

Χωρίς λόγο στο ψυγείο επενδύσεις δισεκατομμυρίων!

Η διαφανόμενη νέα αναβολή της συμφωνίας παράδοσης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη γερμανική Fraport, που είχε προγραμματιστεί για τις 15 Μαρτίου, οδηγεί προς τα πίσω άλλη μια από τις μεγάλες επενδύσεις που θα μπορούσαν να προχωρήσουν εντός του 2017. Ταυτόχρονα, περιορίζει και τις προσδοκίες για τα οφέλη που θα μπορούσε να έχει η οικονομία από τα έργα, άνω των 350 εκατ. ευρώ, που ετοιμάζουν οι Γερμανοί για την αναβάθμιση των αεροδρομίων. Αν προστεθεί η άγνωστη τύχη της συμφωνίας για την αξιοποίηση του Ελληνικού και σειρά άλλων βαλτωμένων διαγωνισμών του Ταμείου Ιδιωτικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ) ή αναπτυξιακών έργων (από Συμπράξεις Παραχώρησης ΣΔΙΤ- μέχρι νέα έργα του ΕΣΠΑ), αρκετοί αναρωτούνται από πού ακριβώς θα προκύψει η ανάπτυξη που υπόσχονται τα κυβερνητικά στελέχη. Στα συρτάρια των υπουργείων εκκρεμούν φάκελοι επενδύσεων που ξεπερνούν τα 4 δισ. ευρώ, ορισμένες από τις οποίες θα μπορούσαν να ξεκινήσουν μέσα στο έτος. Προϋπόθεση αποτελεί, πάντως, η βελτίωση της εικόνας της χώρας, καθώς σε αυτό το κλίμα είναι σχεδόν αδύνατο να βρεθούν κεφάλαια για τη χρηματοδότησή τους. Η περίπτωση του Αστέρρα Βουλιαγμένης δείχνει πως από τη στιγμή που ολοκληρωθεί μια ιδιωτικοποίηση, οι νέοι επενδυτές επιθυμούν να προχωρήσουν ταχύτατα τις απαραίτητες επενδύσεις. Μέσα σε λίγες εβδομάδες, το αραβοτουρκικό σχήμα που ανέλαβε την τύχη του ξενοδοχειακού

συγκροτήματος προκήρυξε διαγωνισμό ώστε να επιλέξει τον κατασκευαστικό όμιλο που θα υλοποιήσει τα έργα αναβάθμισης, η πρώτη φάση των οποίων αγγίζει τα 100 εκατ. ευρώ.

Και ενώ το πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων έχει χαθεί μέσα στη θύελλα λέξεων που συνοδεύει τις πολύμηνες διαπραγματεύσεις με τους δανειστές, στην κυβέρνηση δυσκολεύονται να προχωρήσουν και νέους σημαντικούς διαγωνισμούς δημόσιων έργων ή άλλων αξιόλογων επενδύσεων, εξαιτίας της δημοσιονομικής στενότητας και των αργών διαδικασιών ενεργοποίησης του ΕΣΠΑ.

Έτσι, για παράδειγμα, εξαγγέλλεται επί τρία χρόνια η νέα Γραμμή 4 του μετρό Αθήνας, αλλά φαίνεται πως κάπου σκαλώνει η χρηματοδότηση του έργου. Ενώ έχει συμφωνηθεί η συμβολή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) για την κάλυψη του 80% του κόστους του έργου, η διοίκηση της Αττικό Μετρό αναζητεί και έσοδα ώστε να πληρώνονται οι δόσεις των δανείων. Γι' αυτό και υπάρχουν οι αντιδράσεις συνδικαλιστών της ΣΤΑΣΥ (Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.) για το νέο μοντέλο εκμετάλλευσης χώρων και διαφημίσεων στα δίκτυα σταθερής τροχιάς και ειδικά στο μετρό.

Στο τέλος Μαρτίου ολοκληρώνονται οι οδικοί άξονες με αποτέλεσμα οι μεγαλύτεροι κατασκευαστικοί όμιλοι της χώρας να βρεθούν χωρίς σημαντικό αντικείμενο εντός Ελλάδας. Σημαντικό έργο (με εξαίρεση το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι Ηρακλείου) έχει να δημοπρατηθεί εδώ και χρόνια. Έτσι,

σύντομα θα βρεθούν εκτός αγοράς εργασίας εκατοντάδες εργαζόμενοι που σήμερα απασχολούνται στις εργασίες κατασκευής των οδικών αξόνων.

Η παράδοση των 14 μεγαλύτερων περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας στο σχήμα υπό τη γερμανική Fraport μετατίθεται από μήνα σε μήνα καθώς στην πορεία προκύπτουν διάφορες εκκρεμότητες. Σύμφωνα με πληροφορίες, η διαδικασία δεν θα ολοκληρωθεί στις 15 Μαρτίου καθώς εκκρεμεί η έγκριση της συμφωνίας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ως συνήθως στις ελληνικές ιδιωτικοποιήσεις, ο σχετικός φάκελος κατατέθηκε με καθυστέρηση.

Στο Ελληνικό, που θα μπορούσε να αποτελέσει όχημα για την «ανάσταση» της οικοδομικής δραστηριότητας στην Αττική, αλλά και για την ενίσχυση της Αθήνας ως τουριστικού προορισμού, «στην κυβέρνηση δηλώνουν πως προχωρούν, αλλά βρισκόμαστε συνεχώς στο ίδιο σημείο», όπως επισημαίνουν όσο ασχολούνται με την επένδυση. Άγνωστες παραμένουν και οι προθέσεις της κυβέρνησης για την αδειοδότηση καζίνο στο χώρο του πρώην αεροδρομίου, την ίδια στιγμή που υπάρχουν εισηγήσεις για αξιοποίηση του καλύτερου οικοπέδου της χώρας ώστε να δημιουργηθεί το πρώτο ευρωπαϊκό τουριστικό συγκρότημα – καζίνο.

Εξίσου άγνωστοι είναι οι λόγοι για τους οποίους καθυστερούν οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για τη διαχείριση απορριμμάτων των περιφερειών

Ηπείρου και Πελοποννήσου, μέσω των οποίων θα προχωρήσουν επενδύσεις άνω των 250 εκατ. ευρώ. Ειδικά στην Πελοπόννησο υπάρχει προσωρινός μειοδότης (η ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή) από τον Αύγουστο του 2014. Η σχετική σύμβαση δεν έχει υπογραφεί επειδή η κυβέρνηση επιχείρησε, παρά τις σχετικές εισηγήσεις, να αναζητήσει άλλη φόρμουλα υλοποίησης του έργου.

Έπειτα από δύομισια χρόνια ξαναγύρισε στην αρχική λύση, με μικρές αλλαγές. Το ένα και μοναδικό ΣΔΙΤ διαχείρισης απορριμμάτων που ανατέθηκε από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, πάντως, αυτό της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (στον όμιλο ΕΛΛΑΚΤΩΡ), θα ξεκινήσει σύντομα τη λειτουργία του. Τα υπόλοιπα είτε καθυστερούν είτε ακυρώθηκαν είτε έχουν παγώσει.

Ο μακρύς κατάλογος των παγωμένων επενδύσεων (από τουριστικά συγκροτήματα στην Κρήτη μέχρι αιολικά πάρκα και άδειες μεταλλευτικών εκμεταλλεύσεων) συμπληρώνεται από τις καθυστερήσεις στα νέα μεγάλα έργα του ΕΣΠΑ. Στα 50 μεγαλύτερα έργα του ΕΣΠΑ 2014 – 2020 δεν περιλαμβάνεται ούτε ένα καινούργιο! Σχεδόν όλα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί από το προηγούμενο ΕΣΠΑ ή σχεδιάστηκαν ώστε να απορροφήσουν κονδύλια από δύο διαχειριστικές περιόδους. Όσο για τον περίφημο σχεδιασμό για το «πακέτο Γιούνκερ», απλώς κατατέθηκε ένας κατάλογος έργων, πολλά από τα οποία έχουν ήδη παγώσει χωρίς να ανανεωθεί η λίστα! Εξαίρεση αποτελούν ορισμένα σιδηροδρομικά έργα, τα οποία, υπό προϋποθέσεις, θα μπορούσαν να συνδυαστούν με επενδύσεις σε λιμάνια και να προσελκύσουν ιδιωτικά κεφάλαια. Χαρακτηριστικά του αργού ρυθμού με τον οποίο προωθούνται οι επενδύσεις στον τομέα των logistics, αν και η μετατροπή της χώρας σε κόμβο του διαμετακομιστικού εμπορίου αποτελεί σημαία διαδοχικών ελληνικών κυβερνήσεων, είναι όσα συμβαίνουν στο Θριάσιο. Από το 2016 έχει επιλεγεί ο ανάδοχος για το Εμπορευματοικό Κέντρο (μια κοινοπραξία υπό την Goldair), αλλά η σύμβαση δεν πρόκειται να υπογραφεί πριν από το καλοκαίρι. Στον ΟΣΕ προωθούν, πάντως, και νέο ΣΔΙΤ για τη συνολική αξιοποίηση της τεράστιας έκτασης, τα πρώτα σχέδια εκμετάλλευσης της οποίας χρονολογούνται από τη δεκαετία του 1970...

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

3/3/2017

Βαλτωμένο στον ρυθμό της διαπραγμάτευσης παραμένει το Χ.Α., στο οποίο η συναλλακτική κίνηση απειλεί να υποχωρήσει σε επίπεδα... Αυγούστου. Παράλληλα, χάνεται και το θετικό momentum στις διεθνείς αγορές, οι περισσότερες εκ των οποίων βρίσκονται σε ιστορικά υψηλά. Έτσι, οι ενεργοί επενδυτές στο Χ.Α. προχωρούν σε επιλεκτικές κινήσεις, επιχειρώντας κυρίως να διασφαλίσουν τα κεκτημένα τους. Στις τράπεζες σταθερά η μεγαλύτερη κινητικότητα και από εκεί και πέρα στην τελευταία συνεδρίαση της εβδομάδας διακρίθηκαν οι ΟΠΑΠ, Ελλη-

Δείκτης	Τιμή	Μεταβολή
Γενικός Δείκτης	649,73	-0,96%
FTSE	1.736,30	-0,94%
FTSEM	842,94	0,23%
Δείκτης Τραπεζών	786,16	-2,44%

Αξία συναλλαγών (σε ευρώ)	Μετοχές με άνοδο	53
30.200.267	Μετοχές με πτώση	56
Όγκος συναλλαγών (μετοχές)	Μετοχές αμετάβλητες	22
30.678.556	<small>*Απο τις μετοχές που έκαναν πράξεις</small>	

νικά Πετρέλαια, Motor Oil, ΟΤΕ, Κορρές,

Γλαίσιο και Νηρέας, ΟΛΘ.



www.euro2day.gr

Οικονομική ενημέρωση
με υψηλό δείκτη νοημοσύνης

Γιατί σήμερα η ενημέρωση είναι πιο σημαντική από ποτέ.

EURO2day
Νωγίτερα - Έγχερα