταδείξει την αναγκαιότητα να πραγματοποιηθεί ένα άλμα για να καλυφθεί το αναπτυξιακό έλλειμμα των τελευταίων ετών. Μόλις προ ημερών η Allianz ανέφερε πως, έπειτα από μία δεκαετία ύφεσης, για να καλύψει η Ελλάδα το χαμένο έδαφος των τελευταίων ετών, οι επενδύσεις, οι οποίες παραμένουν 70% χαμηλότερα από το 2009, θα πρέπει να ενισχυθούν σημαντικά.

Όπως ήδη φάνηκε και από τις συζητήσεις στο περιθώριο της τακτικής Γενικής Συνέλευσης του ΣΕΒ, η αγορά προσβλέπει σε άμεσες και αποτελεσματικές κινήσεις από τη νέα κυβέρνηση. Ο επιχειρηματικός κόσμος βλέπει ως "ωφέλιμο χρόνο", μέσα στον οποίο θα πρέπει να προχωρήσουν τόσο κάποιες διαρθρωτικές κινήσεις όσο και αναγκαίες επενδύσεις και αποκρατικοποιήσεις, τις πρώτες 180 ημέρες, δηλαδή το διάστημα από τις εκλογές μέχρι το τέλος του έτους. Τότε η νέα κυβέρνηση θα διαθέτει την αναγκαία κοινωνική συναίνεση και αποδοχή και ταυτόχρονα θα υπάρχει η δυνατότητα, σε έναν χρονικό ορίζοντα διετίας, οι επενδύσεις αυτές να έχουν ορατή και μετρήσιμη απόδοση, τόσο για την οικονομία όσο και για την κοινωνία.

Harχή μπορεί να γίνει άμεσα, καθώς σε εκκρεμότητα βρίσκονται σημαντικές επενδύσεις, της τάξης των 15 δισ. ευρώ, που αντιμετωπίζουν προσκόμματα. Η επανεκκίνησή τους θα κρίνει πολλά για την πορεία της νέας διακυβέρνησης.

Ελληνικό, η "μητέρα" των επενδύσεων

Ταπολλαπλασιαστικά οφέλη για την οικονομία από την επένδυση στην έκταση των 6,2 χιλιάδων

στρεμμάτων στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού είναι πραγματικά τεράστια. Το project των 8 δισ. ευρώ αποτελεί τη μεγαλύτερη αστική ανάπτυξη στην Ευρώπη, με κυρίαρχο στοιχείο τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου διεθνούς εμβέλειας, συνολικής έκτασης 2.000.000 τ.μ., αλλά και οικιστικές αναπτύξεις, ξενοδοχειακές μονάδες, εμπορικές δραστηριότητες, χώρους οικογενειακής απασχόλησης-διασκέδασης, μουσεία, κέντρα πολιτισμού, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους αναψυχής, ένα πρότυπο επιχειρηματικό πάρκο εκπαίδευσης, έρευνας και επιχειρηματικότητας, όπως επίσης και την πλήρη διαμόρφωση της ήδη υπάρχουσας μαρίνας, καθώς και την αναβάθμιση και ανάδειξη ολόκληρου του παραλιακού μετώπου, που μαζί με το πάρκο θα αποτελέσουν τον μεγαλύτερο πόλο έλξης του έργου.

Καίτοι μπορεί να δημιουργήσει περί τις 60.000 θέσεις εργασίας, σε μια χώρα που "διψά" για απασχόληση, παρά το μέγεθος και τη σημασία της, η επένδυση κατά κοινή ομολογία δεν έχει προχωρήσει με την αναμενόμενη ταχύτητα. Ο πρόεδρος της Ν.Δ., Κυριάκος Μητσοτάκης, έχει δημόσια δεσμευτεί πως η νέα διακυβέρνηση θα πράξει, από την πρώτη κιόλας εβδομάδα, ό,τι είναι απαραίτητο για να ξεμπλοκάρει το έργο.

Πού εντοπίζονται τα σημαντικότερα εμπόδια; Οι εκκρεμότητες έχουν να κάνουν με την έκδοση των απαραίτητων Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων (ΚΥΑ) που αφορούν την πολεοδόμηση του ακινήτου. Συγκεκριμένα, απαιτούνται ΚΥΑ που να ορίζουν την οικιστική πολεοδόμηση, την πολεοδόμηση των εμπορικών ακινήτων και την πολεοδόμηση του πάρκου. Συνεπεία αυτών, εκκρεμεί ακόμη η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την άδεια λειτουργίας καζίνο σε μέρος της έκτασης. Ο διαγωνισμός παρατείνεται για τρίτη φορά, αφού οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές δεν γνωρίζουν τους ακριβείς όρους για την ανάπτυξη του Integrated Resort Casino που προβλέπεται σε ευρύτερη περιοχή μεγαλύτερη των 600.000 τ.μ.

Το ΙRC, από τα πρώτα στην ηπειρωτική Ευρώπη, θα περιλαμβάνει ξενοδοχεία, εκθεσιακές και συνεδριακές εγκαταστάσεις, θεματικά αξιοθέατα, χώρους διασκέδασης, καζίνο έκτασης 15.000 τ.μ., καταστήματα, χώρους εστίασης, πολιτιστικά κέντρα και λοιπά τουριστικά αξιοθέατα.

Παράλληλα, εκκρεμεί η έκδοση αποφάσεων για σειρά προσφυγών που έχουν κατατεθεί, μεταξύ άλλων, κατά του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της έκτασης. Ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα που εμφανίζονται σε όλα τα μεγάλα έργα είναι οι δικαστικές εκκρεμότητες που τα ακολουθούν πολλές φορές για χρόνια. Οι εκκρεμότητες αυτές είτε καθυστερούν σημαντικά την ολοκλήρωση των έργων είτε εμποδίζουν την προσέλκυση αυξημένου επενδυτικού ενδιαφέροντος λόγω του κινδύνου που συνεπάγονται.

Σε εκκρεμότητα επίσης βρίσκονται, μεταξύ άλλων, η διανομή δικαιωμάτων κυριότητας επί της έκτασης, αλλά και η μεταβίβαση των εμπράγματων δικαιωμάτων από το ΤΑΙΠΕΔ στην Ελληνικό Α.Ε.

ΟΛΠ: 650 εκατ. ευρώ των Κινέζων έτοιμα να πέσουν στην αγορά

Ησυνεχής άνοδος του λιμανιού του Πειραιά στη διεθνή κατάταξη των λιμένων της Μεσογείου, αλλά και η διαρκώς αυξητική τάση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, στο μεγαλύτερο λιμάνι της

χώρας, δείχνει ότι η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ ήταν μια πολύ επιτυχημένη κίνηση, παρά το γεγονός ότι πολεμήθηκε λυσσαλέα και από τη σημερινή κυβέρνηση, όταν ήταν στην αντιπολίτευση. Το παράδοξο της υπόθεσης του ΟΛΠ είναι ότι ο Κινέζος μέτοχος βρίσκεται αντιμέτωπος με παραλογισμούς της δημόσιας διοίκησης (π.χ. απόφαση ΚΑΣ να κηρύξει αρχαιολογική ζώνη στον μισό Πειραιά) που εμποδίζουν την υλοποίηση των εκτεταμένων επενδύσεων που θέλει να δρομολογήσει άμεσα.

Πιο συγκεκριμένα, το master plan του ΟΛΠ, που μπορεί άμεσα να ξεκινήσει να υλοποιείται, εφόσον η νέα κυβέρνηση αλλάξει τη σύνθεση των αρμόδιων οργάνων (ΕΣΑΛ, ΚΑΣ) και σταματήσει να θέτει διαρκώς εμπόδια στις επενδύσεις των Κινέζων, προβλέπει να πέσουν στην αγορά 650 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 293,7 εκατ. αφορούν τις υποχρεωτικές επενδύσεις, που πρέπει να ολοκληρωθούν μέχρι το 2021 προκειμένου να μεταβιβαστεί στον ΟΛΠ το 16% των μετοχών που βρίσκεται σε εκκρεμότητα, πέραν του 51% που έχει ήδη μεταβιβαστεί προ τριετίας. Ήδη έχουν υλοποιηθεί επενδύσεις ύψους 68 εκατ. ευρώ, ενώ το υπόλοιπο μέρος βρίσκεται αντιμέτωπο με τα γνωστά προβλήματα.

Τα υπόλοιπα 350 εκατ. ευρώ αφορούν έναν ευρύτατο κατάλογο έργων που δεν βρίσκονται στη λίστα των υποχρεωτικών επενδύσεων, εντάσσονται ωστόσο στις αναγκαίες παρεμβάσεις για να αναδειχθεί ακόμα περισσότερο ο ρόλος του Πειραιά στη διεθνή ανταγωνιστική σκακιέρα των λιμανιών της ευρύτερης περιοχής. Πρόκειται για επενδύσεις που έχουν προταθεί από τον εγνωσμένου κύρους σύμβουλο του ΟΛΠ McKinsey και συνδέονται με συγκεκριμένες τάσεις αλλά και ανάγκες της αγοράς, όπως, για παράδειγμα, η κατασκευή των δύο πενταώροφων κτιρίων στάθμευσης, που επιδιώκεται να αποτελούν βασική υποδομή για τη μετατροπή του car terminal του Πειραιά σε βασικό hub διακίνησης αυτοκινήτων από την Ασία προς τις αγορές της Ν.Α. Ευρώπης. Το ίδιο ισχύει και για την επένδυση για τα ξενοδοχεία και το εμπορικό κέντρο στον Πειραιά.

Οι πρόσθετες επενδύσεις, ειδικότερα, περιλαμβάνουν την κατασκευή έως 4 ξενοδοχείων και ενός εμπορικού κέντρου για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας, το νέο κέντρο logistics, την κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού, την κατασκευή του car terminal, τη διασύνδεση με τον ΟΔΔΥ και τη δημιουργία μουσείου στην πέτρινη αποθήκη.

Οι μεγάλες αποκρατικοποιήσεις και η διασύνδεση της Κρήτης

Η αντιεπενδυτική κουλτούρα ΣΥΡΙΖΑ αλλά και η κληρονομιά των κινημάτων "δεν πληρώνω", οι στενές σχέσεις του κόμματος με τις συνδικαλιστικές συντεχνίες και οι παρελκυστικές τακτικές των αρμόδιων υπουργών είχαν ως αποτέλεσμα να εμφανίσουν σοβαρές καθυστερήσεις ή να μείνουν ανολοκλήρωτες αποκρατικοποιήσεις που θα μπορούσαν να γεμίσουν τα ταμεία και να φέρουν "φρέσκο" χρήμα στην αγορά. Χαρακτηριστική περίπτωση ο διαγωνισμός πώλησης των Ελληνικών Πετρελαίων, της πιο κερδοφόρας ελληνικής επιχείρησης, που δεν κατάφερε να προσελκύσει ούτε μία δεσμευτική προσφορά. Στην περίπτωση της ΔΕΠΑ επελέγη ένα περίπλοκο και χρονοβόρο σχήμα πώλησης και είναι χαρακτηριστικό ότι επί μήνες ο διαγωνισμός δεν ξεκινούσε, καθώς η εταιρεία δεν είχε έτοιμο να παρουσιάσει επιχειρησιακό σχέδιο για τα επόμενα χρόνια. Μόνο από

τους δύο αυτούς διαγωνισμούς, τα έσοδα μπορούν να ξεπεράσουν υπό όρους τα 2 δισ. ευρώ.

Στην περίπτωση της Εγνατίας είναι γνωστές οι παρελκυστικές τακτικές του υπουργείου Υποδομών προκειμένου να μην προχωρήσει το προαπαιτούμενο της υλοποίησης των νέων σταθμών διοδίων. Η παραχώρηση της Εγνατίας θα συνοδευτεί από απολύτως σημαντικές επενδύσεις για τη συντήρηση του δρόμου, ο οποίος βρίσκεται σε κακή κατάσταση. Το ίδιο ισχύει και για τα περιφερειακά λιμάνια, καθώς από πλευράς ΤΑΙΠΕΔ η προετοιμασία για τους διαγωνισμούς των υποπαραχωρήσεων έχει ολοκληρωθεί και υπάρχουν έτοιμα projects με υπαρκτό και έντονο ενδιαφέρον επενδυτών. Και εδώ οι τοπικές αντιδράσεις και οι στενές σχέσεις με τους συνδικαλιστές λειτούργησαν αποτρεπτικά για την κυβέρνηση να προχωρήσει.

Απότο ξεμπλοκάρισμα των αποκρατικοποιήσεων εκτιμάται ότι θα μπορούσε να υπάρξει τόνωση στην ελληνική αγορά με εισροή κεφαλαίων –μαζί με τα συνοδευτικά έργα υποδομών για συγκεκριμένες περιπτώσεις– άνω των 2 δισ. ευρώ.

Το "αγκάθι" της Κρήτης

Επίσης ένα project με πολλαπλά ενεργειακά και οικονομικά οφέλη βρίσκεται στον αέρα εξαιτίας της εμμονής της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ να κατασκευαστεί ως εθνικό έργο, αρνούμενη την επιχορήγηση ύψους 355 εκατ. ευρώ από κοινοτικά κονδύλια. Ο λόγος για τη Διασύνδεση Κρήτης-Αττικής και τη διαμάχη μεταξύ του ΑΔΜΗΕ και της κοινοπραξίας Euroasia, που οδηγεί το έργο σε απένταξη από τα έργα κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα να χάνονται οι κοινοτικές επιδοτήσεις και η επένδυση να βρίσκεται στον αέρα.

Η εκκρεμότητα του 30% του ΔΑΑ

Μέχρι σήμερα το εγχείρημα της πώλησης του 30% του αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος" βρισκόταν αντιμέτωπο με την παρελκυστική τακτική που υιοθετούσε η κυβέρνηση σχετικά με το σύνολο των ιδιωτικοποιήσεων. Ένα από τα τελευταία επεισόδια του κυβερνητικού πολέμου κατά της πώλησης του 30% του ΔΑΑ αφορά απόφαση του Φεβρουαρίου του 2019 του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής, βάσει της οποίας το Δημόσιο επιδίωκε την αντικατάσταση του ανεξάρτητου μέλους του εννεαμελούς δ.σ. με άτομο δικής του επιλογής (waiver). Την πρόταση αυτή είχε απορρίψει η AniAlliance, που ελέγχει το 40% του ΔΑΑ, με την ελληνική κυβέρνηση να έχει συμφωνήσει με τους δανειστές την υπογραφή νέας συμφωνίας –κάτι που μέλλει να φανεί– για το waiver μέχρι τις 30 Ιουνίου, οπότε λήγει η υφιστάμενη.

Η πώληση του 30% του ΔΑΑ, που κατέχει το Δημόσιο, αναμένεται να συνοδευτεί με τίμημα 1 - 1,5 δισ. ευρώ, με την εταιρεία να έχει εμφανίσει ιστορικά υψηλά μεγέθη για το 2018. Τα έσοδα, δηλαδή, διαμορφώθηκαν σε 478,7 εκατ. ευρώ, ενώ τα κέρδη προ φόρων σε 171,04 εκατ. ευρώ, με τις μελλοντικές επενδύσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του αερολιμένα να αναμένεται ότι θα αποτελέσουν "κλειδί" για τον προσδιορισμό του τιμήματος. Στα υποψήφια σχήματα συγκαταλέγονται η γαλλική Vinci, ο όμιλος Κοπελούζου, η υφιστάμενη κοινοπραξία παραχώρησης του αεροδρομίου με leader το καναδικό συνταξιοδοτικό fund PSP, ενώ μένει να φανεί εάν κινεζικές εταιρείες θα δώσουν το "παρών". Ενδεικτικό της καθυστέρησης ως προς την ολοκλήρωση της

συγκεκριμένης ιδιωτικοποίησης είναι το γεγονός ότι το συμπληρωματικό Μνημόνιο, που είχε γίνει γνωστό τον Δεκέμβριο του 2017, προέβλεπε ότι τον Μάρτιο του 2018 θα ξεκινήσει ο διαγωνισμός για την πώληση του 30%.

Οι Καναδοί της Eldorado Gold ποντάρουν σε restart

Καταλυτικής σημασίας είναι οι εκλογές της 7ης Ιουλίου και για τη μεγαλύτερη επένδυση στον εγχώριο ορυκτό πλούτο, ύψους 1 δισ. ευρώ. Μετά τη θετική, τον Απρίλιο του 2018, για τον καναδικό όμιλο απόφαση της διαιτησίας, οι προσδοκίες που είχε δημιουργήσει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ για απεμπλοκή της επένδυσης αποδείχθηκαν δίχως αντίκρισμα. Ποιες είναι, όμως, οι εκκρεμότητες για να ξεκλειδώσει το έργο; Η εξασφάλιση τροποποιητικής άδειας εγκατάστασης ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού του εργοστασίου εμπλουτισμού των Σκουριών, όπως και αδειών για τη μετεγκατάσταση των αρχαιοτήτων και την επικαιροποίηση της πολεοδομικής άδειας για το εργοστάσιο των Σκουριών. Πρόκειται για άδειες ρουτίνας, που η σημερινή κυβέρνηση, για ιδεοληπτικούς και μόνο λόγους, όπως αναφέρουν στην αγορά, αρνείται να χορηγήσει, κρατώντας σε ομηρία το project, που στην πλήρη ανάπτυξή του θα δημιουργήσει 1.000 επιπρόσθετες θέσεις εργασίας κατά τη διάρκεια της κατασκευής και κατά μέσο όρο 700 άμεσες θέσεις εργασίας κατά την 25ετή, τουλάχιστον, λειτουργία του.

Ως αποτέλεσμα, η Eldorado Gold είναι αντιμέτωπη με ζημία της τάξης των 750 εκατ. ευρώ, ποσό που διεκδικεί η εταιρεία από το ελληνικό κράτος μέσω εξώδικης αίτησης πληρωμής. Εκτός, όμως, από την ένταση των κεφαλαίων της τάξης του 1 δισ. ευρώ που θα απαιτηθούν για να υλοποιηθεί το έργο, ο καναδικός όμιλος τοποθετεί τη συμβολή του έργου στην ελληνική οικονομία σε 1,5 δισ. ευρώ για πληρωμές εργαζομένων, 3 δισ. ευρώ για πληρωμές προς Έλληνες προμηθευτές, 1 δισ. ευρώ σε άμεσους φόρους για το ελληνικό κράτος, 450 εκατ. ευρώ σε ετήσια έσοδα εξαγωγών και 80 εκατ. σε επενδύσεις στην κοινωνία.

**Αναδημοσίευση από το "Κεφάλαιο" που κυκλοφορεί*

[Διαβάστε το άρθρο στο Capital.gr](#)