



«Α»
αγατίζει»
εκ νέου
ο όγκος

των δικαινομένων νέων έργων υποδομής, καθώς μέχρι το τέλος του 2026 δρομολογούνται συμβάσεις συνολικού ύψους **8-10 δισ. ευρώ**, που αναμένεται να ενισχύσουν περαιτέρω το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων. Αυτή την περίοδο ήδη εκκλούνται περίπου 20 μεγάλα έργα Σ.Δ.Τ. ύψους 10 δισ. ευρώ, ενώ ξεκινούν και νέες πινακοφύσεις, όπως για παράδειγμα το τμήμα του ΒΟΑΚ Χανιά - Ηράκλειο, ύψους περίπου 2 δισ. ευρώ. Παράλληλα, τρέχουν και διαμόρφωση έργα, όπως το πακέτο 1,4 δισ. ευρώ για την ανακατασκευή των οδικών και αεροδρομικών υποδομών της Θεσσαλίας.

Συνολικά δε, σύμφωνα με πρόσφατα παρουσιάσεις του ομίλου ΓΕΚ Τέρνα, η χώρα χρειάζεται πρόσθετες υποδομές αξίας **40-50 δισ. ευρώ**, ημερομηνία να καλυφθεί το κατασκευαστικό κενό σε επενδύσεις, που προέκυψε κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Από αυτό το ποσό, περίπου το **37% θα πρέπει να κατευθυνθεί σε επενδύσεις για ενεργειακά έργα**, το 31% σε μεταφορικά έργα, το 17% σε οδικούς άξονες και αποκαταστάσεις και το 6% σε έργα διαχείρισης απορριμμάτων, ενώ σημαντικός είναι και ο όγκος των κεφαλαίων για νέα δημιουργία κύρια και έργα διαχείρισης υδάτινων πόρων.

Υπενθυμίζεται ότι κατά την περίοδο 2010-2022 οι επενδύσεις σε υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, της ενέργειας και των κοινωνικών υπηρεσιών, διημερομηνήθηκαν σε μόλις **1% του ΑΕΠ** ετησίως, έναντι 2% που ήταν το αντίστοιχο ποσοστό στην Ε.Ε. και ενώ πριν από την κρίση στην Ελλάδα οι επενδύσεις σε υποδομές διημερομηνήθηκαν σε 3%. Πρόκειται για μια απόκλιση που έχει δημιουργήσει ένα επενδυτικό κενό ύψους **1,8 δισ. ευρώ** σε ετήσια βάση, κάτι που πλέον είναι εμφανές, ειδικά σε επιβαρυνμένες περιοχές, όπως η Αττική και οι τουριστικοί προορισμοί της χώρας.

Σε ανάλυση της η Eurobank είχε επισημάνει επίσης ότι κατά την περίοδο από το 2011 έως το 2023 οι πόροι που κατευθύνθηκαν στις υποδομές ήταν αισθητά χαμηλότεροι, με αποτέλεσμα η μείωση των πόρων κεφαλαίων που σημειώθηκε το διάστημα αυτό να αφαιρούσε από την οικονομία συνολικά **40,2 δισ. ευρώ** σε τρέχουσες τιμές. Εξ αυτών, το 24%, ή 9,6 δισ. ευρώ, προήλθε από τον θεσμικό τομέα των γενικών κυβερνήσεων. Έτσι, υπολογίζεται ότι οι δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές θα πρέπει να μεγα-



Αυξημένο το Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων του 2026, ενώ ξεκίνησε και ο δημόσιος διάλογος για το νέο ΕΣΠΑ της περιόδου 2028-2034.

► Νέα έργα

Προς δημοπράτηση νέα έργα υποδομής 8-10 δισ. ευρώ

ΕΝΙΣΧΥΕΤΑΙ ΕΚ ΝΕΟΥ ΤΟ ΑΝΕΚΤΕΛΕΣΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΤΩΝ ΒΙΣΗ ΜΕΝΩΝ ΟΜΙΛΩΝ

■ ΑΓΓΕΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

Επενδύσεις σε υποδομές ύψους έως 50 δισ. ευρώ κρίνονται απαραίτητες τα επόμενα χρόνια, ώστε να καλυφθεί το κατασκευαστικό κενό που προκλήθηκε την περίοδο της οικονομικής κρίσης

θίνονται σε μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξεως του 4,4% του ΑΕΠ για μία δεκαετία, ώστε να ανακτηθούν πλήρως οι απώλειες που δημιουργήσε η κρίση κατά τη διάρκεια της κρίσης κρίσης.

Νέο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
Επενδύσεις, είναι ενσωματωμένα ο πρόσφατα εξελισσόμενη αναφορικά με τον σχεδιασμό του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) για το 2026, που θα διαμορφωθεί σε 16,7 δισ. ευρώ, ποσό που είναι αυξημένο κατά 14,5% σε σχέση με τα περίπου 14,6 δισ. ευρώ που εκτιμάται ότι θα

είναι το φετινό ύψος στο οποίο θα κλείσει το τρέχον ΠΔΕ. Το πρόγραμμα δίνει έμφαση στην επιτάχυνση μεγάλων έργων υποδομής, στην πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, αλλά και στην ολοκλήρωση δράσεων που ήδη τρέχουν με ευρωπαϊκά και εθνικά κονδύλια. Από το συνολικό ποσό των 16,7 δισ. ευρώ, τα **6,2 δισ. θα κατευθυνθούν σε συγκρηματοδοτούμενα έργα**, 3,3 δισ. σε έργα αποκλειστικά με εθνικούς πόρους και 7,219 δισ. σε δράσεις του Ταμείου Ανάπτυξης.

Τον περασμένο μήνα η ελληνική κυβέρνηση υπέβαλε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το

δύο αίτημα εκταμίευσης πόρων από το Ταμείο, ύψους 2,1 δισ. ευρώ σε επικυρωμένες, μετά την εκπλήρωση 39 νέων οροσίων και στόχων.

Με την ολοκλήρωση του δώδεκατου αιώνατος, οι συνολικές εκταμίευσεις προς την Ελλάδα θα ανέρχονται πλέον σε 23,4 δισ. ευρώ, άρα σε ποσοστό 65% των συνολικών πόρων που τις αναλογούν, ενώ οι εκταμίευσεις ειδικά των επιχορηγήσεων θα φθάσουν σε 12,04 δισ. ευρώ (στο 66% των διαθέσιμων πόρων). Το αίτημα για το σκέλος των δανείων, ύψους 1,8 δισ. ευρώ, θα υποβληθεί εντός του Σεπτεμβρίου.

Υπό διαμόρφωση το νέο ΕΣΠΑ 2028-2034

Εν τω μεταξύ, τον Ιούλιο κατατέθηκε και ο πρόταξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το επόμενο ΕΣΠΑ και την Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ) για την περίοδο 2028-2034. Η καινοτομία των πόρων που θα αναλογούν σε κάθε κράτος-μέλος δεν είναι οριστική, καθώς θα ακολουθήσει διάλογος που μπορεί να απαιτήσει σημαντικό χρόνο έως ότου ολοκληρωθεί (ακόμα και μέχρι τις αρχές του 2027).

Σε κάθε περίπτωση, με βάση την πρόταση που έχει πέσει στο τραπέζι από το Γενικό Διευθυντικό Πλαίσιο (MFF) της νέας περιόδου, στην Ελλάδα αναλογούν **49,2 δισ. ευρώ**, εκ των οποίων 42,9 δισ. ευρώ αφορούν χρηματοδοτήσεις για πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης (π.χ. ΕΣΠΑ, ΚΑΠ, δράσεις για το προπρωτόκολλο και την ολιετία κλπ.). Για το ΕΣΠΑ, από το οποίο χρηματοδοτούνται και οι επενδύσεις σε υποδομές και μεταφορές, υπολογίζεται (πρό- νη με βάση την πρόταση) ότι η Ελλάδα θα μπορεί να λάβει περί τα 24-25 δισ. ευρώ.

ΣΤΕΑΤ: Να προχωρήσει το Ελληνικό Επενδυτικό Ταμείο Υποδομών

Αξίζει να σημειωθεί ότι, μιλώντας σε ειδική ημερίδα με αντικείμενο τα έργα Σ.Δ.Τ. και Παραχωρήσεων, ο κ. Γιώργος Σπυριδών, πρόεδρος του ΣΤΕΑΤ, που εκπροσωπεί τις εταιρείες των δύο μεγαλύτερων ιδέων του εργοληπτικού τομέα, αναφέρθηκε στην πρωτοβουλία του Υπουργείου να δημιουργήσει το Ελληνικό Επενδυτικό Ταμείο Υποδομών (σ.σ.: συστάθηκε στις αρχές Ιουνίου και διαβε-

ται ήδη διοικητικό συμβούλιο), το οποίο εκτιμάται ότι θα αξιοποιηθεί μέρος των κεφαλαίων του Εθνικού Επενδυτικού Ταμείου (sovereign fund), αλλά και θα επιδιώκει περαιτέρω συλλογή με κατευθυνση τη χρηματοδοτική συμβολή σε έργα υποδομών.

Επιπλέον, ο κ. Σπυριδών επανέλαβε και την **πάγια θέση του ΣΤΕΑΤ για την ανάγκη σύστασης ενός Εθνικού Ταμείου Έργων Υποδομής**, που θα πα-

ρέχει επενδυτικά κίνητρα και κεφάλαια σε ιδιωτικούς, αλλά και δημόσιους φορείς, ώστε να χρηματοδοτούνται έργα μεσοπρόθεσμου χαρακτήρα, με έμφαση στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των υδάτινων πόρων.

Ενα τέτοιο Ταμείο θα μπορούσε, σε πρώτη φάση, να χρηματοδοτείται από ελλείψεις ή λιμνώνων, κοινοτικά κονδύλια ή και Ομόλογα Έργων (Project Bonds).