



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

**Π.Μ.Σ. «ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ &
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»**

*Ο ρόλος των υποδομών στην παραγωγικότητα
και την ανάπτυξη*

Μία θεωρητική προσέγγιση

ΣΠΗΛΙΩΤΗ ΝΙΚΟΛΙΤΣΑ, Α.Μ. 11010

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΡΙΠΟΛΗ, 2013

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το θέμα της οικονομικής σύγκλισης των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις έννοιες της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας. Η βελτίωση της παραγωγικότητας είναι ένας από τους στόχους κατανομής των πόρων των δημοσίων επενδύσεων με παρεμβάσεις για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών σε περιοχές που χρειάζονται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για να αποτελέσουν πόλο έλξης επενδυτικών δραστηριοτήτων.

Οι επιδράσεις των υποδομών στην παραγωγικότητα και την ανάπτυξη γενικότερα, τα τελευταία χρόνια έχουν αποτελέσει πεδίο έρευνας των επιστημόνων κυρίως στο εξωτερικό παρότι δεν έχουν αναπτυχθεί ικανές μεθοδολογίες για την ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων αυτών στην οικονομική ανάπτυξη και στην ποιότητα ζωής των πολιτών και δεν έχει σαφώς προσδιοριστεί ο βαθμός που η διάθεση πόρων για υποδομές είναι οικονομικά δικαιολογημένη.

Η σημασία της μελέτης των επιπτώσεων των υποδομών είναι ουσιαστική για την διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής κάθε χώρας καθώς τα αποτελέσματα των επενδύσεων υποδομής διαφέρουν ανάλογα με το επίπεδο της ανάπτυξης, των επιδιώξεων και των κοινωνικών παρεμβάσεων.

Η οικονομική κρίση των τελευταίων ετών επηρέασε την χρηματοδότηση των δημοσίων υποδομών όμως οι διαδικασίες οικονομικής ενοποίησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η ανάγκη επιστροφής σε υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης και η έμφαση που δίδεται στη διεθνή ανταγωνιστικότητα δημιουργούν τις αντίρροπες δυνάμεις που επαναφέρουν τις υποδομές στο προσκήνιο.

Η θεωρητική βιβλιογραφική διερεύνηση της σχέσης μεταξύ των υποδομών, της ανάπτυξης και της παραγωγικότητας ήταν το ερέθισμα για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλαν στην ολοκλήρωσή της.

Πρώτα από όλους ευχαριστώ πολύ τον επιβλέποντα κ. Γεώργιο Φωτόπουλο, Καθηγητή του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου για την ουσιαστική επιστημονική βοήθεια, την άμεση εποπτεία της όλης προσπάθειας και τη συνολική συμπαράσταση που συνέβαλαν αποτελεσματικά στην επεξεργασία και σύνταξη του θέματος της εργασίας.

Ευχαριστώ επίσης τα μέλη της Επιτροπής για την κριτική τους άποψη που βοήθησε στην ποιοτική βελτίωση της προσπάθειας.

Ευχαριστώ ακόμη τον κ. Ιωάννη Φρέρη, Υπεύθυνο Εταιρικής Επικοινωνίας και Αειφόρου Ανάπτυξης της εταιρείας ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. για την παραχώρηση μελετών ερευνητικής ομάδας του Πανεπιστημίου Πατρών που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση της μελέτης περίπτωσης της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου που περιλαμβάνεται στην παρούσα εργασία.

Τέλος, οφείλω τις ευχαριστίες μου στους συναδέλφους μου στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων για την χορήγηση άδειας υπηρεσιακής εκπαίδευσης που βοήθησε στην απρόσκοπτη παρακολούθηση του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών καθώς και την οικογένειά μου για την ηθική συμπαράσταση που μου παρείχε.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	Σελίδα
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ	ix
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	x
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ	xi
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
Ιστορική αναδρομή : Οι υποδομές και η παραγωγικότητα στην Ελληνική Οικονομία	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	
ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ - ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ	
2.1 Υποδομές : Ορισμοί-Χαρακτηριστικά-Κατηγορίες-Δείκτες Μέτρησης	7
2.2 Παραγωγικότητα : Ορισμός-Χαρακτηριστικά-Δείκτες μέτρησης	10
2.3 Μεθοδολογία μετρήσεων υποδομών-παραγωγικότητας	12
2.4 Οικονομικό πλαίσιο	16
2.5 Μεθοδολογία πινάκων Εισροών-Εκροών (I-O)	20
2.6 Μεθοδολογία των συνεντεύξεων	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ	
3.1 Διαχρονική εξέλιξη των μοντέλων οικονομικής ανάπτυξης	25
3.2 Αναπτυξιακές ανισότητες στην Ευρώπη και την Ελλάδα	29
3.3 Ο ρόλος των υποδομών στην οικονομική και περιφερειακή Ανάπτυξη	35
3.4 Ο ρόλος των υποδομών στην παραγωγικότητα	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

4.1 Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων	50
4.2 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ)	53
4.3 Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)	62
4.4 Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων	67
4.5 Ταμείο Συνοχής-Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ «ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ»

5.1 Κατασκευή-Χρηματοδότηση-Χαρακτηριστικά του έργου	71
5.2 Η συμβολή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στον αναπτυξιακό σχεδιασμό της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας	72
5.3 Οι επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στην οικονομική και κοινωνική συνοχή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας	75
5.4 Χωροταξική επίδραση-Προσπελασιμότητα-Κινητικότητα	77
5.5 Επιπτώσεις στην κτηματαγορά, την εμπορική κίνηση, την επιχειρηματικότητα και τον ανταγωνισμό	79
5.6 Επιδράσεις στην τουριστική ανάπτυξη	82
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	87
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Αριθμός διαγρ/τος Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1 Μετατοπίσεις κατά μήκος και μετατοπίσεις της ίδιας της καμπύλης ίσης παραγωγής	99
2.2 Ρυθμός μεταβολής της παραγωγικότητας εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο)	99
2.3 Ρυθμός μεταβολής του Μοναδιαίου Εργατικού Κόστους	100

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 Πραγματικό κατά κεφαλή ΑΕγχΠ στην ΕΕ-27	100
3.2 Συνολικό ποσοστό απασχόλησης στην ΕΕ-27	101
3.3 Δημόσιο κατά κεφαλή χρέος στην ΕΕ-27	101
3.4 Η θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παγκόσμια οικονομία	102
3.5 Το δημόσιο χρέος ανά χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης	102
3.6 Πραγματικοί ρυθμοί μεγέθυνσης ΑΕΠ	103
3.7 Δείκτης παραγωγικότητας εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο) 2000-2013 με έτος βάσης 2005	103
3.8 Δείκτης μοναδιαίου εργατικού κόστους 2000-2011 με έτος βάσης 2005	104
3.9 Διασπορά περιφερειακού ΑΕγχΠ ανά κάτοικο	104
3.10 Διασπορά περιφερειακών ποσοστών απασχόλησης ανά φύλο	105
3.11 Άτομα εκτεθειμένα στον κίνδυνο της φτώχειας ή του κοινωνικού αποκλεισμού το 2010	105
3.12 Επίσημη αναπτυξιακή βοήθεια ανά χώρα	106
3.13 Περιφερειακές ανισότητες στον πληθυσμό στην Ελλάδα	106
3.14 Περιφερειακές ανισότητες στην απασχόληση στην Ελλάδα	107
3.15 Περιφερειακές ανισότητες στο κατά κεφαλή ΑΕΠ στην Ελλάδα	107

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

4.1 Διαδικασία ΣΔΙΤ σε μορφή διαγράμματος ροής	108
4.2 Χρηματοδοτήσεις της ΕΤΕπ στην Ελλάδα κατά τομέα το 2011	108

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5.1 Διαχρονική εξέλιξη ΑΕΠ	109
5.2 ΑΕγχΠ ανά κάτοικο για τα έτη 1995-2008	109
5.3 Διαχρονική εξέλιξη κλαδικής σύνθεσης ΑΕΠ	110
5.4 Ποσοστιαία κατανομή απασχολούμενων κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και στη χώρα (2000-2009)	110
5.5 Κατανομή απασχόλησης ανά κλάδο δραστηριότητας (Δυτική Ελλάδα)	111
5.6 Ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, στη χώρα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2000-2009)	111
5.7 Εξέλιξη του ποσοστού ανεργίας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας στην χώρα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2000-2009)	112
5.8 Εμπόδια στην ανάληψη επιχειρηματικής δραστηριότητας	112
5.9 Κατανομή των επενδύσεων κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (2000-2007)	113
5.10 Διαχρονική εξέλιξη της συνολικής κίνησης	113
5.11 Διελεύσεις οχημάτων Ρίου-Αντιρρίου	114
5.12 Λόγοι μετακίνησης ατόμων που διέρχονται από τη Γέφυρα	114
5.13 Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων στην Ναύπακτο και το Αντίρριο	115

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Αριθμός πίνακα	Σελίδα
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
3.1 Πραγματική μεγέθυνση του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές – Ποσοστιαία μεταβολή με βάση το προηγούμενο έτος	116
3.2 Κατανομή ΑΕΠ και κατά κεφαλή ΑΕΠ στις ελληνικές περιφέρειες και συγκρίσεις με μέσους όρους ΕΕ-15 και ΕΕ-27	116
3.3 Συνθετικός δείκτης ευημερίας και ανάπτυξης ανά περιφέρεια	117
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	
4.1 Διαχρονική εξέλιξη Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων 2003-2013 (σε εκατ. ευρώ)	117
4.2 Δαπάνες Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων κατά φορέα (νέα δομή) (σε εκατ. ευρώ)	118
4.3 Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου της Γενικής Κυβέρνησης (% του ΑΕΠ)	118
4.4 Περιφερειακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 2013 (σε εκατ. ευρώ)	119
4.5 Χρηματοδότηση έργων Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων που εκτελούνται από τις Περιφέρειες (σε εκατ. ευρώ)	119
4.6 Κατανομή κοινοτικών πόρων για την Ελλάδα 2007-2013	120
4.7 Συνολική εικόνα ΕΣΠΑ 2007-2013 ανά Επιχειρησιακό Πρόγραμμα	121
4.8 Στόχοι και απορρόφηση ΕΣΠΑ 2007-2013	122
4.9 Κατανομή ΕΣΠΑ 2007-2013 (ανά τομέα δράσης)	122
4.10 Έργα ΣΔΙΤ παγκοσμίως ανάλογα με το είδος τους από το 1985-2004 και το κόστος τους σε δις \$ (περιλαμβάνονται και τα εν εξελίξει αυτή την περίοδο)	123
4.11 Έργα χρηματοδοτούμενα από την ΕΤΕπ στην Ελλάδα για το 2011	123
4.12 Κατανομή κοινοτικής χρηματοδότησης ΕΤΠΑ-Ταμείου Συνοχής στην Ελλάδα για την περίοδο 2007-2013	124

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5.1 Πληθυσμός Περιφέρειας & Π.Ε. Δυτικής Ελλάδας και μεταβολή αυτού (1981-2011)	124
5.2 Συντελεστής Ανομοιογένειας και Ginni ανά νομό στην Δυτική Ελλάδα-Απογραφή 2001	125
5.3 Διαρθρωτικοί δείκτες Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας	125
5.4 Εξέλιξη του ΑΕγχΠ της Δυτικής Ελλάδας και του Δυτικού Χωρικού Άξονα στην περίοδο 2000-2008 σε τρέχουσες τιμές	127
5.5 Συγκεντρωτικά αποτελέσματα έρευνας πεδίου καταστημάτων	128
5.6 Ερωτηματολόγιο εξέλιξης επιχειρηματικότητας	129
5.7 Συνολική οικονομική ωφέλεια ανά προσέγγιση και χρονική περίοδο	130
5.8 Ετήσια στατιστικά στοιχεία διάρθρωσης επιχειρήσεων στον τομέα του τουρισμού κατά Περιφέρεια 2002-2007 ως ποσοστό σε εθνικό επίπεδο	130
5.9 Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών σε επιλεγμένα αεροδρόμια (Ιανουάριος-Αύγουστος)	131
5.10 Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο Ηλείας	132

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Αριθμός χάρτη	Σελίδα
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
3.1 Κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ ανά περιφέρεια	132
3.2 Στόχοι σύγκλισης και ανταγωνιστικότητας 2007-2013 για την Ελλάδα	133
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ	
5.1 Ποσοστιαία διάχυση των επιδράσεων στον ελληνικό χώρο	133

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το βασικό ερευνητικό πεδίο της παρούσας εργασίας είναι οι επιδράσεις των υποδομών στην παραγωγικότητα και την ανάπτυξη. Η σχέση αυτή έχει απασχολήσει ιδιαίτερα την επιστημονική κοινότητα και η συνθετότητά της αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ακόμα δεν υπάρχει μια κοινά αποδεκτή προσέγγιση.

Ξεκινώντας μια ιστορική αναδρομή στις προσπάθειες βελτίωσης των υποδομών στον ελλαδικό χώρο και καταλήγοντας στις σημερινές συνθήκες που επιβάλλει η οικονομική κρίση θα αναφερθούμε σε δύο όρους. Πρώτον, στον όρο υποδομές που περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα κατηγοριών έργων και δεύτερον, στον όρο παραγωγικότητα που εκφράζει τον λόγο των εκροών προς τις εισροές για την παραγωγή αποτελέσματος.

Οι υποδομές και κυρίως οι δημόσιες πέραν της οικονομικής ανάπτυξης συνεισφέρουν στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων ανάπτυξης και στην εξωτερίκευση της οικονομίας αλλά μπορεί να φέρουν και αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές οικονομίες αν μεταστραφεί το επενδυτικό και εργασιακό ενδιαφέρον σε μεγάλα παραγωγικά κέντρα.

Το κόστος των υποδομών και η χρήση των πόρων σε βραχυπρόθεσμους στόχους μας οδηγούν στην εξέταση των χρηματοδοτικών εργαλείων Ελλάδας και Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ μέσα από τη διερεύνηση των επιδράσεων ενός από τα μεγαλύτερα αναπτυξιακά έργα στη χώρα μας, της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, προσπαθούμε να προσεγγίσουμε τη συσχέτιση με το επίπεδο ανάπτυξης των περιοχών που μεταβλήθηκε η προσπελασιμότητα.

Η πορεία αυτή θα μας οδηγήσει στα τελικά μας συμπεράσματα και την διατύπωση προτάσεων χάραξης πολιτικής για τις υποδομές.

ABSTRACT

The aim of the present thesis is to investigate the influence of infrastructures on the productivity and development. This relationship has been extensively considered by the scientific community and its complexity is proven by the fact that a commonly accepted approach has not yet established.

Commencing with an historical background on the Greek regional area infrastructure improvement efforts, and ending up with the current conditions the economical crisis has imposed two specific terms will be considered: a) the term infrastructure that includes a wide range of work categories and b) the term productivity which expenses the outputs to inputs ration for the production of a level.

The infrastructures and especially those of the public sector apart from the economic development contribute also to the reduction of regional developments inequalities and the economy externalization. However they may also cause negative effects on local economies, if the investment and employing interests are redirected towards large production centers.

Infrastructure costs and resource engagement by short term targets lead to the examination of Greece and European Union financial tools, whereas through the investigation of the effects of one of the biggest developing works in Greece-that of Rio-Antirrio bridge - an effort to approach the infrastructure - productivity development relationship based on the development alterations of the involved areas, is conducted.

This process will eventually lead to final conclusions and the formulation of infrastructure policy proposals.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η οικονομική ανάπτυξη των χωρών είναι ένα ζήτημα που απασχολεί πολλούς οικονομολόγους στον τομέα των μακροοικονομικών. Η ανάπτυξη της οικονομίας αποτελεί μείζονα στόχο κάθε κυβερνητικής πολιτικής εξαιτίας των πλεονεκτημάτων μιας αναπτυσσόμενης οικονομίας. Πλεονεκτήματα όπως το υψηλότερο βιοτικό επίπεδο, η αύξηση της απασχόλησης, η θετική επίδραση στα δημόσια οικονομικά και η ενθάρρυνση των επενδύσεων σε νέα κεφάλαια οδηγούν στην ανάπτυξη ενός κράτους.

Πολλές είναι οι θεωρίες που ασχολούνται με τη διαφοροποίηση στην ανάπτυξη μεταξύ των χωρών, ακόμα και περιοχών, όλες όμως συμφωνούν ότι οι καθοριστικοί παράγοντες της μεγέθυνσης μιας οικονομίας είναι η αύξηση των συντελεστών παραγωγής (κεφαλαίου και εργασίας) και η αύξηση της ολικής παραγωγικότητας. Τα υψηλά επίπεδα παραγωγικότητας ωφελούν κάθε χώρα να ανταπεξέλθει στις έντονες πιέσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.

Τα τελευταία χρόνια πολλοί μελετητές ασχολήθηκαν και ασχολούνται με τους παράγοντες που επηρεάζουν την παραγωγικότητα και πώς η κυβέρνηση μιας χώρας μπορεί να τους αξιοποιήσει για την επίτευξη των στόχων της ανάπτυξης. Ένας από αυτούς τους παράγοντες, ίσως ο βασικότερος είναι οι υποδομές. Η ποσοτική αξιολόγηση της συμβολής των υποδομών στην παραγωγικότητα χαρακτηρίζεται από αποκλίνουσες απόψεις. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συμβολή του Aschauer (1989) που απέδειξε την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ υποδομών και παραγωγικότητας που επηρεάζεται από τα επενδυτικά σχέδια των κυβερνήσεων που χρησιμοποιούν τις δαπάνες για υποδομές ως εργαλεία για την ευημερία, την οικονομική ανάπτυξη και την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων.

Η παρούσα εργασία ασχολείται κυρίως με τη θεωρητική και βιβλιογραφική προσέγγιση του θέματος της συσχέτισης μεταξύ υποδομών, παραγωγικότητας και ανάπτυξης. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια ιστορική αναδρομή των υποδομών και της παραγωγικότητας στην Ελληνική οικονομία. Στη συνέχεια και στο δεύτερο κεφάλαιο μας απασχολούν οι έννοιες, τα χαρακτηριστικά τους, οι δείκτες μέτρησης και συνοπτικά η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και το οικονομετρικό πλαίσιο για τη σύνδεση των δημοσίων κυρίως υποδομών και της παραγωγικότητας. Στο τρίτο κεφάλαιο εκτός από τη βιβλιογραφική προσέγγιση των μελετών που έχουν γίνει για διάφορες χώρες και δείχνουν τα διαφοροποιημένα αποτελέσματα για το ρόλο που έχουν οι επενδύσεις σε υποδομές στην παραγωγικότητα ανάλογα με το επίπεδο ανάπτυξης, τις κυβερνητικές πολιτικές και τις περιοχές που εφαρμόζονται, βλέπουμε τη διαχρονική εξέλιξη των αναπτυξιακών μοντέλων και αναφερόμαστε στις αναπτυξιακές ανισότητες στην χώρα μας και ευρύτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η χρηματοδότηση αποτελεί την κινητήρια δύναμη για την δημιουργία υποδομών και για το λόγο αυτό στο τέταρτο κεφάλαιο μας απασχολούν τα χρηματοδοτικά προγράμματα που μπορούν να αξιοποιηθούν από την Ελληνική και τις λοιπές Ευρωπαϊκές Κυβερνήσεις στην προσπάθεια της οικονομικής ανάπτυξης. Στο πέμπτο κεφάλαιο μέσα από την εμπειρική προσέγγιση των επιδράσεων που έχει το έργο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας αλλά και την ευρύτερη περιοχή επιρροής του, αξιολογούμε τα αποτελέσματα των υποδομών στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Στο κεφάλαιο αυτό χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από μελέτη ερευνητικής ομάδας του Πανεπιστημίου Πατρών που έγινε για τις χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας.

Ολοκληρώνοντας, θα λέγαμε ότι, η χρησιμότητα της εργασίας αυτής καταγράφεται μέσα από τα συμπεράσματα και τις προτάσεις για ορθολογικότερο και αποδοτικότερο σχεδιασμό των δημοσίων επενδύσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ιστορική αναδρομή :Οι υποδομές και η παραγωγικότητα στην Ελληνική Οικονομία

Η ιστορία της Ελληνικής Οικονομίας βασιζόταν κατά κύριο λόγο στη γεωργία, στη κτηνοτροφία, στο εμπόριο και στη ναυτιλία.

Κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας (1453-1821) έχουμε την αγροτική παραγωγή να αποτελεί τον κυριότερο χώρο οικονομικής δράσης ενώ η εμπορική ναυτιλία μέσα από δυσκολίες αλλά και ευτυχείς συγκυρίες όπως η Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζί (1774), η αύξηση του όγκου των μεταφορών και η αύξηση των κινδύνων που οδήγησε σε αύξηση των κερδών, αποτέλεσε σταθερό πόλο οικονομικής δράσης των Ελλήνων τη στιγμή μάλιστα που οι χερσαίες συγκοινωνίες παρουσιάζουν απερίγραπτη καθυστέρηση.

Πριν τη σύστασή του, το 1828, το Ελληνικό κράτος είχε ήδη δύο δάνεια που χορηγήθηκαν από Αγγλικές τράπεζες για τη δημιουργία υποδομών ενώ σημαντικό ρόλο έχει η συγγραφή των πρώτων κωδίκων δημοσιονομίας και δικονομίας από τον Ιωάννη Καποδίστρια, ο οποίος παράλληλα ενίσχυσε το εμπόριο με την χορήγηση δανείων στους νησιώτες για την αγορά πλοίων και την κατασκευή ναυπηγείων και την γεωργία με τη δημιουργία Γεωργικής Σχολής και την πρώτη απόπειρα για την καλλιέργεια πατάτας.

Η Βασιλεία του Όθωνα (1832-1862) προσπάθησε να αναπτύξει την οικονομία μέσω της ανάπτυξης τριών μονοπωλίων (π.χ. αλάτι) ως πηγές εσόδων, του εμπορίου και της εκτέλεσης έργων που σταμάτησαν όταν απαιτήθηκε η άμεση καταβολή των τοκοχρεολυσίων από τα δάνεια που είχαν δοθεί από Ρωσία, Αγγλία και Γαλλία.

Σημαντικό βήμα στην βελτίωση των υποδομών πραγματοποιήθηκε από τον Χαρίλαο Τρικούπη (1880-1893) με δανειοδότηση, επιβολή φόρων και μείωση του κόστους διοίκησης. Αυτή την περίοδο πραγματοποιήθηκαν η ίδρυση τεχνικών σχολών, η κατασκευή σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου, η αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας και η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με σκοπό την εκβιομηχάνιση της χώρας και κατ' επέκταση την ανάπτυξη.

Ο Ελληνοτουρκικός Πόλεμος το 1897 και οι Βαλκανικοί Πόλεμοι (1912-1922) επέτειναν την άσχημη οικονομική κατάσταση και την ανυπαρξία υποδομών αφού επιβλήθηκε πολεμική αποζημίωση, Διεθνής Οικονομικός Έλεγχος και χρησιμοποιήθηκαν εξωτερικά δάνεια με δυσμενείς όρους για την Ελλάδα.

Η περίοδος του Μεσοπολέμου (1922-1932) είναι περίοδος σταδιακής ανόρθωσης της ελληνικής οικονομίας με ίδρυση βιοτεχνιών, βιομηχανιών και μεγάλων έργων όπως το φράγμα του Μαραθώνα καθώς και αύξηση της εμπορικής κίνησης. Η σημαντικότερη πηγή εσόδων ήταν οι εξαγωγές σταφίδας και καπνού (κατά 60-70 %), οι οποίες μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929 μειώθηκαν σταδιακά παρασύροντας σε κάμψη το εμπόριο, τη βιομηχανία, τη ναυτιλία και δημιουργώντας κοινωνικές αναταραχές που οδήγησαν στην ίδρυση του ΙΚΑ το 1937 με σκοπό τη μείωσή τους.

Ακολούθως, οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι και ο Εμφύλιος Πόλεμος επέφεραν καταστροφές στις υπάρχουσες δημόσιες υποδομές και παραγωγικές δομές και έγινε υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων της χώρας. Το Σχέδιο Μάρσαλ εξαιτίας του Εμφυλίου δεν απέφερε τα αναμενόμενα αποτελέσματα στην οικονομική ανάπτυξη ενώ το 1947 γίνεται επανάκαμψη των δημοσίων επενδύσεων με το Πρόγραμμα Ανακατασκευής της Ελληνικής Οικονομίας που θεσπίστηκε από το Υπουργείο Συντονισμού.

Η μεταπολεμική περίοδος (1948-1967) υπήρξε περίοδος εντατικής ανοικοδόμησης που οδήγησε στην οικονομική ανάπτυξη και τη βελτίωση

του βιοτικού επιπέδου. Πέραν του Σχεδίου Μάρσαλ και των δανειοδοτήσεων που χρηματοδότησαν την ανοικοδόμηση η ελληνική οικονομία βασίστηκε σε τέσσερις (4) παράγοντες : το ναυτιλιακό συνάλλαγμα (πρώτη δύναμη παγκοσμίως), το μεταναστευτικό συνάλλαγμα (επιστροφή χρημάτων Ελλήνων μεταναστών στην πατρίδα σε ισχυρότερα της δραχμής νομίσματα), το τουριστικό συνάλλαγμα (αύξηση των τουριστικών υποδομών και των οργανωμένων υπηρεσιών) και τέλος, οι εξαγωγές αγροτικών προϊόντων (λάδι, ελιές, σταφίδα, φρούτα).

Ραγδαία αύξηση στην εκτέλεση δημοσίων έργων παρουσιάζεται την περίοδο της Δικτατορίας (1967-1974) με εξωτερικό και εσωτερικό δανεισμό που οδήγησε σε έντονη αστυφιλία, κατασπατάληση των κοινωνικών πόρων, ανεξέλεγκτο δανεισμό των ιδιωτικών κατασκευαστικών εταιρειών με εγγυητή το Δημόσιο και σε συνδυασμό με την πετρελαϊκή κρίση του 1973 αύξηση των τιμών προϊόντων και υπηρεσιών. Την περίοδο αυτή ουσιαστικά έχουμε και τη μεταστροφή της ελληνικής οικονομίας από τη γεωργική στη βιομηχανική παραγωγή.

Από το 1974 μέχρι και σήμερα έχουμε εξωτερικό δανεισμό για έργα συγκοινωνιακής, αγροτικής και αστικής υποδομής καθώς και την αποκατάσταση πληγέντων από φυσικές καταστροφές και τεράστιο εσωτερικό δανεισμό που μετέτρεψαν την ελληνική οικονομία από παραγωγική σε οικονομία κυρίως παροχής υπηρεσιών. Αρχικά έχουμε κρατικοποίηση πολλών επιχειρήσεων, αύξηση των κοινωνικών παροχών, μαζικούς διορισμούς στο Δημόσιο και διοχέτευση χρημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε μη βιώσιμες ή ελλειμματικές δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις και στη συνέχεια εξαιτίας των τεράστιων ελλειμμάτων και του δημόσιου χρέους προωθούνται αποκρατικοποιήσεις, μείωση κοινωνικών παροχών, υποτίμηση νομίσματος, μέχρι το 2001 όπου η Ελλάδα εισέρχεται στην Ευρωζώνη. Η είσοδος στην Ευρωζώνη καθώς και η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 οδήγησαν σε αναπτυξιακή τροχιά και

κατασκευαστικό οργασμό υποδομών που όμως το τέλος τους ακολούθησε ύφεση και τελικά η οικονομική κρίση που βιώνουμε σήμερα.

Συνοπτικά, θα λέγαμε, πως η κατανομή πόρων και υποδομών ακολουθεί ένα έντονα συγκεντρωτικό πρότυπο τη δεκαετία του '70 με προτεραιότητα στους αστικούς πόλους ανάπτυξης και επιλεκτικά σε ορισμένες αγροτικές ή μεσαίας αστικοποίησης περιοχές, περνά στη δεκαετία του '80 και στα πρώτα έτη της δεκαετίας του '90 σε ένα αποκεντρωτικό και αναδιανεμητικό πρότυπο με ορισμένες εξαιρέσεις και από τα μέσα της δεκαετίας του '90 μέχρι και σήμερα εμφανίζεται συγκέντρωση πόρων στους δυναμικούς πόλους και άξονες ανάπτυξης της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Θεωρητικό πλαίσιο συσχέτισης υποδομών- παραγωγικότητας

2.1 Υποδομές : Ορισμοί – Χαρακτηριστικά – Κατηγορίες-Δείκτες μέτρησης

Είναι δύσκολο να βρεθεί ένας περιοριστικός ορισμός για τις υποδομές που σύμφωνα με τον Π.Σκάγιαννη (1994) είναι επενδύσεις εκφρασμένες σε φυσικό κεφάλαιο σταθερό στο έδαφος και σχετικά μεγάλης κλίμακας που στοχεύουν στην εξυπηρέτηση διαφόρων ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Κατά τον A.Hirschman (1958) οι δημόσιες υποδομές είναι ένα πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο που υποστηρίζουν τις ιδιωτικές παραγωγικές δραστηριότητες, προσφέρονται δωρεάν ή σε τιμές που ορίζει το κράτος, οι υπηρεσίες τους είναι ενσωματωμένες στο πάγιο κεφάλαιο κάθε περιοχής, χαρακτηρίζονται από μεγάλες αδιαιρετότητες, έχουν υψηλή ένταση κεφαλαίου και σχετικά χαμηλή κεφαλαιακή απόδοση ενώ χαρακτηρίζονται ως δημόσιο αγαθό λόγω της τεχνολογικής ή πολιτικής αδυναμίας να αποκλειστούν οι χρήστες που δεν καταβάλλουν το απαιτούμενο τίμημα. Ο D.Biehl (1986) αναφέρει ως κύρια χαρακτηριστικά των υποδομών τη γεωγραφική ακινησία, την αδιαιρετότητα, τη μη υποκατάσταση και την εξυπηρέτηση ενός ευρέους φάσματος αναγκών που είναι βασικές για το κοινωνικό σύνολο και την παραγωγική διαδικασία χωρίς να υπόκεινται στις δυνάμεις της αγοράς.

Οι δύο μεγάλες κατηγορίες στις οποίες διαχωρίζονται οι υποδομές παγίου κεφαλαίου είναι οι παραγωγικές και οι κοινωνικές. Αναφέροντας παραγωγικές υποδομές εννοούμε μεταφορές, ύδρευση-αποχέτευση- διαχείριση υδάτινων πόρων, αγροτικές, βιομηχανικές, ενεργειακές, έρευνας

και τεχνολογίας, περιβαλλοντικές (επεξεργασία και διαχείριση αστικών βιομηχανικών αποβλήτων, εξυγίανση χώρων εναπόθεσης απορριμμάτων), δίκτυα τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής κ.λ.π. Οι κοινωνικές υποδομές περιλαμβάνουν την εκπαίδευση, την περίθαλψη-πρόνοια, τον πολιτισμό, τον αθλητισμό, την αναψυχή, τη δημόσια διοίκηση κ.λ.π.

Μία νέα κατηγορία υποδομών χαμηλής έντασης φυσικού κεφαλαίου είναι οι λεγόμενες άυλες υποδομές όπως δίκτυα συμβουλευτικών υπηρεσιών για τις επιχειρήσεις, συστήματα χρηματοδότησης ΜΜΕ, συστήματα παρακολούθησης των εξελίξεων στην αγορά εργασίας, συστήματα μηχανογράφησης αποφεύγοντας προσεκτικά το χαρακτηρισμό καθαρών λειτουργικών δαπανών ως υποδομές.

Καθεμία από τις προαναφερθείσες κατηγορίες μπορούν να διαιρεθούν σε υποενότητες όπως χερσαίες, υδάτινες, εναέριας ή κομβικές, γραμμικές, δικτυακές ή τοπικές, περιφερειακές, εθνικές, διακρατικές ανάλογα με τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη διαίρεση αυτή που μπορεί να είναι μορφολογικά, γεωμετρικά, ιδιοκτησίας ή γεωγραφικά.

Η μέτρηση μιας υποδομής αφορά κυρίως την ποσότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν μέσω της μέτρησης ορισμένων χαρακτηριστικών κάθε κατηγορίας υποδομής από τα οποία μπορούμε, περισσότερο ή λιγότερο άμεσα, να έχουμε τα συμπεράσματα που απαιτούνται. Η έλλειψη της ποιοτικής διάστασης και η κακή χρήση των δεικτών μέτρησης είναι επικίνδυνα στοιχεία για την αξία των συμπερασμάτων που αφορούν την επάρκεια της υποδομής και την ταύτιση της ύπαρξης των παγίων στοιχείων της με την δυνατότητα αξιοποίησής της. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι δείκτες μέτρησης υποδομών χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση διαπεριφερειακών ή διακρατικών συγκρίσεων που απαιτούν μία κοινή βάση. Οι διαπεριφερειακές συγκρίσεις γίνονται με βάση την τιμή του πληθυσμού ή της έκτασης, οι σημειακές υποδομές σχετίζονται με τον εξυπηρετούμενο πληθυσμό ενώ οι γραμμικές και δικτυακές υποδομές με την έκταση της

εξυπηρετούμενης περιοχής. Όταν δεν θέλουμε να μετρήσουμε μια κατηγορία υποδομής αλλά το σύνολο των υποδομών τότε πρέπει να γίνει σύνθεση διαφορετικών δεικτών με πιο συνήθη μέθοδο αυτή της κανονικοποίησης με διατύπωση σε απόλυτες τιμές ανεξάρτητες μονάδων μέτρησης. Με αυτό τον τρόπο οι επιμέρους δείκτες αθροίζονται σε ένα συνθετικό δείκτη για το επίπεδο υποδομής κάθε περιφέρειας.

Ένας τρόπος κανονικοποίησης είναι η διαίρεση της τιμής του δείκτη (Δ) μίας κατηγορίας υποδομής (i) σε μία περιφέρεια (π) με την μέγιστη τιμή που ο δείκτης αυτής της κατηγορίας ($\text{Max}\Delta_i$) εμφανίζει στο σύνολο των υπό σύγκριση περιφερειών $\pi(1, \dots, v)$ δηλαδή $K_{\Delta_i, \pi} = \Delta_{i, \pi} / \text{Max}\Delta_{i, \pi(1, \dots, v)}$. Όταν η κλιμάκωση των τιμών του δείκτη δεν είναι ομαλή τότε η κανονικοποίηση μπορεί να γίνει είτε διαιρώντας την τιμή του δείκτη με το μέσο όρο των τιμών του δείκτη στις διάφορες περιφέρειες για τη συγκεκριμένη κατηγορία δηλαδή $K_{\Delta_i, \pi} = \Delta_{i, \pi} / (\sum \Delta_{i, \pi(1, \dots, v)} / v)$ είτε με στατιστική τυποποίηση λαμβάνοντας την απόλυτη τιμή της διαφοράς μεταξύ της τιμής του δείκτη από τη μέση τιμή ($M\Delta$) για τις διάφορες περιφέρειες και διαιρώντας με την τυπική απόκλιση sd δηλαδή $K_{\Delta_i, \pi} = |\Delta_{i, \pi} - M\Delta_{i, \pi(1, \dots, v)}| / sd$. Επομένως, ο συνθετικός δείκτης (CI) για μια περιφέρεια είναι το άθροισμα των κανονικοποιημένων δεικτών όλων των κατηγοριών υποδομής στην περιφέρεια $CI_{\pi} = \sum K_{\Delta_i(1, \dots, v), \pi}$. Ο συνθετικός δείκτης δεν μπορεί να αποτελέσει πληροφορία για την ισορροπία μεταξύ των διαφορετικών κατηγοριών υποδομής στο εσωτερικό μιας περιφέρειας εάν δεν γνωρίζουμε και την τυπική απόκλιση των τιμών των κανονικοποιημένων δεικτών που τον συνθέτουν.

2.2 Παραγωγικότητα : Ορισμός – Χαρακτηριστικά – Δείκτες μέτρησης

Όσον αφορά στην παραγωγικότητα ένας γενικός ορισμός είναι ότι αποτελεί τη σχέση μεταξύ των δημιουργούμενων εκροών από ένα σύστημα παραγωγής ή παροχής υπηρεσιών και των εισροών που είναι απαραίτητες για την δημιουργία αυτών των εκροών. Η παραγωγικότητα δηλαδή, εκφράζει το πόσο αποδοτικά και αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται οι πόροι για την παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών.

Η έννοια της βελτίωσης της παραγωγικότητας βασίζεται σε τρεις άξονες : την παραγωγή περισσότερων προϊόντων ή υπηρεσιών με τη χρησιμοποίηση των ίδιων παραγωγικών συντελεστών, την παραγωγή των ίδιων σε ποιότητα και ποσότητα προϊόντων ή υπηρεσιών με τη χρησιμοποίηση λιγότερων παραγωγικών συντελεστών και τέλος, την μεγαλύτερη αύξηση των παραγόμενων προϊόντων ή υπηρεσιών με μικρότερη αύξηση των χρησιμοποιούμενων παραγωγικών συντελεστών.

Η μέτρηση της παραγωγικότητας γίνεται είτε μέσω του ρυθμού μεταβολής της ανά χρονική περίοδο είτε μέσω του απόλυτου ύψους της κυρίως για συγκρίσεις μεταξύ διαφορετικών οικονομικών συστημάτων. Η μέτρηση μπορεί να αφορά την επιχείρηση, τον κλάδο ή την οικονομία γενικότερα και για το λόγο αυτό έχουμε διαφορετικούς δείκτες μέτρησης της παραγωγικότητας όπως :

- Δείκτης Ολικής Παραγωγικότητας (Total Factor Productivity) που συσχετίζει το αποτέλεσμα με το σύνολο των χρησιμοποιούμενων πόρων.
- Σύνθετοι δείκτες που συσχετίζουν το αποτέλεσμα με μια δέσμη πόρων όπως η εργασία και το κεφάλαιο.
- Απλοί δείκτες που συσχετίζουν το αποτέλεσμα με έναν μόνο πόρο π.χ. παραγωγικότητα εργασίας ή παραγωγικότητα κεφαλαίου.

- Απλουστευμένοι, εξειδικευμένοι δείκτες για κάθε επιχείρηση ή ακόμη για κάθε λειτουργία της επιχείρησης.

Ουσιαστικά για την μέτρηση της παραγωγικότητας ενός συστήματος κάνουμε μέτρηση των εκροών και των εισροών αυτού και συσχετίσι τους.

Οι δείκτες παραγωγικότητας χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της επίδρασης διαφόρων παραγόντων όπως της τεχνολογίας στην παραγωγικότητα και κατ' επέκταση στην οικονομική ανάπτυξη και βάσει των αποτελεσμάτων διαμορφώνονται οι πολιτικές για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας προς όφελος του πληθυσμού. Η βελτίωση της παραγωγικότητας σε μια οικονομία οδηγεί γενικά σε υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα που αποτελεί κριτήριο βιοτικού επιπέδου και δίνει τη δυνατότητα στο κράτος να μεριμνήσει για δίκαιη κατανομή του εισοδήματος, επαρκείς κοινωνικές παροχές, ασφάλεια, ισότητα ευκαιριών, προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Επίσης, δημιουργεί μακροχρόνια ανάπτυξη στο εθνικό εισόδημα και την εθνική παραγωγή και οδηγεί σε γενική αύξηση της απασχόλησης.

Χαμηλοί ρυθμοί αύξησης του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος παρατηρούνται στις χώρες που σημειώνουν υψηλούς ρυθμούς αύξησης της παραγωγικότητας, με έμφαση στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις σε νέες τεχνολογικές εφαρμογές και νέα προϊόντα. Σε μακροοικονομικό επίπεδο οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την παραγωγικότητα είναι η δομή της οικονομίας, η οικονομική σταθερότητα, η απασχόληση, η ανεργία και οι υποδομές.

Στο διάγραμμα 2.1 του παραρτήματος έχουμε την περίπτωση μιας εισροής και μιας εκροής όπου P_0 και P_1 αντιπροσωπεύουν δύο παραγωγικές διαδικασίες που επηρεάζονται από την ύπαρξη τεχνολογικής υποδομής. Η διαφορά των δύο σημείων χωρίζεται σε δύο αποστάσεις, την (P_0-1) που αφορά μετακίνηση κατά μήκος της καμπύλης ίσης παραγωγής και είναι

αποτέλεσμα της δυνατότητας υποκατάστασης εισροών λόγω τεχνολογίας και την (1-Ρ₁) που αφορά μετατόπιση της ίδιας της συνάρτησης παραγωγής και αντιπροσωπεύει τεχνολογική πρόοδο ή αύξηση στο ρυθμό παραγωγικότητας.

Χρησιμοποιώντας τους δείκτες παραγωγικότητας μπορούμε να εξάγουμε συμπεράσματα για τη χώρα μας από τα διαγράμματα 2.2 και 2.3 του παραρτήματος όπου βλέπουμε την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής της παραγωγικότητας εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο) και του μοναδιαίου εργατικού κόστους αντίστοιχα σε σύγκριση με χώρες με παρόμοια δομή οικονομίας όπως η Κύπρος, η Ισπανία, η Μάλτα και το μέσο όρο των 27 χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2000 έως 2011.

2.3 Μεθοδολογία μετρήσεων υποδομών-παραγωγικότητας

Η σχέση μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής επενδυτικής δαπάνης χαρακτηρίζεται από δύο αντίθετες πλευρές. Από τη μία το δημόσιο κεφάλαιο αυξάνει την παραγωγικότητα του ιδιωτικού κεφαλαίου άρα και τη μοναδιαία απόδοσή του ενώ από την άλλη υποκαθιστά το ιδιωτικό κεφάλαιο εκτοπίζοντας ιδιωτικές επενδύσεις που διαφορετικά θα πραγματοποιούνταν. Η αύξηση της αποδοτικότητας προκύπτει από την δωρεάν εισροή στην παραγωγική διαδικασία των υπηρεσιών που προσφέρουν οι υποδομές ως μείωση των στοιχείων κόστους και προσελκύει περισσότερα επενδυτικά κεφάλαια που αυξάνουν την παραγωγικότητα. Το γεγονός ότι πολλές φορές παρατηρείται υψηλό απόθεμα υποδομών σε ανεπτυγμένες οικονομίες καθώς η αυξημένη παραγωγική διαδικασία αναγκάζει το δημόσιο στην δημιουργία συνοδευτικών υποδομών οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ανάπτυξη φέρνει τις υποδομές. Όλες οι σχετικές

οικονομικές μέθοδοι δείχνουν ότι η σχέση αιτίου και αιτιατού λειτουργεί και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Η αξιολόγηση των δημοσίων επενδύσεων περιλαμβάνει τρία στάδια εξαρτώμενα από το χρόνο πραγματοποίησης που είναι η εκ των προτέρων (ex ante), η ενδιάμεση κατά τη διάρκεια της επένδυσης (on going) και η εκ των υστέρων (ex post). Η ex ante αξιολόγηση αναφέρεται στην επισήμανση, μέτρηση και σύγκριση των προβλεπόμενων επιπτώσεων (ωφελειών-κόστους) των προτεινόμενων ή προγραμματιζόμενων εναλλακτικών σχεδίων επένδυσης. Η on going αξιολόγηση εκτιμά και αναλύει το βάσιμο των υποθέσεων που έγιναν και προτείνει όπου χρειάζεται τον μερικό επαναπροσανατολισμό ή την τροποποίηση της επένδυσης. Τέλος, η ex post αξιολόγηση μετρά και αναλύει τις αποκλίσεις μεταξύ προβλέψεων και πραγματοποιήσεων των άμεσων ή έμμεσων επιπτώσεων ή επιδράσεων των επενδύσεων.

Τα τελευταία χρόνια η ανάλυση κόστους-οφέλους μιας επένδυσης έχει αντικατασταθεί από ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας-ωφελιμότητας που περιλαμβάνει εξειδικευμένες μεθόδους υπολογισμού και αξιολόγησης των δευτερογενών επιπτώσεων στα οικονομικά χαρακτηριστικά των επηρεαζόμενων περιοχών. Οι Dowrick (1994) και Nadiri and Mamuneas (1996) αναφέρονται στις δευτερογενείς επιπτώσεις των δημοσίων επενδύσεων και τονίζουν τα οφέλη που προκύπτουν από τη μείωση του κόστους στην παραγωγή καθώς και τη δυνατότητα ανάπτυξης καινοτομικών προϊόντων εξαιτίας της «επιδότησης» που δίνεται μέσω του δημόσιου αγαθού των υποδομών και της χρησιμοποίησης των ιδιωτικών επενδύσεων σε στόχους που αυξάνουν την παραγωγικότητα. Ορισμένοι αναλυτές επισημαίνουν τον διευκολυντικό ρόλο των δημοσίων επενδύσεων για τις υφιστάμενες δομές αφού δημιουργούν ευκαιρίες και λειτουργούν ως καταλύτες για την ανάπτυξη και την παραγωγικότητα συνδέοντας τα τεχνολογικά δίκτυα και αλληλεπιδρώντας σε όλους τους τομείς (συναλλαγές, κόστος συντονισμού, εξορθολογισμός και γεωγραφική

διάδοση της γνώσης και της πληροφορίας, πρόσβαση σε μεγαλύτερες και νέες αγορές, αύξηση του ανταγωνισμού, εξειδίκευση). Μία σημαντική συγκριτική ανάλυση των μεθόδων αξιολόγησης επενδύσεων CBA (ανάλυση κόστους ωφέλειας) και MCA (ανάλυση πολλαπλών κριτηρίων) κυρίως για έργα μεταφορών έγινε από τους Bristow and Nellthorp (2000) ενώ τροποποιήσεις της μεθόδου CBA έγιναν προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι αποκλίσεις από τις συνθήκες τέλει ανταγωνισμού και οι στρεβλώσεις της αγοράς αποκαθιστώντας την αξιοπιστία του συστήματος τιμών [SACTRA (1999), OECD (2002)].

Όπως έχουμε προαναφέρει οι υποδομές αποτελούν ένα πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο που μπορεί να μην αναφέρεται ρητά στους προσδιοριστικούς παράγοντες της ανάπτυξης όμως από τη συνάρτηση παραγωγής Cobb-Douglas $Y = AK^{\alpha}/L^{\beta}$ όπου Y το εισόδημα, A ο δείκτης παραγωγικότητας, K το απόθεμα κεφαλαίων, L η απασχόληση, α η ελαστικότητα του εισοδήματος ως προς το κεφάλαιο και β η ελαστικότητα του εισοδήματος ως προς την απασχόληση διαπιστώνουμε ότι μπορούν να περιληφθούν στο κεφάλαιο K . Επίσης, μπορούμε να αναφέρουμε ότι το επίπεδο παραγωγής συνδέεται με την παραγωγικότητα του κεφαλαίου εάν αξιοποιήσουμε το υπόδειγμα οικονομικής μεγέθυνσης κατά Harrod-Domar $g=s/k$ όπου g ο ρυθμός αύξησης του εισοδήματος, s ο ρυθμός αποταμίευσης και k ο ρυθμός αύξησης της παραγωγικότητας του κεφαλαίου.

Μία από τις πιο σημαντικές μελέτες για τη σύνδεση των υποδομών με την παραγωγικότητα είναι του οικονομολόγου D.Aschauer (1989) που εκτιμά με παλινδρόμηση την συνάρτηση $\ln Q = \ln MFP + \lambda t + \alpha \ln K + \beta \ln L + \gamma \ln G$ όπου Q : η παραγωγή, MFP : το επίπεδο τεχνολογίας, K : το απόθεμα ιδιωτικού παγίου κεφαλαίου, L : η απασχόληση, G : το απόθεμα δημόσιου παγίου κεφαλαίου, t : η χρονική περίοδος, και $\lambda, \alpha, \beta, \gamma$ οι παράμετροι του χρόνου και των εισροών των συντελεστών παραγωγής αντίστοιχα. Εδώ φαίνεται και η μακροπρόθεσμη επίπτωση της δημόσιας δαπάνης για υποδομές με διαρθρωτικό τρόπο μέσω της προσφοράς. Σε πιο αναλυτική

μορφή η A.Munnell (1993) αντικατέστησε το G με H για αυτοκινητοδρόμους, WS για υδρεύσεις και αποχετεύσεις, O για λοιπές υποδομές. Τα αποτελέσματα αυτής της συνάρτησης δείχνουν ότι αύξηση κατά 1 % των αποθεμάτων δημοσίου παγίου κεφαλαίου συντελεί σε 0,34 % αύξηση της παραγωγής και ο Aschauer κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η επίπτωση στη μεταβολή του ΑΕΠ από μία αύξηση της δημόσιας δαπάνης για υποδομές υπερβαίνει σημαντικά την επίπτωση από αντίστοιχη αύξηση της ιδιωτικής επενδυτικής δαπάνης. Σε άλλη μελέτη της η A.Munnell τροποποιώντας τη συνάρτηση παραγωγής τύπου Cobb-Douglas ως $\ln Y_{it} = \alpha_i + gT + \alpha \ln Lit + \beta \ln Kit + \gamma \ln Git$ όπου Y_{it} η αξία της παραγωγής του ιδιωτικού τομέα στην περιφέρεια i το έτος t , Lit η απασχόληση στον ιδιωτικό τομέα, Kit το απόθεμα των ιδιωτικών παραγωγικών κεφαλαίων, Git το απόθεμα δημοσίου κεφαλαίου (υποδομές) και gT ο ρυθμός αύξησης της τεχνολογικής προόδου, κατέληξε σε τρία συμπεράσματα. Το πρώτο αφορά τις υποδομές που έχουν άμεση σχέση με την παραγωγική διαδικασία οι οποίες εμφάνισαν σημαντική θετική σχέση με το επίπεδο παραγωγικότητας των ιδιωτικών κεφαλαίων κάτι που δεν συνέβη με τις κοινωνικές υποδομές. Το δεύτερο αφορά τη σημασία της υποδομής που διαφοροποιείται ανάλογα με το στάδιο οικονομικής ανάπτυξης κάθε περιοχής. Τέλος, το τρίτο συμπέρασμα αφορά την επίπτωση του δημοσίου κεφαλαίου στην παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού μιας περιφέρειας που αυξάνει όταν ληφθεί υπόψη και το απόθεμα υποδομής των γειτονικών περιοχών.

Γενικά, τα εμπειρικά στοιχεία που εξάγονται από τη μελέτη Aschauer για τις ΗΠΑ δείχνουν ότι οι υποδομές συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της παραγωγικότητας. Ο Eberts (1999) σημειώνει ότι δεν μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει οριστική εκτίμηση σχετικά με το μέγεθος της συνεισφοράς των υποδομών στην παραγωγικότητα καθώς η ελαστικότητά της κυμαίνεται από 0,01 έως 0,45. Οι Canning και Pedroni (1999) συγκρίνοντας χώρες (άνω των 70) διαφορετικού μεγέθους βρήκαν

ότι οι υποδομές έχουν μακροχρόνιες επιδράσεις στην οικονομική μεγέθυνση όμως το μέγεθος της επίδρασης διαφέρει ανάλογα με το μέγεθος της χώρας και το είδος της υποδομής. Οι Canning και Bennathan (2000) συμπέραναν ότι οι χώρες που κερδίζουν από την επιπλέον υποδομή είναι κυρίως χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος. Αντίστοιχες μελέτες για τα ελληνικά δεδομένα έχουν γίνει για την περίοδο 1963-1990 από τους Σεγούρα-Χριστοδουλάκη (1997) που διαπίστωσε ότι μία αύξηση του αποθέματος σε υποδομές κατά 1 % οδηγεί σε αύξηση του ΑΕΠ της μεταποίησης κατά 0,42 % ενώ οι Λαμπρινίδης-Ψυχάρης-Καζάζης (1998) διαπίστωσαν αντίστοιχη αύξηση στο προϊόν των ελληνικών Νομών.

2.4 Οικονομετρικό πλαίσιο

Η οικονομετρική προσέγγιση αναπτύχθηκε κυρίως προκειμένου να αξιολογηθούν η ιδιωτική ή δημόσια επενδυτική πολιτική στην εθνική ή περιφερειακή οικονομία, παρέχοντας αναλυτική εικόνα της διάρθρωσης της περιφερειακής οικονομίας και των σχέσεων μεταξύ περιφέρειας και του υπόλοιπου χώρου. Τα οικονομετρικά υποδείγματα διακρίνονται σε δύο κατηγορίες : τα «εκ των άνω προς τα κάτω» (top-down) όπου η κατεύθυνση λειτουργίας είναι από το σύνολο προς τα συστατικά μέρη του συνόλου και τα «εκ των κάτω προς τα άνω» (bottom-up) όπου η κατεύθυνση είναι αντίθετη δηλαδή από τα συστατικά μέρη προς το σύνολο.

Η μελέτη των συναρτήσεων κόστους (κέρδους) δίνει πολύ σημαντικές πληροφορίες σχετικά με την επίδραση των επενδύσεων σε υποδομές στην παραγωγή των επιχειρήσεων, στην τεχνολογική μεταβολή, στις οικονομίες κλίμακας, στη ζήτηση για εργασία, πρώτες ύλες και ιδιωτικά κεφάλαια. Σκοπός της μελέτης είναι η οικονομετρική εκτίμηση της μεταβολής του κόστους που οφείλεται στις κρατικές δαπάνες για υποδομές, της τεχνολογίας, της οριακής ωφέλειας και του ρυθμού αλλαγής της ολικής παραγωγικότητας στους υπό εξέταση τομείς.

Η βασική υπόθεση είναι ότι οι επιχειρήσεις στους διάφορους κλάδους της οικονομίας συμπεριφέρονται με τρόπο που να ελαχιστοποιούν το κόστος παραγωγής. Η συνάρτηση κόστους που χρησιμοποιείται είναι η Translog και αποτελεί μια τοπική προσέγγιση δευτέρου βαθμού μιας αυθαίρετης συνάρτησης κόστους και έχει ενσωματωμένη την υπόθεση σταθερών οικονομιών κλίμακας. Στη συνάρτηση εξετάζουμε εννέα (9) κλάδους με τομέα βάσης τον τομέα (6). Το μέσο κόστος παραγωγής του κάθε τομέα είναι συνάρτηση των τιμών των εισροών, της χρονικής τάσης, του κεφαλαίου και της εργασίας. Για να μετρηθεί η επίδραση του δημόσιου τομέα στην παραγωγικότητα εισάγεται στο μοντέλο η δημόσια δαπάνη για υποδομές ως εξωγενής (predetermined) μεταβλητή μέσω της οποίας μπορούμε να μετρήσουμε και τη μείωση του κόστους των διαφόρων τομέων της οικονομίας από την αύξηση των υποδομών. Η συνάρτηση κόστους που εκτιμάται δίνεται από τον τύπο :

$$\begin{aligned} \ln C_{it} = & A_0 + \sum_{i=1}^9 \{6\} A_i D_i + A_K \ln w k_{it} + \sum_{i=1}^9 \{6\} A_{Ki} \ln w k_{it} D_i \\ & + A_L \ln w l_{it} + \sum_{i=1}^9 \{6\} A_{Li} \ln w l_{it} D_i + A_{it} + \sum_{i=1}^9 \{6\} A_{it} D_i \\ & + A_Y \ln Y_{it} + A_G \ln G_t + A_{GK} \ln G_{it} \ln w k_{it} + A_{GL} \ln G_t \ln w l_{it} \\ & + A_{KT} \ln w k_{it} + A_{LT} \ln w l_{it} + A_{GT} \ln G_{it} \\ & + \frac{1}{2} \left[A_{KK} (\ln w k_{it})^2 + A_{KL} \ln w k_{it} \ln w l_{it} + A_{LK} \ln w l_{it} \ln w k_{it} \right] \\ & + \frac{1}{2} \left[A_{LL} (\ln w l_{it})^2 + A_{GG} (\ln G_t)^2 + A_{tt} t^2 \right] + \varepsilon_{it} \end{aligned}$$

Όπου C_{it} είναι το συνολικό κόστος παραγωγής του κλάδου I στη χρονιά t και ορίζεται ως το άθροισμα της αξίας των εισροών, δηλαδή του κεφαλαίου και της εργασίας, W_k η τιμή του κεφαλαίου, W_l ο μισθός της εργασίας, Y το επίπεδο της εκροής, t ένας συντελεστής χρονικής τάσης, G_t η κρατική δαπάνη για υποδομές στη χρονιά t και E_{it} ένας τυχαίος όρος σφάλματος. Το πρόθεμα \ln αντιπροσωπεύει το φυσικό λογάριθμο της αντίστοιχης μεταβλητής. Επίσης, για να εξεταστεί η παραγωγικότητα του

κάθε κλάδο ξεχωριστά, έχουν προστεθεί ψευδομεταβλητές που προσδιορίζουν τον κλάδο από τον οποίο προέρχεται η κάθε παρατήρηση. Για να εισαγάγουμε ετερογένεια μεταξύ των τομέων οικονομικής δραστηριότητας, επιτρέπουμε να διαφέρει η σταθερά (A_i), η τιμή του κεφαλαίου (W_k), ο μισθός της εργασίας (W_l) και ο συντελεστής τάσης (t) για κάθε τομέα. Ο συντελεστής αλληλεπίδρασης της κρατικής δαπάνης για υποδομές είναι κοινός για όλους τους τομείς μιας και η δαπάνη είναι κοινή για ολόκληρη την οικονομία.

Από τη χρήση λήμματος του Shephard έχουμε τη συνάρτηση του μεριδίου εργασίας στο συνολικό κόστος ως εξής :

$$S_{Lit} = \frac{w_l L_{it}}{C} = A_L + \sum_{i=1}^9 \{6\} A_{Li} D_i + \frac{1}{2} (A_{KL} + A_{LK}) \ln w_k + A_{LL} \ln w_l + A_{GL} \ln G_t + \eta_{it}$$

Επίσης, λόγω γραμμικής ομοιογένειας της συνάρτησης κόστους στις τιμές των συντελεστών παραγωγής (κεφάλαιο και εργασία) και συμμετρίας του μοντέλου θέτουμε τους ακόλουθους περιορισμούς :

Γραμμική Ομοιογένεια στις τιμές:

$$A_K + A_L = 1$$

$$A_{KK} = A_{LL}$$

$$A_{KK} + A_{KL} = 0$$

$$(i = 1, \dots, 9, \quad i \neq 6)$$

Συμμετρία:

$$A_{KL} = A_{LK}$$

Η εκτίμηση των ανωτέρω συναρτήσεων γίνεται μέσω της μεθόδου ISUR (Iterative Seemingly Unrelated Regression) που αφορά την εκτίμηση συστημάτων εξισώσεων όπου οι τυχαίοι όροι σφάλματος συσχετίζονται και η μεταβολή του κόστους που οφείλεται στις κρατικές δαπάνες που γίνονται για υποδομές υπολογίζεται χρησιμοποιώντας την παράγωγο $\frac{\partial \ln C_i}{\partial \ln G_t}$ για κάθε τομέα της οικονομίας και η μεταβολή της τεχνολογίας με την

παράγωγο $\frac{\partial \ln C_i}{\partial t}$. Η οριακή ωφέλεια του κάθε τομέα εκτιμάται ως :

$$MB_i = -\varepsilon_i \frac{C_i}{G} \quad \varepsilon_i = \frac{\partial \ln C}{\partial \ln G}, \quad C_i \text{ το κόστος του κάθε τομέα και } G \text{ η κρατική}$$

επένδυση σε υποδομές. Η αλλαγή στο ρυθμό της ολικής παραγωγικότητας

δίνεται από την εξίσωση : $TFP_g = -\frac{\partial \ln C}{\partial t} - \frac{\partial \ln C}{\partial \ln G} * \hat{G}$ όπου TFPg είναι η

αλλαγή στο ρυθμό ολικής παραγωγικότητας, $\frac{\partial \ln C}{\partial \ln G}$ είναι η πρώτη παράγωγος συνάρτησης κόστους ως προς το απόθεμα των δημοσίων δαπανών, \hat{G} ο ρυθμός αλλαγής του αποθέματος των δαπανών και $\frac{\partial \ln C}{\partial t}$ ορίζεται ως η πρώτη παράγωγος της συνάρτησης κόστους ως προς το χρόνο.

Αν $TFP_g > 0$, τότε παρατηρείται θετική αλλαγή στο ρυθμό παραγωγικότητας.

Αν $TFP_g < 0$, τότε ο ρυθμός αλλαγής της παραγωγικότητας μειώνεται διαχρονικά ενώ αν $TFP_g = 0$, η παραγωγικότητα δεν μεταβάλλεται διαχρονικά. Το TFPg υπολογίζεται ξεχωριστά για κάθε κλάδο.

Εξετάζοντας από κριτική άποψη την οικονομετρική ανάλυση ως μέθοδο μπορούμε να πούμε ότι δύναται να δημιουργήσει απώλεια πληροφοριών, αστάθεια των υπολογισμένων συντελεστών και αποτελέσματα λανθασμένης προσομοίωσης καθώς βασίζεται σε θεωρία που απαιτεί πολλές επεξηγηματικές μεταβλητές και μη γραμμική συναρτησιακή σχέση ανάμεσα σε εξαρτημένη και επεξηγηματικές μεταβλητές ενώ συνήθως χρησιμοποιούνται απλές συναρτήσεις για τη διευκόλυνση των υπολογισμών και οι περισσότεροι σημαντικές μεταβλητές. Περιορισμένη είναι η δυνατότητα προεκτίμησης των επιπτώσεων από την κατασκευή ή βελτίωση υποδομών ενώ αντίθετα μπορούν να υπολογισθούν μακροοικονομικά μεγέθη όπως η απασχόληση, το εισόδημα, η βιομηχανική παραγωγή κ.λ.π. σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Στη χώρα μας η

ανεπάρκεια της απαιτούμενης στατιστικής οργάνωσης δημιουργεί δυσκολίες στην κατάρτιση και εφαρμογή οικονομετρικών υποδειγμάτων.

2.5 Μεθοδολογία πινάκων Εισροών-Εκροών (I-O)

Μία διεθνώς αναγνωρισμένη μεθοδολογία εκτίμησης της επίδρασης στην ανάπτυξη ενός έργου είναι η χρήση του πολυφερειακού υποδείγματος εισροών-εκροών τόσο σε περιφερειακό [Miernyk (1967), Richardson (1972), Hewings and Jensen (1986)] όσο και σε τοπικό επίπεδο [Miller and Blair (1985), Isard et al (1998)].

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται αφορά στον υπολογισμό των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων από την κατασκευή ενός έργου και τη διάχυσή τους στο χώρο. Προκειμένου να ανταποκριθεί στη μεταβολή της ζήτησης ο κλάδος του έργου χρησιμοποιεί εισροές από άλλους κλάδους της οικονομίας, χωρικά εντοπισμένους, που με τη σειρά τους για να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση για το προϊόν τους ζητούν περισσότερες εισροές από τους δικούς τους προμηθευτές κ.ο.κ. Με τον τρόπο αυτό αναπτύσσονται οι διακλαδικές διασυνδέσεις, διαχέεται η συνολική επίδραση και προς άλλες περιφέρειες αλλά και μέρος αυτών δύναται να επιστρέψει στην αρχική οικονομική περιοχή αυξάνοντας το εισόδημά της.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί έχουμε την θεώρηση μιας οικονομίας με n κλάδους και του πλέγματος των διακλαδικών σχέσεων.

$$\underbrace{\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \cdot \\ \cdot \\ X_n \end{bmatrix}}_X - \underbrace{\begin{bmatrix} \alpha_{11} & \alpha_{12} & \cdot & \cdot & \cdot & \alpha_{1n} \\ \alpha_{21} & \alpha_{22} & \cdot & \cdot & \cdot & \alpha_{2n} \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot & \cdot \\ \alpha_{n1} & \alpha_{n2} & \cdot & \cdot & \cdot & \alpha_{nn} \end{bmatrix}}_A \underbrace{\begin{bmatrix} X_1 \\ X_2 \\ \cdot \\ \cdot \\ X_n \end{bmatrix}}_X = \underbrace{\begin{bmatrix} Y_1 \\ Y_2 \\ \cdot \\ \cdot \\ Y_n \end{bmatrix}}_Y$$

Δηλαδή $X - AX = Y$ ή καλύτερα $X(I - A) = Y$ όπου I είναι ένας μοναδιαίος $n \times n$ πίνακας.

Το κάθε α_{ij} ($X_{ij} = \alpha_{ij} X_j$) δείχνει τη χρηματική αξία της άμεσης εισφοράς του κλάδου i που απαιτείται στην παραγωγή μιας επιπλέον μονάδος προϊόντος του κλάδου j .

Η λύση του συστήματος ως προς το διάνυσμα του ακαθάριστου προϊόντος των κλάδων της οικονομίας δίνεται από την σχέση:
 $X = (I - A)^{-1} Y$.

Για διευκόλυνση θέτουμε $B = (I - A)^{-1}$ και επομένως έχουμε ότι $X = BY$. Ο πίνακας B ονομάζεται αντίστροφη μήτρα Leontief και τα στοιχεία του έχουν την ιδιότητα να δείχνουν πόσο θα μεταβληθεί η παραγωγή του κλάδου i εάν αυξηθεί κατά μία μονάδα η ζήτηση για το προϊόν του κλάδου j .

Ισχύει ότι η αύξηση της τελικής ζήτησης προϊόντος ενός κλάδου κατά μία μονάδα απαιτεί τουλάχιστον μία μονάδα αύξησης της παραγωγής του κλάδου στο βαθμό που μέρος της παραγωγής του κλάδου χρησιμοποιείται σαν ενδιάμεση εισροή είτε στον ίδιο είτε (και) σε άλλους κλάδους.

Τα στοιχεία της αντίστροφης μήτρας Leontief (συντελεστές αλληλεξάρτησης) αντιπροσωπεύουν όλα τα άμεσα και έμμεσα αποτελέσματα σε όλο το σύστημα που προκαλούνται από την αύξηση της τελικής ζήτησης για το προϊόν ενός από του κλάδους του.

Οι μεταβολές δε στο συνολικό προϊόν της οικονομίας από την μεταβολή της ζήτησης ενός ή περισσοτέρων κλάδων δίνεται από τις σχέσεις:

$$d\mathbf{X}^* = \mathbf{B} \cdot d\mathbf{Y}^*$$

$$\text{ή } d\mathbf{X}^* = (\mathbf{I} - \mathbf{A})^{-1} \cdot d\mathbf{Y}^*$$

2.6 Μεθοδολογία των συνεντεύξεων

Η πιο απλή μεθοδολογία για την εκτίμηση των οικονομικών αποτελεσμάτων από την ύπαρξη υποδομών είναι η μέθοδος των συνεντεύξεων. Η μέθοδος ξεκινά με την επιλογή ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος από τους εμπλεκόμενους (επιχειρήσεις, νοικοκυριά κ.λ.π.) στο έργο και διερευνώνται οι προτιμήσεις που εκδηλώνουν ή η αξία που αποδίδουν σε αυτό. Στη μέθοδο αυτή λαμβάνονται υπόψη δύο παραδοχές :

- Δεν υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην εκφραζόμενη άποψη-γνώμη και την πραγματική προτίμηση των συνεντευξιαζόμενων.
- Δεν υπάρχει στη συνέντευξη το στοιχείο της προκατάληψης ή της υποκειμενικής αντιληπτικής προδιάθεσης (perceptual set).

Τα πρωτογενή δεδομένα συλλέγονται είτε με προσωπική συνέντευξη είτε με τηλεφωνική έρευνα είτε με έντυπη ταχυδρομική έρευνα. Η διαδικασία της έρευνας έχει ως εξής [Πολύζος (1998)] :

- Καθορίζεται ο τρόπος δειγματοληψίας (τυχαία ή μη) και η μέθοδος που μπορεί να είναι απλή τυχαία (simple random), συστηματική (systematic), στρωματοποιημένη αναλογική (stratified proportional), στρωματοποιημένη δυσανάλογη (stratified disproportional), κατ'ομάδες (cluster) κ.λ.π.
- Σχεδιάζεται το ερωτηματολόγιο.
- Ελέγχεται η αξιοπιστία και η εγκυρότητα της έρευνας.
- Ελέγχεται η καταλληλότητα της μεθόδου ποσοτικοποίησης.
- Αναλύονται τα δεδομένα (στοιχεία) και εκτιμώνται οι οικονομικές επιπτώσεις.

Ορισμένα από τα ερωτήματα που θα μπορούσαν να τεθούν σύμφωνα με τον Rietveld (1994) είναι :

- Ποιο είναι το επίπεδο ικανοποίησης με τις υπάρχουσες υποδομές ;
- Είναι το επίπεδο των υποδομών καθοριστικός παράγοντας για μελλοντική μετεγκατάσταση ή επέκταση επιχειρήσεων ;
- Ποια είναι η πιθανολογούμενη αύξηση της απασχόλησης σε περίπτωση βελτίωσης των υποδομών ;
- Ποιες είναι οι αντιλήψεις των επιχειρηματιών της προς εξέταση περιοχής για τον τρόπο και το επίπεδο παραγωγής που υπάρχουν σε άλλες περιοχές ;

Για την ανάλυση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων, όσον αφορά την επίδραση που ασκούν οι υποδομές, έχουν χρησιμοποιηθεί στατιστικές τεχνικές, τεχνικές ανάλυσης παραγόντων (factor analysis) και εκθετικές αναλύσεις (logit models).

Στη μέθοδο των συνεντεύξεων πολλές από τις ερωτήσεις είναι καθαρά υποκειμενικές και γι' αυτό έχει σημασία για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων να γίνεται σωστή ανάλυση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των συνεντεύξεων. Είναι δύσκολο να έχουμε σύμπτωση μεταξύ των απόψεων που θα ειπωθούν από τους αποκρινόμενους στη

συνέντευξη και της πραγματικής τους προτίμησης ειδικά για κάτι που δεν θα επιφέρει οικονομική επιβάρυνση και η θετική του επίπτωση δεν είναι σημαντική. Είναι επίσης δύσκολο να μετρηθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων μιας περιοχής και η δυνατότητα διείσδυσης σε γειτονικές αγορές μέσα από τη διαδικασία των συνεντεύξεων ώστε να αποτιμηθούν τα συνολικά οφέλη μιας περιοχής από την ανάπτυξη των υποδομών.

Οι πληροφορίες που συλλέγονται μέσω ερωτηματολογίου μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως συμπληρωματικό στοιχείο σε άλλους τύπους πληροφοριών ή να αποτελέσουν μέρος μιας συνολικής μεθοδολογίας.

Η αντίληψη των ανθρώπων έχει συγκεκριμένα όρια και αλλοιώνεται όσο μεγαλώνουν οι αποστάσεις επομένως είναι περιορισμένη και η εμβέλεια της μεθοδολογίας των συνεντεύξεων και μπορεί να εφαρμοσθεί σε υποδομές μικρής χωρικής διάστασης δηλαδή περιφερειακής ή διαπεριφερειακής κλίμακας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Οι επιπτώσεις των υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη και ειδικότερα στην παραγωγικότητα

3.1 Διαχρονική εξέλιξη των μοντέλων οικονομικής ανάπτυξης

Η επιτάχυνση της ανάπτυξης αποτελεί κύριο ζητούμενο για την παγκόσμια οικονομία. Η έννοια της ανάπτυξης αναφέρεται στην επίτευξη – επιδίωξη μιας ή περισσότερων θετικών μεταβολών στα βασικά συστατικά της δραστηριότητας των ανθρώπων σε ποσοτικό, ποιοτικό ή ιδεολογικό υπόβαθρο. Οι μορφές ανάπτυξης (οικονομική, πολιτική, κοινωνική, διοικητική) αλληλοεξαρτώνται και αλληλοεπηρεάζονται. Η οικονομική ανάπτυξη μπορεί να αναφέρεται είτε στην αύξηση του παραγόμενου προϊόντος μιας οικονομίας (economic growth) είτε στην θετική μεταβολή του προϊόντος που συνοδεύεται με μεταβολές στις τεχνικές και θεσμικές συνθήκες που εξυπηρετούν τη διαδικασία παραγωγής του καθώς και αύξηση της αποτελεσματικότητας δηλαδή θετική μεταβολή του παραγόμενου προϊόντος ανά μονάδα εισροής (economic development).

Η οικονομική ανάπτυξη κατά τους Kindleberger and Herrick (1983) περιλαμβάνει τη βελτίωση της υλικής ευημερίας, την εξάλειψη των ανισοτήτων, τις διαρθρωτικές αλλαγές της παραγωγής με στόχο την καθολικότητα της απασχόλησης και την διεύρυνση της συμμετοχής ομάδων ευρύτερης βάσης στη λήψη αποφάσεων.

Σε άλλους ορισμούς για την οικονομική μεγέθυνση ο Kuznets (1971) ανέφερε ότι είναι η μακροπρόθεσμη αύξηση των δυνατοτήτων προσφοράς μιας συνεχώς διευρυνόμενης ποικιλίας οικονομικών αγαθών που βασίζεται στην πρόοδο της τεχνολογίας και των θεσμικών και ιδεολογικών προσαρμογών που απαιτεί ενώ ο Poulson (1994) ορίζει ότι

είναι η αύξηση της κοινωνικής ευημερίας όλων των μελών μιας κοινωνίας και δεν περιλαμβάνει απλώς αυξήσεις στην προσφορά αγαθών και υπηρεσιών.

Κατά άλλους συγγραφείς είναι η μακροχρόνια διαδικασία όπου μια οικονομία αυξάνει και διαφοροποιεί το αποτέλεσμα της παραγωγικής ικανότητας σε συνδυασμό με διαρθρωτικές δομικές αλλαγές που οδηγούν σε συσσωρευτική και αυτοσυντηρούμενη αύξηση του πραγματικού κατά κεφαλή εισοδήματος. Η οικονομική ανάπτυξη συνδέεται άμεσα με την αύξηση του κατά κεφαλή εισοδήματος ως αποτέλεσμα της αύξησης της παραγωγικότητας και όχι του χρόνου εργασίας ή της συνολικής απασχόλησης.

Οι αναπτυξιακές θεωρίες προσεγγίζουν το επίπεδο της παραγωγικότητας ως επίπεδο ευημερίας μιας χώρας ή μιας περιοχής που προέρχεται κυρίως από την τεχνολογική πρόοδο και την καινοτομία και συμβάλλει στην οικονομική μεγέθυνση και την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Σε αυτά τα πλαίσια εξετάζουμε την σχέση των γενικών συνθηκών παραγωγής και της υποδομής μέσα από τα καθεστάτα συσσώρευσης.

Στο Κεϋνσιανό μοντέλο ανάπτυξης η υποδομή χρησιμοποιείται ως μέσο για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των δύο τμημάτων της παραγωγής ρυθμίζοντας τις ροές τους και λειτουργώντας ως αντισταθμιστική δύναμη στη μακροπρόθεσμη πτωτική τάση του κέρδους. Η υποδομή έχει τη δυνατότητα αύξησης της ενεργούς ζήτησης μέσω των δημοσίων επενδύσεων με σκοπό τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και εισοδήματος ενώ ταυτόχρονα παρέχει στο κεφάλαιο τις γενικές συνθήκες παραγωγής.

Στο μονεταριστικό όπως και στο νεοφιλελεύθερο μοντέλο ανάπτυξης έχουμε αλλαγή του ρόλου της υποδομής και μετάβαση σε περισσότερο ευέλικτα καθεστάτα συσσώρευσης. Η τεχνολογική πρόοδος μειώνει τις περιπτώσεις αποκλεισμού που αποτελούν πλέον ζήτημα

κοινωνικής επιλογής, πολιτικής και κόστους, επιτρέπει την ανταλλαξιμότητα, διαφοροποιεί τη σχέση υποδομής και γαιοπροσόδου, δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης και κερδοφορίας του κεφαλαίου υποδομής. Η κερδοφορία επιτυγχάνεται όταν υπάρχει η δυνατότητα εξαγωγής υπεραξίας από την κατασκευή και λειτουργία της υποδομής εξαιτίας ύπαρξης παραγωγικής διαδικασίας, αγοράς και ανταλλαξιμότητας, έχει διαμορφωθεί το μέγεθος του κεφαλαίου που μπορεί να αναλάβει μεγάλα εγχειρήματα υποδομής και τέλος, υπάρχουν οι κατάλληλες κρατικές πολιτικές και διεθνείς ρυθμίσεις.

Η διαχρονική εξέταση των μοντέλων ανάπτυξης μας δείχνει το βασικό ρόλο της υποδομής καθώς και τον κύκλο που κάνει η ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων και διαδικασιών που σχετίζονται άμεσα με αυτήν και την μετατοπίζουν προς το κράτος και αντίστροφα προς τον ιδιώτη. Τα αποτελέσματα των επιδράσεων ανάλογα με το μοντέλο ανάπτυξης είναι διαφορετικά : α)στην ανάπτυξη του κεφαλαίου, στη συγκέντρωση, στην ισχυροποίηση ή εξασθένηση του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, β)απώλεια ή δημιουργία θέσεων απασχόλησης, περισσότερο άκαμπτα ή ευέλικτα συμβόλαια εργασίας, σε αποειδίκευση ή επανειδίκευση κ.λ.π., γ)στις τιμές και στις χρήσεις γης, δ)στην ανάπτυξη (τοπική, εθνική, διεθνή). Συνήθως χρησιμοποιείται ένας συνδυασμός ώστε η οποιαδήποτε αλλαγή στην υποδομή να μην έχει σοβαρές επιπτώσεις στη λειτουργία των οικονομικών δραστηριοτήτων και της οικονομίας γενικότερα [Σκάγιαννης, (1992)].

Σε έρευνα της Eurostat για την οικονομική ανάπτυξη διαπιστώθηκε ότι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στην ΕΕ-27 παρουσίαζε συνεχή αύξηση (περίπου 25 %) μέχρι και την έναρξη της οικονομικής κρίσης το 2008. Αντίστοιχη αύξηση διαπιστώνεται στο ποσοστό απασχόλησης, με το ρυθμό αύξησης της γυναικείας απασχόλησης να είναι μεγαλύτερος αλλά και στο δημόσιο χρέος που σχεδόν διπλασιάστηκε κατά την τελευταία δεκαπενταετία. Στα διαγράμματα 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 του παραρτήματος βλέπουμε το πραγματικό κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ, το συνολικό ποσοστό

απασχόλησης, το δημόσιο κατά κεφαλήν χρέος στην ΕΕ-27 καθώς και τη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην παγκόσμια οικονομία και το δημόσιο χρέος ανά χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όπως έχουμε αναφέρει ο υπολογισμός και η διαχρονική παρακολούθηση του ετήσιου ρυθμού μεγέθυνσης του ΑΕΠ σε πραγματικούς όρους, επιτρέπει τη σύγκριση της δυναμικής της οικονομικής ανάπτυξης αφενός σε βάθος χρόνου και αφετέρου μεταξύ οικονομιών διαφορετικών μεγεθών. Στον πίνακα 3.1 του παραρτήματος βλέπουμε την πραγματική μεγέθυνση του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές τόσο στην ΕΕ-27 όσο και στις χώρες του Νότου και την Ελλάδα. Διαπιστώνουμε ότι μέχρι το 2008 έχουμε μικρή ανάπτυξη ενώ το 2009 έχουμε πτώση του πραγματικού ρυθμού μεγέθυνσης του ΑΕΠ κατά 4,4 % ενώ οι προβλέψεις για 2012-2013 κάνουν λόγο για στασιμότητα και χαμηλών ρυθμών ανάπτυξης.

Η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια είχε επιτύχει σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης, αν και συγκαταλεγόταν στο αδύναμο τμήμα της ευρωζώνης, που οφειλόταν κυρίως στη σημαντική αποκλιμάκωση των επιτοκίων μετά την είσοδο στη ζώνη του ευρώ, στο σχετικά εύκολο και φθηνό δανεισμό των νοικοκυριών, στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και στα μεγάλα δημόσια έργα και γενικότερα στην επεκτατική δημοσιονομική πολιτική. Η οικονομική κρίση, η υπαγωγή στο ΔΝΤ και τα προγράμματα λιτότητας οδήγησαν στη συρρίκνωση του ΑΕΠ και την εμφάνιση αρνητικών ρυθμών μεγέθυνσης. Η συνολική εικόνα αποδίδεται καλύτερα στο διάγραμμα 3.6 του παραρτήματος όπως και στα διαγράμματα 3.7, 3.8 όπου έχουμε το δείκτη παραγωγικότητας εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο) και το δείκτη μοναδιαίου εργατικού κόστους σε σύγκριση με την ΕΕ-27 και χώρες της Μεσογείου.

3.2 Αναπτυξιακές ανισότητες στην Ευρώπη και την Ελλάδα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια της οικονομικής ολοκλήρωσης έχει, μέσα από τις Συνθήκες που έχουν υπογραφεί, θεσμική υποχρέωση να αντιμετωπίζει τις ανισότητες μεταξύ των κρατών μελών και των περιφερειών της διαθέτοντας αρκετούς πόρους προς αυτή την κατεύθυνση (Διαρθρωτικά Ταμεία, Ταμείο Συνοχής).

Θεωρητικά υπάρχουν δύο αντίθετες απόψεις : Η πρώτη άποψη αναφέρει ότι μακροχρόνια η οικονομική ολοκλήρωση οδηγεί σε μείωση των ανισοτήτων καθώς απελευθερώνει δυναμικές που συμβάλλουν στη διάχυση της ανάπτυξης και στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Η δεύτερη άποψη παρότι θεωρεί ως θετική διαδικασία την οικονομική ολοκλήρωση επισημαίνει ότι τα οφέλη και τα κόστη της είναι εξαιρετικά δύσκολο να κατανέμονται ομοιόμορφα στο χώρο καθώς οι ισχυρότερες από τις δυναμικές που αναπτύσσονται πολώνουν το χώρο, αυξάνουν τις ανισότητες και κάποιες περιοχές επωφελούνται περισσότερο από κάποιες άλλες [Πετράκος, Rodriguez-Pose (2002)].

Η διατήρηση ή η αύξηση των ανισοτήτων στηρίζεται στις εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες συγκέντρωσης που τείνουν να αναπτύσσονται σε διάφορα χωρικά επίπεδα και διευκολύνονται από οικονομικές δυναμικές όπως η τεχνολογική πρόοδος, οι διαρθρωτικές αλλαγές, η διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων και η διαδικασία της οικονομικής ολοκλήρωσης.

Οι διαρθρωτικές μεταβολές στην οικονομία με την εσωτερική τους δυναμική και την διεθνοποίηση των δραστηριοτήτων αυξάνουν τη σημασία του τριτογενούς τομέα και ειδικά των «νέων υπηρεσιών» που μεταβάλλουν σταδιακά την κλαδική σύνθεση της βιομηχανίας. Η μεταβολή τείνει να ευνοεί κλάδους εντάσεως κεφαλαίου και τεχνολογίας ασκώντας ταυτόχρονα πιέσεις σε κλάδους εντάσεως εργασίας και στις περιοχές που τις

φιλοξενούν. Η δε διαδικασία της οικονομικής ολοκλήρωσης εντείνει το διεθνή ανταγωνισμό μεταξύ πόλεων και περιφερειών με διαφορετικές παραγωγικές δομές και υποδομές, διαφορετικές τεχνολογικές δυνατότητες και επίπεδα ανάπτυξης των ανθρωπίνων πόρων και διαφορετικές δυνατότητες πρόσβασης στις ευρωπαϊκές αγορές. Έτσι, περιοχές με λιγότερο ευνοϊκές «συνθήκες εκκίνησης» υφίστανται πιο έντονα τις πιέσεις του ανταγωνισμού στο νέο περιβάλλον [Amin et al (1992), Camagni (1992), Rodriguez-Pose (1999)].

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι ανισότητες προϋπήρχαν, της ευρωπαϊκής ενοποίησης, στο εσωτερικό των κρατών μελών, ο τύπος και το ύψος τους επηρεάζονται από παράγοντες και δυναμικές που σχετίζονται με τις γεωγραφικές συντεταγμένες των χωρών και των περιφερειών τους, το ανάγλυφο του εδάφους, τις ιστορικές συνθήκες εθνικής συγκρότησης, το επίπεδο ανάπτυξης, τις υποδομές, την παραγωγική δομή, το μέγεθος των αγορών, τη χαμηλή κινητικότητα εργασίας και κεφαλαίου, τους θεσμικούς, πολιτιστικούς και πολιτικούς παράγοντες, τις εξωτερικές οικονομίες, την έλλειψη διάχυσης καινοτομικών δραστηριοτήτων, την περιορισμένη επιχειρηματική πρωτοβουλία και τις διασυνοριακές σχέσεις [Yuill et al (1999)].

Η εξέλιξη των ανισοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η κοινή συνισταμένη μιας σειράς δυναμικών που επηρεάζονται από τις αρχικές συνθήκες κάθε χώρας και τους παράγοντες που βρίσκονται πίσω από αυτές, τις θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις των δυναμικών που συσχετίζονται με την διαδικασία της οικονομικής ολοκλήρωσης και το μέγεθος, τη διάρκεια και την αποτελεσματικότητα των ασκούμενων ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης [Πετράκος, Rodriguez-Pose (2003)].

Ορισμένα χαρακτηριστικά των ανισοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση βλέπουμε στα διαγράμματα του παραρτήματος 3.9 (διασπορά περιφερειακού ΑΕγχΠ ανά κάτοικο), 3.10 (διασπορά περιφερειακών ποσοστών απασχόλησης ανά φύλο), 3.11 (άτομα εκτεθειμένα στον κίνδυνο

φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού), 3.12 (επίσημη αναπτυξιακή βοήθεια ανά χώρα) και στο χάρτη 3.1 (κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ ανά περιφέρεια).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στα πλαίσια του προγράμματος σύγκλισης εισήγαγε τον όρο «ισόρροπη ανάπτυξη» όπου οι περιφέρειες που βρίσκονται σε δυσχερέστερη αναπτυξιακή σχέση ενισχύονται ώστε να βελτιώσουν στους σχετικούς δείκτες με ρυθμό μεγαλύτερο εκείνου των ανεπτυγμένων χωρών. Με αυτό τον τρόπο με την πάροδο του χρόνου οι οικονομίες των χωρών ή των περιφερειών θα συγκλίνουν και θα εξαλειφθούν τα προβλήματα της χωρικής ασυμμετρίας στην αναπτυξιακή διαδικασία και της περιφερειακής ανισορροπίας.

Το περιφερειακό πρόβλημα στην διεθνή βιβλιογραφία αναφέρεται σε τρεις περιπτώσεις άνισης ανάπτυξης ανάμεσα : στις χώρες όλου του κόσμου, σε ενότητες ή οικονομικές ενώσεις χωρών και στις περιφέρειες μιας χώρας όπου η έννοια «περιφέρεια» ποικίλει.

Η σημασία που δίνεται στην αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων οδήγησε την Ευρωπαϊκή Ένωση να δημιουργήσει χωροταξικό σχέδιο SDEC με πολλαπλά πλεονεκτήματα :

- Επιτρέπει τη συμμετοχή όλων των γεωγραφικών χωρών και των θεσμικών φορέων σ' ένα κοινό ευρωπαϊκό έργο, παρέχοντας κάθε εγγύηση για τήρηση των θεμελιωδών αρχών της συνοχής.
- Βασισμένο στην ανά έργο και ανά χωροταξικό στόχο προσέγγιση, επιτρέπει την βραχυπρόθεσμη και μεσοπρόθεσμη υπέρβαση των εμποδίων που συνδέονται με την ύπαρξη συστημάτων διακυβέρνησης διαφορετικών από χώρα σε χώρα σε ότι αφορά την προώθηση των ευρωπαϊκών σχεδίων.
- Ενισχύει το ρόλο των περιφερειών και των ενδοπεριφερειακών φορέων στην εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής, μεταφέροντας στα κράτη και κυρίως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις πιεστικές διαχειριστικές ευθύνες και επικεντρώνοντας παράλληλα τις δράσεις

στις περισσότερο στρατηγικές όψεις της εθνικής και ευρωπαϊκής συνοχής.

- Επιτρέπει, τέλος, την σαφή αναγνωσιμότητα της κοινοτικής δράσης με τη συντονισμένη ενίσχυση όλων των βασικών για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα παραγόντων (προσπελασιμότητα, αριστεία επίδοσης, παραγωγικότητα, βιώσιμη ανάπτυξη).

Η χώρα μας χαρακτηρίζεται από έντονες ανισότητες κυρίως μεταξύ των δύο μεγάλων αστικών κέντρων Αθήνας-Θεσσαλονίκης και της υπόλοιπης Ελλάδας. Έτσι έχουμε μία κεντρική ζώνη όπου συγκεντρώνονται οι πιο σύγχρονες παραγωγικές μονάδες που στοχεύουν στην εσωτερική και εξωτερική αγορά και στην περιμετρική ζώνη όπου η τοπική οικονομική ανάπτυξη βασίζεται στην αγροτική και βιοτεχνική παραγωγή που συμπιέζεται.

Στο οικονομικό επίπεδο περιορίζονται οι ευκαιρίες ανάπτυξης και ο βαθμός αξιοποίησης των ανθρωπίνων και φυσικών πόρων ολόκληρων περιοχών με αποτέλεσμα τη μείωση της ακαθάριστης εγχώριας παραγωγής και τη δημιουργία υψηλού κόστους λειτουργίας των μεγάλων αστικών κέντρων (κόστος συμφόρησης). Συνέπεια αυτού είναι η αύξηση του κοινωνικού κόστους με τη μορφή μόλυνσης του περιβάλλοντος, θορύβου, συσσώρευσης προβλημάτων στη λειτουργία της ζωής και των αναγκαίων επενδύσεων υποδομής.

Στο κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής τόσο στις δημογραφικά φθίνουσες περιοχές που αποδυναμώνονται όσο και στα αστικά κέντρα που ασφυκτιούν ενώ στο ανθρώπινο επίπεδο η μετανάστευση και η διάσπαση του κοινωνικού ιστού αποτελούν πηγή συναισθηματικής αποστέρησης [Πολύζος (1998)].

Οι περιφέρειες στην Ελλάδα διαχωρίζονται σε τρεις κυρίως κατηγορίες : τις καθυστερημένες και σχετικά στάσιμες, τις αναπτυσσόμενες όπου οι οικονομικές δραστηριότητες επεκτείνονται πέρα από τα παραδοσιακά όρια και τα μεγάλα αστικά-βιομηχανικά κέντρα. Τα

προβλήματα που δημιουργούνται στη χώρα μας από τις περιφερειακές ανισότητες οφείλονται στις γεωγραφικές συνθήκες και στη διασπορά των φυσικών πόρων, στην ιστορική εξέλιξη της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας, στο συγκεντρωτικό διοικητικό σύστημα και στην ανεπάρκεια αναπτυξιακής περιφερειακής πολιτικής.

Τα κυριότερα μέσα οικονομικής πολιτικής που χρησιμοποιούνται για την μείωση των ανισοτήτων είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε τμήμα αυτού (περιφέρεια, αστικό κέντρο κ.λ.π.) συνοπτικά μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής [Πετράκος (1996), Κόνσολας (1985), Σκούντζος (1992)]:

- Ανάπτυξη οικονομικής και κοινωνικής υποδομής που περιλαμβάνει την κατασκευή δικτύων υποδομής, έργων ύδρευσης-αποχέτευσης, ενεργειακής και βιομηχανικής υποδομής, εγγειοβελτιωτικών έργων, οικιστικής υποδομής κ.λ.π.
- Χορήγηση επιδοτήσεων που περιλαμβάνει επιδοτήσεις κόστους ή τιμών, μεταβιβάσεις κεφαλαίων προς τις επιχειρήσεις ή μέτρα επηρεασμού του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων.
- Φορολογικά κίνητρα δηλαδή φοροαπαλλαγές ή περιφερειακή διαφοροποίηση του φορολογικού συστήματος με στόχο την ελάφρυνση των περιφερειακών επιχειρήσεων και των κατοίκων.
- Θεσμικά μέτρα όπως η αποκέντρωση υπηρεσιών, δημοσίων επιχειρήσεων, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων κ.λ.π.
- Πιστωτικά κίνητρα όπως η χορήγηση δανείων προς τις περιφέρειες με ευνοϊκούς όρους.
- Έλεγχοι και αντικίνητρα για την συγκέντρωση πληθυσμού ή δραστηριοτήτων στις ήδη κορεσμένες περιοχές με επιβολή ειδικών όρων δόμησης, επιβολή φόρων εγκατάστασης, φορολογία μεταφορών κ.λ.π.

Καθένα από αυτά τα μέσα μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε μόνο του είτε σε συνδυασμό προκειμένου να είναι αποτελεσματικά και να

επιτευχθούν οι επιδιωκόμενοι στόχοι. Τα κονδύλια που διατίθενται από την Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει όχι μόνο να απορροφηθούν σε μεγάλο ποσοστό αλλά να γίνει ποιοτική αξιοποίησή τους σε έργα πολλαπλασιαστικής σημασίας ικανά να προσφέρουν ενδογενή ανάπτυξη στις περιοχές που παρουσιάζουν χαμηλές κοινωνικές και οικονομικές επιδόσεις ώστε μακροπρόθεσμα να μην δημιουργηθεί πρόβλημα και στις περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Άλλωστε ο στόχος της χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να αποκτήσουν οι περιφέρειες τη δυνατότητα να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα με βασικούς συντελεστές την προσπελασιμότητα, την ικανότητα για καινοτομία-έρευνα και ανάπτυξη, το επίπεδο μόρφωσης και κατάρτισης και την περιφερειακή οικονομική δομή με βάση τις αρχές της επικουρικότητας και της αλληλεγγύης.

Στην Ελλάδα σημαντική προσπάθεια έγινε με το πρόγραμμα ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ όπου δημιουργήθηκαν ευρύτερες διοικητικές ενότητες με διαφορετικά δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά για την εφαρμογή περιφερειακής πολιτικής που θα εξαλείψει τις περιφερειακές ανισότητες τόσο σε κοινωνικό όσο και οικονομικό επίπεδο.

Στο χάρτη 3.2 του παραρτήματος βλέπουμε τους στόχους σύγκλισης και ανταγωνιστικότητας 2007-2013 για την Ελλάδα ενώ στους πίνακες 3.2 την κατανομή του ΑΕΠ στις δεκατρείς περιφέρειες της χώρας και 3.3 το συνθετικό δείκτη ευημερίας και ανάπτυξης ανά περιφέρεια. Τέλος, στα διαγράμματα 3.13, 3.14, 3.15 βλέπουμε τις περιφερειακές ανισότητες στη χώρα μας στον πληθυσμό, στην απασχόληση και στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ.

3.3 Ο ρόλος των υποδομών στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη

Οι ορισμοί της οικονομικής μεγέθυνσης όπως και η θεωρητική προσέγγιση αναφέρονται στον κρίσιμο παράγοντα των υποδομών που επηρεάζει την κοινωνική ευημερία και την ανάπτυξη ενός κράτους ή μιας περιοχής. Αρχικά θεωρήθηκε ότι η αύξηση των επενδύσεων σε φυσικό κεφάλαιο δηλαδή σε απόθεμα φυσικών πόρων, πρώτων υλών, υποδομών, ιδιωτικού παγίου κεφαλαίου και εξοπλισμού συντελεί στην αύξηση της παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών και επομένως στην οικονομική ανάπτυξη. Στη συνέχεια δόθηκε μεγαλύτερη βαρύτητα στη μελέτη του ανθρώπινου δυναμικού και της τεχνολογίας ενώ τα τελευταία χρόνια και κυρίως μετά τις μελέτες του Αμερικανού οικονομολόγου D.Aschauer (1989) το φυσικό κεφάλαιο θεωρείται ο βασικός παράγοντας που επηρεάζει την παραγωγικότητα των συντελεστών παραγωγής.

Η πιο άμεση, αν και βραχυχρόνια, επίπτωση των δημοσίων δαπανών για υποδομές είναι η αυξημένη ζήτηση για απασχόληση κυρίως στον τομέα των κατασκευών που οδηγεί σε αύξηση εισοδημάτων, καταναλωτικής δαπάνης και επενδύσεων που τελικά αυξάνουν την παραγωγή. Μακροπρόθεσμα οι επιπτώσεις εμφανίζονται με περισσότερο διαρθρωτικό τρόπο μέσω της προσφοράς.

Ο A.Hirschman (1958) θεωρεί ότι υπό ορισμένες προϋποθέσεις αναπτύσσονται αντικοινωνικές συγκέντρωσης ως δυνάμεις διάχυσης της ανάπτυξης σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές που προκαλούνται από την υπερβολική συσσώρευση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στους πόλους και είναι αποτέλεσμα της σταδιακής ανεπάρκειας των προσφερόμενων υποδομών.

Ο D.Biehl (1986) στα πλαίσια έρευνας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθόρισε το αναπτυξιακό δυναμικό μιας περιφέρειας ως συνάρτηση ειδικών πόρων που ονόμασε Παράγοντες Αναπτυξιακού Δυναμικού και

χαρακτηρίζονται από γεωγραφική ακινησία, σχετική αδιαιρετότητα, πολύ δαπανηρή υποκατάσταση όταν δεν υπάρχουν ή όταν εξαντληθούν και δυνατότητα να εξυπηρετούν ένα ευρύ φάσμα παραγωγικών δραστηριοτήτων. Με βάση αυτά τα χαρακτηριστικά κατατάσσει τις υποδομές ως κατηγορία Παραγόντων Αναπτυξιακού Δυναμικού που σε συνεργασία με συντελεστές παραγωγής όπως το καταρτισμένο εργατικό δυναμικό, η επιχειρηματική ικανότητα, το ιδιωτικό κεφάλαιο και οι νέες τεχνολογίες οδηγούν σε αξιοποίηση του αναπτυξιακού δυναμικού.

Οι ελλείψεις παραγόντων αναπτυξιακού δυναμικού αφαιρούν μέρος των διαθέσιμων κεφαλαίων και του εργατικού δυναμικού από άμεσα παραγωγικές δραστηριότητες αυξάνοντας το παραγωγικό κόστος. Με τον τρόπο αυτό μειώνεται η ελκυστικότητα προσέλκυσης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή καθώς και ανθρώπινου δυναμικού υψηλών προσόντων. Για παράδειγμα ελλείψεις σε υποδομές υγείας και εκπαίδευσης αποδυναμώνουν τις περιοχές αυτές από το παραγωγικότερο τμήμα του πληθυσμού ενώ ελλείψεις σε υποδομές μεταφορών εμποδίζουν τη διάχυση της ανάπτυξης από πιο ανεπτυγμένους πόλους διατηρώντας τις ανισότητες μεταξύ χωρών, περιφερειών ή περιοχών.

Πολλές φορές εμφανίζονται λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές με σημαντικά περιθώρια ανεκμετάλλευτου δυναμικού και αντίστοιχα ανεπτυγμένες με φαινόμενα υπερεκμετάλλευσης και κορεσμού των δυνατοτήτων των υπαρχόντων πόρων. Μπορεί να έχουμε επίσης υπερεπάρκεια π.χ. σημειακών υποδομών αλλά να υστερούμε σε γραμμικές ή να υπάρχουν ανεκμετάλλευτοι φυσικοί πόροι εξαιτίας ανυπαρξίας υποδομών πρόσβασης για την αξιοποίησή τους με αποτέλεσμα την μείωση της ανταγωνιστικότητας έναντι άλλων περιοχών. Υπάρχει βέβαια και η περίπτωση μιας υποδομής που αναβαθμίζει μια περιοχή με δυσμενή γεωγραφική θέση ή χαμηλό βαθμό αστικοποίησης και την καθιστά ανταγωνιστική.

Οι Jensen-Butler and Madsen (2000) ταξινομούν σε τρεις κατηγορίες τις επιπτώσεις των μεταβολών σε υποδομές στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη ήτοι αρχικές που συνδέονται με την περίοδο κατασκευής, βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες που συνδέονται με την παραγωγή, την απασχόληση, το εισόδημα, το διαπεριφερειακό εμπόριο και την ανταγωνιστικότητα και τέλος, μακροπρόθεσμες που αφορούν σε μεταβολές στη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων, στα χωρικά πρότυπα μετακινήσεων, στη δομή της αγοράς εργασίας, στη βιομηχανική οργάνωση κ.λ.π.

Πολύ σημαντικό ζήτημα είναι η διαπεριφερειακή διάχυση των επιπτώσεων μιας υποδομής καθώς μπορούν να επηρεαστούν περιοχές σε μεγάλη γεωγραφική ακτίνα. Ο Vickerman (1991) θεωρεί σημαντικούς παράγοντες την κλαδική διάρθρωση της κάθε περιοχής (περιφέρειας), το ρόλο και τις οικονομικές λειτουργίες που επιτελεί στην εθνική ή διεθνή οικονομία όπως για παράδειγμα η δημιουργία ενός αεροδρομίου διαφορετικά θα επιδράσει σε μια εσωστρεφή αγροτική γειτονική περιοχή και διαφορετικά σε μια εξαγωγική περιοχή με ισχυρό τριτογενή τομέα.

Σε μελέτη για τη σχέση μεταξύ δημόσιας δαπάνης για υποδομές και ιδιωτικών παραγωγικών επενδύσεων [Pissarides (1997)] διαπιστώθηκε ότι είναι θετική και στατιστικά σημαντική και η διαπεριφερειακή διάχυση μεγέθυνε κατά πολύ τις εκτιμώμενες επιπτώσεις όπως η δημιουργία νέων μόνιμων θέσεων εργασίας ως αποτέλεσμα των επενδυτικών δαπανών χωρίς όμως να υπάρχει και αντίστοιχη μείωση της ανεργίας αφού οι ανάγκες για εξειδικευμένο προσωπικό καλύφθηκαν κυρίως από μεταναστευτικές εισροές. Στη χώρα μας έρευνα του Ταμείου Συνοχής έδωσε μακροπρόθεσμη ελαστικότητα 0,126 δηλαδή μία αύξηση κατά 10 % της δαπάνης για υποδομή οδηγεί σε αύξηση της απασχόλησης κατά 1,26 %. Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας αυξάνει το εισόδημα και την τοπική κατανάλωση που με τη σειρά τους αυξάνουν τις παραγωγικές επενδύσεις είτε ενδοπεριφερειακά είτε προσελκύοντας κεφάλαια από άλλες περιοχές

δημιουργώντας νέες θέσεις απασχόλησης, νέα αύξηση εισοδήματος, νέα αύξηση κατανάλωσης κ.ο.κ.

Οι Fotopoulos and Spence (1999) διαπίστωσαν θετική σχέση ανάμεσα στη δημιουργία νέων βιομηχανικών επιχειρήσεων σε γεωγραφικά διαμερίσματα στην Ελλάδα και στις δημόσιες επενδύσεις που προηγήθηκαν στις περιοχές αυτές.

Οι περισσότερες μελέτες αφορούν μεταφορικές υποδομές όπως αυτές του Drew (1990) που υποστηρίζει ότι ένα καλό μεταφορικό σύστημα δεν είναι από μόνο του επαρκές για την ανάπτυξη των περιφερειών, βοηθά όμως στην παράκαμψη των εμποδίων και δημιουργεί τις προϋποθέσεις ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό υποστηρίζει πως η οικονομική μεγέθυνση επέρχεται στις αστικοποιημένες ή πλησίον αστικών κέντρων περιοχές που έχουν τους αναγκαίους φυσικούς και ανθρώπινους πόρους και την οικονομική δομή που βοηθά στην άμεση εκμετάλλευση των υποδομών.

Ο Plassard (1992) θεωρεί ότι οι απόψεις για ύπαρξη θετικής σχέσης μεταξύ των μεταφορικών υποδομών και της περιφερειακής ανάπτυξης οφείλονται αφενός στην ανάγκη για νομιμοποίηση πολιτικών αποφάσεων και αφετέρου στην ύπαρξη συνέχειας μεταξύ βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων μεταβολών οι οποίες δύσκολα διακρίνονται μεταξύ τους και εκτιμά ότι η κατασκευή μεταφορικών υποδομών δεν δημιουργεί αξιοσημείωτες μακροχρόνιες περιφερειακές μεταβολές.

Ο Rephann (1993) εξετάζοντας τις επιπτώσεις των αυτοκινητόδρομων στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών διαπιστώνει ότι αποτελούν ενδιαφέρουσες επενδύσεις. Διακρίνει όμως τρεις απόψεις σχετικά με τις βέλτιστες περιφερειακές συνθήκες στις οποίες θα πρέπει να υλοποιούνται ώστε να μεγιστοποιείται η αποτελεσματικότητά τους και τα επακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα. Η πρώτη αναφέρει ότι οι υποδομές πρέπει να κατασκευάζονται στις αναπτυσσόμενες περιφέρειες, η δεύτερη στις «ενδιάμεσες» και η τρίτη, η πιο ενδιαφέρουσα σύμφωνα με τον Rephann, αφορά την θεωρία των πόλων ανάπτυξης όπου η κατασκευή

υποδομών επικεντρώνεται σε περιοχές με αστική σύνθεση πληθυσμού με αναπτυξιακό δυναμισμό.

Οι Morgan and Sayer (1984) αναφέρονται στα τεχνολογικά πάρκα όπου μπορούν να θεωρηθούν επιτυχημένα παραδείγματα αναπτυξιακών πόλων αλλά και σε πολλές περιπτώσεις εμφανίζουν περιορισμένη επιτυχία.

Οι Πολύζος και Πετράκος (2000) τονίζουν ότι κάθε χώρα ή περιοχή με πλεονεκτήματα στην παραγωγή, με παραγωγική δομή που εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα, την ποιότητα των παραγόμενων προϊόντων και τη σχετικά αυξημένη παραγωγικότητα της οικονομίας θα έχει μεγαλύτερα οφέλη από τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών αφού θα ενισχυθούν οι εμπορικές της συναλλαγές και η εξειδίκευσή της.

Οι Linneker & Spence (1996) και οι Banister & Berechman (2000) σημειώνουν το σημαντικό ρόλο που παίζει η μεταβολή της προσβασιμότητας περιοχών κυρίως λόγω οδικών υποδομών στους τομείς παραγωγής και κατανάλωσης στις οικονομίες των όμορων στο έργο περιοχών. Οι Ortuzar & Willumsen (1990) χρησιμοποίησαν υποδείγματα βαρύτητας προκειμένου να αναλύσουν τις μεταφορικές ροές και την επίδρασή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Το θέμα της προσβασιμότητας έχει απασχολήσει ακόμα και την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τον τρόπο που επηρεάζουν τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών την περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη [Keeble et al (1982,1988), Copus (1999), Gutierrez & Urbano (1996), OECD (2002)].

Στόχος λοιπόν είναι η διεύρυνση του παραγωγικού δυναμικού και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας. Οι υποδομές είναι το κύριο μέσο άσκησης πολιτικής όταν διαπιστώνεται χαμηλό κατά κεφαλή ΑΕΠ, υψηλή ανεργία κ.λ.π. και πρέπει να εξυπηρετούν ισότιμα το σύνολο του πληθυσμού. Πέρα από εργαλείο οικονομικής μεγέθυνσης οι υποδομές είναι μέσο επίτευξης στόχων χωροταξίας, προστασίας του περιβάλλοντος, κοινωνικής ισότητας και ευημερίας και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της

δημόσιας διαρθρωτικής παρέμβασης για τη μείωση των χωρικών ανισοτήτων.

3.4 Ο ρόλος των υποδομών στην παραγωγικότητα

Η εξέταση των αναπτυξιακών ανισοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε το ερέθισμα στον Esteban (1994,2000) να αναλύσει ως αιτία των περιφερειακών ανισοτήτων την παραγωγικότητα μελετώντας το περιφερειακό κατά κεφαλή εισόδημα ως συνάρτηση της παραγωγικότητας ανά εργαζόμενο, του ποσοστού του εργατικού δυναμικού σε σχέση με το σύνολο του πληθυσμού και του ποσοστού ανεργίας.

Η Στρατηγική της Λισσαβόνας αναγνωρίζοντας την παραγωγικότητα ως την κύρια πηγή οικονομικής ανάπτυξης έθεσε στόχους οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς που συμβάλλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας και προσπαθούν να αναδιοργανώσουν την οικονομική ζωή με νέους τρόπους ώστε να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που προσφέρονται. Η αύξηση της παραγωγικότητας εξαρτάται από την ποιότητα του κεφαλαίου, τη βελτίωση των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού, την τεχνολογική πρόοδο και τις νέες μορφές οργάνωσής τους και οδηγεί στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου μιας χώρας.

Η ανάπτυξη υποδομών καινοτομίας για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων οδηγεί σε βελτίωση της παραγωγικότητας με μείωση του κόστους ανά μονάδα παραγόμενου προϊόντος και στην επέκταση της αγοράς για τα προϊόντα των επιχειρήσεων αυτών. Οι πολίτες ωφελούνται από την διάθεση καλύτερων προϊόντων σε χαμηλότερες τιμές και μεσοπρόθεσμα από την αύξηση της απασχόλησης. Ακόμη κι αν τα κέρδη παραγωγικότητας περιορίζονται αρχικά σε συγκεκριμένους τομείς της οικογένειας, στο τέλος διασκορπίζονται και σε

άλλους τομείς μέσω των αλλαγών στις σχετικές τιμές και των συναφών αυξήσεων των πραγματικών εισοδημάτων.

Σε γενικές γραμμές στο κράτος που επιτυγχάνεται μεγάλη και σταθερή ανάπτυξη της παραγωγικότητας βελτιώνεται και το βιοτικό επίπεδο των πολιτών. Τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης και της ύφεσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρατηρήθηκαν χαμηλές επιδόσεις στην αύξηση της παραγωγικότητας εξαιτίας κυρίως των ανεπαρκών δραστηριοτήτων στον τομέα της καινοτομίας, των χαμηλών επενδύσεων σε τεχνολογικές υποδομές καθώς και της περιορισμένης διάδοσης των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών. Στην μετακεϋνσιανή θεωρητική παράδοση όταν υπάρχει αποεπένδυση (μείωση καθαρού κεφαλαιακού αποθέματος) μειώνεται το παραγωγικό δυναμικό εξαιτίας της καταστροφής παγίου κεφαλαίου, αυξάνεται η ισχύς των επιχειρήσεων στις αγορές των προϊόντων και τείνουν να αυξηθούν οι τιμές. Ως αποτέλεσμα, επιδεινώνονται η ανταγωνιστικότητα τιμής και το εξωτερικό έλλειμμα αγαθών και υπηρεσιών, μειώνονται οι πραγματικοί μισθοί και η συνολική ζήτηση και έτσι έχουμε ύφεση.

Παρατηρήσεις σε χώρες που εμφανίζουν ισχυρή και σταθερή αύξηση της παραγωγικότητας έδειξαν χαρακτηριστικά όπως οι τεχνολογικές αλλαγές, ένα καλώς συντηρούμενο ή αυξανόμενο αποθεματικό ανθρώπινου κεφαλαίου και ένα υγιές περιβάλλον καινοτομίας όπου παρουσιάζονται δυνατότητες για τις νέες επιχειρήσεις να αναπτυχθούν και για τις υπάρχουσες επιχειρήσεις να αναμορφώσουν τον τρόπο εργασίας τους και να εκσυγχρονίσουν τις δραστηριότητές τους. Από την πλευρά του, το πλαίσιο του ανταγωνισμού έχει αποφασιστική σημασία για τη διατήρηση του περιβάλλοντος αυτού καθόσον ο έντονος ανταγωνισμός υποκινεί την καινοτομία, προωθεί την ανάπτυξη της παραγωγικότητας και συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα.

Το Συμβούλιο της Λισσαβόνας τόνισε τη σημασία των νέων τεχνολογιών και ιδίως των Τεχνολογιών Πληροφορικής & Επικοινωνίας και

της καινοτομίας, καθώς και το ρόλο της Έρευνας & Ανάπτυξης για την οικοδόμηση του μέλλοντος της Ευρώπης. Το Συμβούλιο της Βαρκελώνης όρισε ως στόχο το 3 % του ΑΕγχΠ για τις ιδιωτικές και δημόσιες δαπάνες Έρευνας & Ανάπτυξης, εκ των οποίων τα δύο τρίτα πρέπει να προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα.

Στον τομέα των υπηρεσιών παρουσιάζονται σφάλματα μέτρησης της παραγωγικότητας ιδίως σε περίοδο ταχέων τεχνολογικών αλλαγών καθώς δύσκολα μπορούν να συνεκτιμηθούν οι ποιοτικές βελτιώσεις ύστερα από καινοτομίες και οργανωτικές αλλαγές. Υπάρχουν στοιχεία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή που καταδεικνύουν ότι τα κράτη μέλη που ελευθέρωσαν έγκαιρα τον τομέα των υπηρεσιών γνώρισαν ταχύτερη αύξηση της παραγωγικότητας σε σχέση με άλλα κράτη μέλη.

Σημαντικό ρόλο στην αύξηση της παραγωγικότητας και την οικονομική ευημερία διαδραματίζουν οι επενδύσεις στο ανθρώπινο κεφάλαιο καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα δεξιοτήτων που έχουν υψηλή ένταση επιστήμης και εκπαίδευσης ή αναπτύσσονται μέσω της κατάρτισης και αναβαθμίζονται με τη δια βίου μάθηση. Το ανθρώπινο κεφάλαιο, ιδιαίτερα στους τομείς υψηλής τεχνολογίας, συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας τόσο μέσω της συσσώρευσης γνώσεων και τη διάδοσή τους όσο και μέσω της ομαλής αντιστοίχισης της ζήτησης και της προσφοράς δεξιοτήτων.

Η Συνθήκη της Λισσαβόνας σε μια προσπάθεια αύξησης της παραγωγικότητας υιοθετεί πολιτικές που επενδύουν σε μεταρρυθμίσεις όπως στον τομέα των τηλεπικοινωνιών που θα επιτρέψουν τις μειώσεις του κόστους και θα διευρύνουν την πρόσβαση για τους καταναλωτές και τις επιχειρήσεις, στον τομέα του εργατικού δυναμικού και της εξειδίκευσης ώστε να είναι πιο εύκολη η εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών, της έρευνας και ανάπτυξης και της καινοτομίας, στον τομέα των υπηρεσιών ώστε η πλήρης ενοποίηση των αγορών υπηρεσιών θα ενθαρρύνει τις

επενδύσεις και θα ενισχύσει τα κίνητρα για την αφομοίωση νέων τεχνολογιών.

Είναι πολλοί αυτοί που έχουν ασχοληθεί με τη σχέση που μπορεί να έχουν οι δημόσιες επενδύσεις με την παραγωγικότητα όπως οι Arrow & Kurz (1970), οι Ogura & Yohe (1977), ο Aschauer (1989), η Munnell (1990), οι Wegener and Bokemann (1998) και ο Fernald (1999) που μέσα από εμπειρικές μελέτες διαπίστωσαν σχέση αιτίου-αιτιατού της υποδομής και της παραγωγικότητας. Υπάρχουν και άλλοι όπως οι Devarajan, Swaroop & Zon (1996) και ο Canning (1999) που υποστήριξαν ότι σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες η υπερβολική κατασκευή υποδομών οδήγησε σε αντίθετα αποτελέσματα. Σχετικά πρόσφατα οι Calderon et al (2003) ανέφεραν ότι σημαντικό μέρος της αύξησης της παραγωγής μεταξύ Ανατολικής Ασίας και Λατινικής Αμερικής οφείλεται στην μείωση των δαπανών για υποδομές ως αποτέλεσμα των δημοσιονομικών προγραμμάτων προσαρμογής. Επιβράδυνση της παραγωγικότητας από μείωση των δημοσίων δαπανών για υποδομές έδειξαν και μελέτες των Berndt & Hansson (1991), Gramlich (1994), De Haan-Sturm & Sikken (1996) και Seitz (2001). Ο Vickerman (1991) αναφέρει ότι η βελτίωση των υποδομών μπορεί να οδηγήσει τόσο σε συγκέντρωση όσο και σε αποκέντρωση δραστηριοτήτων, αποτελέσματα που θεωρητικά είναι εξίσου πιθανά. Ο Krugman (1993) τονίζει ότι η σχέση βαρύτητας ανάμεσα σε μια κεντρική και μια περιφερειακή περιοχή μπορεί να είναι μη γραμμική αλλά η ένταση και η φορά της μπορούν να εξαρτώνται από τις παραμέτρους του προβλήματος.

Ο Botham (1983) αναλύοντας την επίδραση της προσβασιμότητας στην απασχόληση μελέτησε την περίπτωση του προγράμματος του Βρετανικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων, ο Bruinsma et al (1997) ασχολήθηκε με την μεταβολή της περιφερειακής απασχόλησης λόγω του αυτοκινητόδρομου A1 στην Ολλανδία, οι Simmonds & Jenkinson (1995) εκτίμησαν τις επιδράσεις του Channel Tunnel και οι Evers & Oosterhaven

(1988) ανέπτυξαν μεθοδολογία στο πλαίσιο ανάλυσης προβλέψεων μεταβολών στην απασχόληση λόγω της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας που συνδέει τις πόλεις Amsterdam, Groningen και Hamburg.

Στη Βενεζουέλα δημιουργήθηκε το 1993 με νόμο το Διακυβερνητικό Ταμείο Αποκέντρωσης που διαχειριζόταν το φόρο προστιθέμενης αξίας. Το 15 % των εσόδων του συγκεκριμένου φόρου καθορίστηκε να δίνεται στις περιφερειακές κυβερνήσεις για την εκτέλεση δημοσίων επενδύσεων με έργα αιεφόρου ανάπτυξης, σχολικές υποδομές, επισκευές δρόμων. Χρησιμοποιώντας την οικονομετρική μεθοδολογία των συναρτήσεων παραγωγής εκτιμήθηκε ελαστικότητα 0,41 της παραγωγής στις δημόσιες επενδύσεις που μειώνεται στο 0,33 όταν υπεισέρχονται παράγοντες όπως το ιδιοκτησιακό καθεστώς των κατοίκων, η αναλογία των εξαγωγών προς την παραγωγή και το μερίδιο του κράτους. Από οικονομική λοιπόν άποψη είναι πολύ σημαντική η επίδραση μεταξύ επενδύσεων δημοσίων κεφαλαίων και παραγωγικότητας.

Μελέτες στη Σουηδία για την επίδραση των δημοσίων επενδύσεων σε οδικό δίκτυο στην παραγωγικότητα που χρησιμοποίησαν μάλιστα δύο ειδών προσεγγίσεις, την πρώτη μέσω παραμετρικής προσέγγισης της συνάρτησης παραγωγής και την δεύτερη μη-παραμετρική προσέγγιση μέσω Data Envelopment Analysis (DEA) οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι οι μητροπολιτικές περιοχές παρουσιάζουν χαμηλή βελτίωση της παραγωγικότητας από την επένδυση δημοσίου κεφαλαίου για οδικά έργα σε σύγκριση με άλλες περιοχές κυρίως στο βορρά όπου είναι πιο αποτελεσματική.

Οι εμπειρικές μελέτες για τη Γερμανία που έγιναν με εξέταση της συνάρτησης παραγωγής, τις συναρτήσεις κόστους-οφέλους και της translog συνάρτησης έδειξαν ότι οι δημόσιες επενδύσεις σε οδικές υποδομές εξηγούν ένα μέρος της διαφοράς μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής και την αύξηση που παρατηρήθηκε στην παραγωγικότητα της Ανατολικής Γερμανίας μετά την πτώση του Τείχους του Βερολίνου όταν το Ομόσπονδο

κράτος αύξησε το ποσοστό της χρηματοδότησης οδικών έργων για την περιοχή.

Μελέτη των Yoshino & Nakahigashi (2000) για την επίδραση των υποδομών στην οικονομία της μεταπολεμικής αναπτυσσόμενης Ιαπωνίας μέσω των εκτιμήσεων κλαδικής συνάρτησης παραγωγής σε διάφορους τομείς της οικονομικής ζωής της χώρας έδειξε μεγάλη επίδραση στη βιομηχανία και τις μεταποιητικές επιχειρήσεις και κατά πολύ μικρότερη στη γεωργία. Επίσης υψηλότερη είναι η επίδραση στον τομέα των υπηρεσιών στις μεγάλες πόλεις σε σύγκριση με τις αγροτικές περιοχές. Αντίθετα στην ίδια μελέτη για την Ταϊλάνδη διαπιστώθηκαν τα αντίθετα αποτελέσματα αφού υπήρξε θετικότερη επίδραση στη συνολική παραγωγικότητα στον τομέα της γεωργίας από εκείνη της βιομηχανίας, αρνητικές επιπτώσεις στο ιδιωτικό κεφάλαιο και θετικές στην ιδιωτική εργασία. Οι διαφορές στα αποτελέσματα των επιδράσεων των υποδομών στην παραγωγικότητα μεταξύ Ιαπωνίας και Ταϊλάνδης διαπιστώθηκε ότι προέρχονται από το γεγονός ότι το μερίδιο των γεωργικών υποδομών στο μετοχικό κεφάλαιο στην Ταϊλάνδη είναι σταθερό και στην Ιαπωνία μειώνεται ενώ το αντίστροφο συμβαίνει για υποδομές όπως στις μεταφορές και την επικοινωνία. Οι υποδομές είναι το μετοχικό κεφάλαιο που παρέχει δημόσια αγαθά και υπηρεσίες και οδηγούν σε μείωση των εισοδηματικών ανισοτήτων.

Η Επιτροπή Παραγωγικότητας της Αυστραλίας (2006,2007,2008) διαπίστωσε ότι η βελτίωση της παραγωγικότητας μέσω της αποτελεσματικότητας των υποδομών οδηγεί σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 2 % περίπου. Στην Αυστραλία το ήμισυ περίπου των υποδομών αντιστοιχεί στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Οι Coombs, G & Roberts (2007) αναφέρουν ότι ενώ η Αυστραλία είναι ελαφρώς πάνω από το μέσο όρο του ΟΟΣΑ σε επίπεδο υποδομών η αντίστοιχη υποστήριξη της οικονομικής δραστηριότητας είναι κάτω του μέσου όρου των προηγμένων οικονομιών.

Σε εμπειρικές εφαρμογές για τον αγροτικό τομέα οι Shumway (1983), Lopez (1985), Morrison and Schwartz (1994), Dupont (1991), Fousekis and Papakonstantinou (1997), Fousekis and Stefanou (1996) διαπίστωσαν ότι οι δημόσιες εισροές ήταν τεχνικά συμπληρωματικές προς τις ιδιωτικές ασκώντας σημαντική θετική επίδραση στη συμπεριφορά του αγροτικού τομέα μέσω της αλλαγής των ποσοτήτων αλλά και του άριστου συνδυασμού τους στην παραγωγή. Επίσης, παρατηρήθηκαν φαινόμενα υπερ-χρησιμοποίησης των δημόσιων εισροών κυρίως λόγω των οργανώσεων των αγροτών που επηρεάζουν τις αποφάσεις της πολιτείας προς όφελός τους και τις πολιτικές αποκέντρωσης που ακολουθείται από τους εκάστοτε κυβερνώντες χωρίς την προηγούμενη απαραίτητη αξιολόγηση των επιδράσεων της αύξησης της ευημερίας των αγροτών έναντι των άλλων ομάδων του πληθυσμού.

Ο Edwards (2007) αναφέρει ότι οι ελλείψεις στην προσφορά μπορεί να είναι το ίδιο καταστροφική με τις αποτυχίες της ζήτησης. Επισημαίνει επίσης ότι πολιτικές που επηρεάζουν θετικά την προσφορά μπορεί να είναι τόσο η αποσυμφόρηση υποδομών όσο και η παροχή πρόσθετων για την κάλυψη της αναμενόμενης ζήτησης.

Σημαντικές μελέτες με τη μεθοδολογία που έχουμε αναπτύξει έχουν γίνει για την Ινδική οικονομία από τους Joshi (1990), Alhuwalia (1991, 1995), Anant et Al, (1999), Mitra et Al (2002), Das, Barua, Sandwip (1998), Lall (1999), Ghosh & De (1998) όπου συνδέεται η οικονομική ανάπτυξη με τις υποδομές τόσο σε εθνικό όσο και σε κρατικό επίπεδο αν και εμφανίζονται διακρατικές διαφορές. Οι μελέτες αυτές έδειξαν ότι οι δημόσιες επενδύσεις είναι ένα σημαντικό μέσο για τη δημιουργία ζήτησης δημοσίων αγαθών αλλά έχουν και την αποκλειστική ευθύνη για την ανάπτυξη. Οι δείκτες δείχνουν ότι η διακρατική μεταβλητότητα στις κοινωνικές υποδομές υπερβαίνει αυτή των οικονομικών υποδομών. Επίσης, χρησιμοποιώντας τη μακροχρόνια ελαστικότητα συμπεραίνουν ότι η κοινωνική υποδομή κυρίως στην εκπαίδευση και την υγεία έχουν

μεγαλύτερο αντίκτυπο στην αύξηση της παραγωγικότητας της ινδικής βιομηχανίας.

Οι Holtz-Eakin & Schwartz (1995) προσπάθησαν εμπειρικά να αξιολογήσουν τη συμβολή των υποδομών στην παραγωγικότητα με δεδομένα από σαράντα οκτώ (48) κράτη των Ηνωμένων Πολιτειών για την περίοδο 1971-1986 και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η σχέση αυτή είναι αμφιλεγόμενη.

Οι Lynde & Richmond (1992) ανέλυσαν τις επιπτώσεις του αποθέματος δημοσίου κεφαλαίου στο κόστος παραγωγής του ιδιωτικού τομέα χρησιμοποιώντας ετήσια στοιχεία των αμερικανικών μη χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων της περιόδου 1958-1989 καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι η συμβολή είναι πολύ σημαντική.

Ο Shah (1992) χρησιμοποιώντας ένα περιορισμένο πλαίσιο ισορροπίας όπου η εργασία και τα υλικά είναι μεταβλητές εισροές και το ιδιωτικό κεφάλαιο και ο δημόσιος τομέας σταθερές εισροές διαπίστωσε ότι η βιομηχανική δομή του Μεξικού εμφανίζει αυξανόμενες αποδόσεις κλίμακας, βραχυχρόνια μείωση της ικανότητας του κεφαλαίου και μείωση της αύξησης της παραγωγικότητας. Τα αποτελέσματα δείχνουν μικρή θετική επίδραση στην παραγωγή αν και η συμπληρωματικότητα δημοσίων υποδομών και ιδιωτικού κεφαλαίου είναι σχετικά ασθενής.

Οι Teresa Garcia & McGuire (1992) ερεύνησαν τη συνεισφορά των δημοσίων παρεχόμενων αγαθών και υπηρεσιών στην οικονομία των ΗΠΑ μέσω μιας μακροπρόθεσμης συνάρτησης παραγωγής που μετρά τις συνολικές εκροές δημοσίων δαπανών και τις συνολικές ιδιωτικές εκροές που έδειξαν ότι οι αυτοκινητόδρομοι και η εκπαίδευση έχουν τον ισχυρότερο αντίκτυπο στην παραγωγικότητα.

Ο Mas et al (1996) χρησιμοποιώντας δεδομένα από τις Ισπανικές περιφέρειες για την περίοδο 1964-1991 αναφέρεται στην περιφερειακή και χρονική διάσταση του αντίκτυπου των δημοσίων κεφαλαίων για την αύξηση της παραγωγικότητας και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η

οικονομική υποδομή έχει σημαντική θετική επίδραση στην παραγωγικότητα κάτι που δεν συμβαίνει με την κοινωνική υποδομή.

Ο Quigley (1998) συνοψίζοντας εμπειρικές μελέτες για τις πόλεις των ΗΠΑ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση του μεγέθους και της ποικιλομορφίας των πόλεων σχετίζονται άμεσα με την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανάπτυξης.

Οι Haughwout (1997,1999) και Boarnet & Chalermpong (2000) σε έρευνες διαπίστωσαν ότι οι επενδύσεις σε μία περιοχή επηρέασαν παράγοντες στις κοντινές τους περιοχές δηλαδή τα οφέλη των επιπτώσεων των υποδομών δεν περιορίζονται στην περιοχή της επένδυσης αλλά διαχέονται.

Οι Anas, Arnott & Small (1998) παρέχοντας μια λεπτομερή επισκόπηση εμπειρικών αποτελεσμάτων αποδεικνύουν ότι οι επενδύσεις σε υποδομές κεφαλαιοποιούνται σε αξία γης και κατ' επέκταση επηρεάζουν τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις.

Η Zegeye (2000) υποστήριξε ότι οι υποδομές είναι αγαθά που οι πλούσιες περιοχές τείνουν να έχουν περισσότερο εξαιτίας του υψηλού επιπέδου εισοδήματος.

Οι Gomes, Pessoa & Veloso (2003) υπολόγισαν ότι η μείωση των δημοσίων επενδύσεων έφερε μείωση της παραγωγικότητας σε χώρες της Λατινικής Αμερικής (Αργεντινή, Βραζιλία, Χιλή, Μεξικό) κατά 2 % περίπου ενώ ο Pritchett (2000) τονίζει τη σημασία του κόστους της επένδυσης ως παράγοντα αποτελεσματικότητας εξαιτίας κυρίως στρεβλώσεων όπως η διαφθορά και η μη αποδοτική χρήση των πόρων στο δημόσιο τομέα.

Ο Holl (2004) σε μελέτη για την δημιουργία νέων επιχειρήσεων σε επίπεδο δημοτικών διαμερισμάτων στην Πορτογαλία με τη βελτίωση των οδικών υποδομών διαπιστώνει θετική μεν επίδραση αλλά με σημαντικές κλαδικές διαφοροποιήσεις.

Τέλος, ο Kamps (2006) υποστηρίζει ότι κατά μέσο όρο σε 22 χώρες του ΟΟΣΑ που μελετήθηκαν, αν αυξηθεί το δημόσιο απόθεμα υποδομών κατά 1 % οδηγεί σε αύξηση της παραγωγής κατά 0,2 % περίπου και πρόσφατη μελέτη του ΟΟΣΑ (2009) δείχνει ότι οι υλικές υποδομές ενισχύουν μακροπρόθεσμα την οικονομική ανάπτυξη.

Τα τελευταία χρόνια πολλές είναι οι μελέτες που αναγνωρίζουν ότι οι επενδύσεις υποδομών στην εκπαίδευση και την ανάπτυξη των χρηματοπιστωτικών αγορών για τη χρηματοδότηση μεγάλης κλίμακας παραγωγικών δραστηριοτήτων είναι παράγοντες που τονώνουν την οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλουν στην ενίσχυση της ισότητας στην οικονομική ευκαιρία. Οι επιπτώσεις από τις επενδύσεις σε υποδομές έχουν μεγαλύτερη επίδραση στην παραγωγικότητα σε αναπτυσσόμενες οικονομίες ενώ επιπλέον δαπάνες σε υπάρχουσες υποδομές μπορεί να επιφέρουν αρνητικό αντίκτυπο στην παραγωγικότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Χρηματοδοτικά προγράμματα υποδομών στην Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση

4.1 Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

Το παλαιότερο και σημαντικότερο χρηματοδοτικό εργαλείο για την κατασκευή υποδομών στην Ελλάδα με την εγγραφή πιστώσεων στον προϋπολογισμό, πήρε τη μορφή Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων το 1952. Η άσκηση αναπτυξιακής πολιτικής που θα συμβάλλει στην περαιτέρω σύγκλιση των περιφερειών, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της απασχόλησης, τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας και την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής δικαιοσύνης βασίζεται στην σύσταση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομών στους τομείς των μεταφορών και του περιβάλλοντος, της δημόσιας υγείας, της παιδείας, της ενίσχυσης του κοινωνικού κράτους καθώς και δραστηριότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας και εξωστρέφειας που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες και καινοτομίες.

Στον πίνακα 4.1 του παραρτήματος μπορούμε να δούμε την διαχρονική εξέλιξη χρηματοδότησης των δημοσίων επενδύσεων από το 2003 έως το 2013, την μεταβολή τους ως προς κάθε προηγούμενο έτος καθώς και ως ποσοστό του ΑΕΠ. Στον πίνακα 4.2 βλέπουμε τις δαπάνες του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων κατά φορέα για το έτος 2012.

Οι δημόσιες επενδύσεις υλοποιούνται από τη Βουλή, τα Υπουργεία, τις Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, τις Περιφέρειες, τους ΟΤΑ Α' βαθμού καθώς και από Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου, Ανώνυμες Εταιρείες και Οργανισμούς (ΔΕΚΟ) και καλύπτονται οργανωτικά, διοικητικά και χρηματοδοτικά από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Η διαδικασία κατάρτισης και ένταξης έργων του Προγράμματος που ακολουθείται ξεκινά με την πρόβλεψη προϋπολογισμού που καθορίζει η οικονομική πολιτική, ψηφίζεται από την Ελληνική Βουλή και διαχωρίζεται σε δύο υποπρογράμματα, αυτό που χρηματοδοτεί τα έργα αμιγώς από εθνικούς πόρους και αυτό που αφορά τα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στη συνέχεια το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων αποστέλλει σχετική εγκύκλιο με οδηγίες σε όλους τους εμπλεκόμενους, με το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, φορείς που με τη σειρά τους πρέπει να υποβάλλουν τις προτάσεις τους στα προβλεπόμενα χρονικά όρια και μέσα στα πλαίσια του κατά τμήμα ανώτατου ορίου δαπανών. Οι προτάσεις αποστέλλονται ηλεκτρονικά μέσω ειδικής φόρμας στην αρμόδια Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου όπου εξετάζονται λεπτομερώς και ακολούθως υπογράφονται οι ειδικού χαρακτήρα, επικύρωσης της χρηματοδότησης, υπουργικές αποφάσεις.

Οι αποφάσεις αυτές ονομάζονται «Συλλογικές Αποφάσεις» και διαχωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες για : τα έργα, την έρευνα, τους περιφερειακούς πόρους και τις διοικητικές δαπάνες.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων χρηματοδοτεί την αναπτυξιακή πολιτική της χώρας με έργα που συμβάλλουν στην ανανέωση και την αύξηση του ιδιωτικού και δημοσίου κεφαλαίου της οικονομίας και συνεπώς στηρίζει την αναπτυξιακή διαδικασία και τον εκσυγχρονισμό της χώρας σε μακροχρόνια βάση. Η κατανομή του ενισχύει αναπτυξιακές και κοινωνικές υποδομές όπως :

- Τα έργα υποδομής κατά κύριο λόγο στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος.
- Τις δράσεις ενίσχυσης των ιδιωτικών επενδύσεων και της επιχειρηματικότητας.

- Την προώθηση της κοινωνίας της γνώσης και της ανάπτυξης του ανθρώπινου κεφαλαίου.
- Τους πόρους που υποστηρίζουν τα επενδυτικά προγράμματα της Αυτοδιοίκησης (ΣΑΤΑ, ΕΛΛΑΔΑ).
- Πολιτικές των Υπουργείων και των Περιφερειών για τη συντήρηση και επέκταση των υποδομών τους.
- Δράσεις που συμβάλλουν στην ορθολογική οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας διοίκησης.
- Υλοποίηση κοινωνικών προγραμμάτων για τις πλέον ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού και έργα για την αποκατάσταση ζημιών από φυσικές καταστροφές.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για το έτος 2013 προβλέπεται να φτάσει τα 6.850 εκατ. ευρώ. Οι δαπάνες αυτές αντιπροσωπεύουν το 3,7 % του ΑΕΠ και κατανέμονται σε 6.000 εκατ. ευρώ για την προώθηση των έργων που θα χρηματοδοτηθούν και από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε 850 εκατ. ευρώ για τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν αποκλειστικά από εθνικούς πόρους.

Η εκτίμηση για τη συνολικά θετική συμβολή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων στην οικονομία της χώρας παραμένει, δεδομένου ότι οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου της Γενικής Κυβέρνησης στην Ελλάδα, χωρίς τις κεφαλαιακές μεταβιβάσεις, κυμάνθηκαν σε ποσοστό πάνω από 3 % του ΑΕΠ για όλα σχεδόν τα έτη της περιόδου 2001-2009, ποσοστά που υπερτερούν συγκρινόμενα με τα αντίστοιχα μεγέθη των υπολοίπων χωρών της Ευρωζώνης που κυμαίνονται μεταξύ 2,4 και 2,8 %. Η υποχώρηση των ποσοστών αυτών για τα έτη 2010 και 2011 είναι προφανής λόγω της οικονομικής κατάστασης για την χώρα μας, αλλά και για το μέσο όρο των υπολοίπων χωρών της Ευρωζώνης, με μικρότερο ωστόσο ρυθμό μείωσης. Τα συγκριτικά αυτά στοιχεία εμφανίζονται στον πίνακα 4.3 του παραρτήματος.

Πολύ σημαντική είναι η συμβολή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιφέρειας με εγγραφή πιστώσεων ποσού 1.160 εκατ. ευρώ (1.000 εκατ. ευρώ για έργα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και 160 εκατ. ευρώ για έργα χρηματοδοτούμενα αμιγώς από εθνικούς πόρους, έναντι 1.150 εκατ. ευρώ το 2012 και 795 εκατ. ευρώ το 2011. Στους πίνακες 4.4 και 4.5 του παραρτήματος παρουσιάζονται το περιφερειακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 2013 και στοιχεία χρηματοδότησης έργων που εκτελούνται από τις Περιφέρειες για την περίοδο 2011-2013 αντίστοιχα.

Στις εισροές του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για το 2013 έχουμε 2.530 εκατ. ευρώ από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, 1.100 εκατ. ευρώ από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, 852 εκατ. ευρώ από το Ταμείο Συνοχής, 235 εκατ. ευρώ από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και 60 εκατ. ευρώ από το Γενικό Πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Αλληλεγγύη και Διαχείριση Μεταναστευτικών Ροών» περιόδου 2007-2013.

4.2 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ)

Ένα από τα πλέον φιλόδοξα προγράμματα στρατηγικής προσέγγισης για την Πολιτική Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε εθνικό επίπεδο αποτελεί το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013, το οποίο εξασφαλίζει ότι η συνδρομή των Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβαδίζει με τις κοινοτικές στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνοχή και προσδιορίζει το σύνδεσμο μεταξύ των κοινοτικών προτεραιοτήτων και του εθνικού προγράμματος μεταρρυθμίσεων (σύμφωνα με τη Συνθήκη της Λισσαβόνας).

Για την διαμόρφωση του ΕΣΠΑ 2007-2013 αξιοποιήθηκαν και αξιολογήθηκαν προτάσεις που υπεβλήθησαν στο Υπουργείο Οικονομίας στα πλαίσια των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, των πόρων της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Συνοχής για τη χώρα, των νέων Κανονισμών των Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών για την Πολιτική Συνοχής.

Οι στόχοι του ΕΣΠΑ 2007-2013 διατυπώθηκαν σε τέσσερα επίπεδα:

- Το επίπεδο των στρατηγικών στόχων του ΕΣΠΑ
- Το επίπεδο των θεματικών (5) και χωρικών (3) προτεραιοτήτων, όπως απαιτείται από το Γενικό Κανονισμό των Ταμείων
- Το επίπεδο των Γενικών Στόχων (17) στους οποίους αναλύεται κάθε θεματική προτεραιότητα
- Το επίπεδο των ειδικών στόχων και των κύριων μέσων επίτευξης

Η διαμόρφωση του προγράμματος με βάση τις εθνικές πολιτικές στηρίχθηκε από την Εθνική Έκθεση Στρατηγικής για την Κοινωνική Προστασία και την Κοινωνική Ένταξη 2006-2008, την Ψηφιακή Στρατηγική 2006-2013, το Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών 2007-2013 & εικοσαετίας, την Εθνική Λιμενική Πολιτική, το Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013 κ.λ.π. και είχε σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων για την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός ΕΣΠΑ 2007-2013 για την Ελλάδα αποτελείται από εννέα (9) Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, πέντε (5) Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και δεκατέσσερα (14) Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας. Αναλυτικά τα προγράμματα αυτά διαχωρίζονται και έχουν επιδιώξεις ως ακολούθως :

1. Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

- ΕΠ Περιβάλλον-Αειφόρος Ανάπτυξη για την προστασία, την αναβάθμιση και την αειφορική διαχείριση του περιβάλλοντος με δράσεις όπως η ολοκληρωμένη διαχείριση στερεών και επικίνδυνων αποβλήτων και η προστασία των εδαφών, η διαχείριση αστικών λυμάτων, η εφαρμογή σχεδίων δράσης για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ακτών, η ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση των βιότοπων, οι υποδομές αντιπλημμυρικής προστασίας μεγάλης κλίμακας, η πρόληψη και αποτελεσματική αντιμετώπιση των φυσικών και τεχνολογικών καταστροφών.
- ΕΠ Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας για την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό των υποδομών μεταφορών της χώρας και της ασφάλειας των μεταφορών με δράσεις ολοκλήρωσης της κατασκευής και αναβάθμισης των οδικών αξόνων, του σιδηροδρομικού δικτύου, των λιμενικών υποδομών και των αεροδρομίων.
- ΕΠ Ανταγωνιστικότητα-Επιχειρηματικότητα για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων και του παραγωγικού συστήματος της χώρας με έμφαση στη διάσταση της καινοτομίας και δράσεις για την προώθηση του συστήματος Έρευνας, Ανάπτυξης και Καινοτομίας (ΕΑΚ) και διασύνδεσή του με τον παραγωγικό ιστό, την ποιοτική αναβάθμιση των προϊόντων, την προώθηση επιχειρηματικής δικτύωσης, τη βελτίωση των μηχανισμών εποπτείας της αγοράς, την εξασφάλιση ενεργειακής επάρκειας μέσω των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ).
- ΕΠ Ψηφιακή Σύγκλιση για την προώθηση των Τεχνολογιών Πληροφορικής & Επικοινωνιών (ΤΠΕ) σε επιχειρήσεις, τον

ανασχεδιασμό διαδικασιών του δημόσιου τομέα, την προώθηση της επιχειρηματικότητας σε τομείς που χρησιμοποιούν τις ΤΠΕ, την ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης για τον πολίτη και βελτίωση της καθημερινής ζωής μέσω των ΤΠΕ.

- ΕΠ Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού για την ενίσχυση της προσαρμοστικότητας του ανθρώπινου δυναμικού και των επιχειρήσεων, τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην απασχόληση, την εδραίωση της μεταρρύθμισης στον τομέα της Ψυχικής Υγείας, την ανάπτυξη της Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας και προάσπιση της Δημόσιας Υγείας του πληθυσμού, την ενίσχυση της απασχόλησης των γυναικών, των νέων, των εργαζομένων μεγαλύτερης ηλικίας και των ευάλωτων ομάδων, την προώθηση της ισότιμης πρόσβασης στην αγορά εργασίας, τη μείωση του κοινωνικού αποκλεισμού και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.
- ΕΠ Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση για την αναβάθμιση της ποιότητας της εκπαίδευσης, την προώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης, την αναβάθμιση των συστημάτων αρχικής επαγγελματικής κατάρτισης και εκπαίδευσης, τη σύνδεση της εκπαίδευσης με την αγορά εργασίας, την αναμόρφωση των προγραμμάτων σπουδών, την επιτάχυνση των ρυθμών ένταξης των νέων τεχνολογιών, την αναδόμηση της επαγγελματικής κατάρτισης σε διάφορους τομείς, την επέκταση των Σχολείων Δεύτερης Ευκαιρίας, των Κέντρων Εκπαίδευσης Ενηλίκων, του Ανοικτού Πανεπιστημίου, των Ινστιτούτων Διά Βίου Εκπαίδευσης, την επιμόρφωση των εκπαιδευτικών και την ενισχυμένη διδασκαλία των μειονοτήτων.
- ΕΠ Διοικητική Μεταρρύθμιση για τη διαμόρφωση, εφαρμογή και αξιολόγηση δημοσίων πολιτικών και προγραμμάτων, την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών, τον οργανωτικό-

λειτουργικό ανασχεδιασμό και τη διοικητική ανασυγκρότηση, την κάλυψη των αναγκών της δημόσιας διοίκησης σε εκπαίδευση και την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στην πράξη.

- ΕΠ Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής για την ενίσχυση των επιτελικών φορέων και των υποστηρικτικών δομών του συστήματος διοίκησης και συντονισμού των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και των δικαιούχων φορέων, την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας για την υλοποίηση των δράσεων των Ταμείων.
- ΕΠ Εθνικό Αποθεματικό Απροβλέπτων για την προώθηση του ανθρώπινου δυναμικού στην απασχόληση και επανένταξή του στην αγορά εργασίας, την συμβολή στην αποκατάσταση του κοινωνικού οικονομικού ιστού, τη δημιουργία προϋποθέσεων για τη συγκράτηση του τοπικού πληθυσμού, τη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής, την ανάπτυξη και βιωσιμότητα της τοπικής οικονομίας σε περιοχές που πλήττονται από απρόβλεπτες τοπικές ή τομεακές κρίσεις που συνδέονται με οικονομική και κοινωνική αναδιάρθρωση συμπεριλαμβανομένης αυτής των φυσικών καταστροφών ή των συνεπειών απελευθέρωσης του εμπορίου. Το αποθεματικό αυτό είναι ίσο με το 1 % της ετήσιας συνεισφοράς των Διαρθρωτικών Ταμείων για το στόχο «Σύγκλιση».

2.Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Υλοποιούνται σε πέντε (5) χωρικές ενότητες που είναι :

- ΠΕΠ Μακεδονίας-Θράκης
- ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας-Πελοποννήσου-Ιονίων Νήσων
- ΠΕΠ Κρήτης & Νήσων Αιγαίου
- ΠΕΠ Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου

- ΠΕΠ Αττικής

Οι παρεμβάσεις των προγραμμάτων αυτών αφορούν κοινωνικές υποδομές, υγεία και κοινωνική αλληλεγγύη (υποδομές νοσοκομείων και δομών κοινωνικής φροντίδας, ειδικών μονάδων, κέντρων υγείας και ανοικτής φροντίδας, εξειδικευμένος εξοπλισμός, μέτρα ανάπτυξης και προστασίας της Δημόσιας Υγείας), πολιτισμός (ενίσχυση των βασικών πολιτιστικών υποδομών, προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς), έργα προσπελασιμότητας και περιβάλλοντος τοπικής κλίμακας, πολιτικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, πολιτικές ενίσχυσης ορεινών, μειονεκτικών και νησιωτικών περιοχών.

3. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας

- Πρόγραμμα «Ελλάδα-Βουλγαρία», προϋπολογισμού 110.735.958 ευρώ με ειδικούς στόχους την ενίσχυση της ελκυστικότητας της περιοχής με την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, τη βελτίωση των δομών προσβασιμότητας και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας με την προώθηση της επιχειρηματικότητας, την εγκαθίδρυση Δικτύων Συνεργασίας και τις επενδύσεις σε ανθρώπινους πόρους.
- Πρόγραμμα «Ελλάδα-Ιταλία», προϋπολογισμού 88.955.170 ευρώ με άξονες προτεραιότητας την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας, τη βελτίωση της προσπελασιμότητας σε βιώσιμα δίκτυα και υπηρεσίες, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της κοινωνικής και πολιτιστικής συνοχής και την τεχνική βοήθεια του προγράμματος.
- Πρόγραμμα «Ελλάδα-Κύπρος», προϋπολογισμού 44.593.923 ευρώ με ειδικούς στόχους την άρση της γεωγραφικής και επικοινωνιακής απομόνωσης της διασυνοριακής περιοχής, την οικονομική ανάπτυξη και προώθηση της απασχόλησης, την αναβάθμιση της περιοχής στον

τομέα του πολιτισμού και του περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση κοινωνικών θεμάτων.

- Πρόγραμμα «Ελλάδα-Αλβανία», προϋπολογισμού 22.143.015 ευρώ και Πρόγραμμα «Ελλάδα-ΠΓΔΜ», προϋπολογισμού 24.810.005 ευρώ με ειδικούς στόχους την υποστήριξη των τοπικών οικονομικών δραστηριοτήτων και την αειφόρο ανάπτυξη των τοπικών ανθρωπίνων πόρων (σύμφωνα με τις ανάγκες της επιλέξιμης διασυνοριακής περιοχής) και την προώθηση περιβαλλοντικών και πολιτιστικών δράσεων για τη βιώσιμη τοπική ανάπτυξη.
- Πρόγραμμα «Αδριατική» με συνεισφορά από την Ελλάδα ποσού 5.659.992 ευρώ και στρατηγικό στόχο την ενίσχυση των δυνατοτήτων βιώσιμης ανάπτυξης στην περιοχή της Αδριατικής μέσω συντονισμένης στρατηγικής μεταξύ των εταίρων των επιλέξιμων περιοχών.
- Πρόγραμμα «Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου», προϋπολογισμού 173.607.324 ευρώ με στρατηγικό στόχο την προώθηση της βιώσιμης και αρμονικής διεθνικής συνεργασίας των χωρών της Λεκάνης της Μεσογείου για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων και την ενίσχυση της ενδογενούς προοπτικής ανάπτυξης.
- Πρόγραμμα «Μαύρη Θάλασσα» με συνεισφορά από την Ελλάδα ποσού 1.132.000 ευρώ και ενισχυμένο ρόλο με ειδικούς στόχους την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στις παραμεθόριες περιοχές, τη συνεργασία για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων και την προώθηση της συνεργασίας.
- Πρόγραμμα «Μεσογειακός Χώρος», προϋπολογισμού 193.191.331 ευρώ με στρατηγικό στόχο την ενίσχυση της οικονομίας ώστε να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη και η απασχόληση για τις μελλοντικές γενιές.

- Πρόγραμμα «Χώρος Νοτιοανατολικής Ευρώπης», προϋπολογισμού 206.691.645 ευρώ με στρατηγικό στόχο τη βελτίωση της εδαφικής, οικονομικής και κοινωνικής ολοκλήρωσης και τη συμβολή στη συνοχή, τη σταθερότητα και την ανταγωνιστικότητα μέσω της ανάπτυξης των διακρατικών εταιρικών σχέσεων και της κοινής δράσης σε θέματα στρατηγικής σημασίας για την περιοχή.
- Πρόγραμμα «INTERREG IV C», προϋπολογισμού 321.321.762 ευρώ με στρατηγικό στόχο τη βελτίωση, μέσω της διαπεριφερειακής συνεργασίας, της αποτελεσματικότητας των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης στους τομείς της καινοτομίας, της οικονομίας της γνώσης, του περιβάλλοντος, της πρόληψης κινδύνων καθώς και ο οικονομικός εκσυγχρονισμός και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης.
- Πρόγραμμα «INTERACT», προϋπολογισμού 34 εκατ. ευρώ με στρατηγικό στόχο την προώθηση της ορθής διακυβέρνησης των κοινοτικών προγραμμάτων που χρηματοδοτεί το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) που εμπίπτουν στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας.
- Πρόγραμμα «ESPON», προϋπολογισμού 45 εκατ. ευρώ με στρατηγικό στόχο την υποστήριξη της ανάπτυξης πολιτικής σε σχέση με το στόχο της εδαφικής συνοχής και αρμονική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού εδάφους με την παροχή συγκρίσιμων πληροφοριών, στοιχείων αναλύσεων και σεναρίων για την εδαφική δυναμική και την εμφάνιση του εδαφικού κεφαλαίου και δυνατότητες για την ανάπτυξη των περιφερειών και των ευρύτερων περιοχών συμβάλλοντας στην ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα, την εδαφική συνεργασία και την βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη.
- Πρόγραμμα «URBACT» με επιλέξιμη δαπάνη 67.817.875 ευρώ και στρατηγικό στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των

πολιτικών αστικής ανάπτυξης και την ενίσχυση της κοινής αντίληψης της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης.

Στον πίνακα 4.6 του παραρτήματος βλέπουμε την κατανομή των κοινοτικών πόρων 2007-2013 για την Ελλάδα, στον πίνακα 4.7 τη συνολική εικόνα που έχει σήμερα το ΕΣΠΑ 2007-2013 σε εκατ. ευρώ και ανά επιχειρησιακό πρόγραμμα, στον πίνακα 4.8 τους στόχους και την απορρόφηση του ΕΣΠΑ 2007-2013 συνολικά και στον πίνακα 4.9 την κατανομή ανά τομέα δράσης.

Τα χρηματοδοτικά εργαλεία του ΕΣΠΑ 2007-2013 χαρακτηρίζονται από νέες μοντέρνες πρακτικές όπως η ανακύκλωση (Revolving) με τη χορήγηση δανείων με ευνοϊκούς όρους, το ποσό αποπληρωμής των οποίων επαναχρηματοδοτεί νέα έργα, η μόχλευση (Leverage) με τη δυνατότητα συνδυασμού δανείων με ιδιωτικούς πόρους, οι πηγές κεφαλαίων (Sources of funding) με τη διάθεση πόρων από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα (εθνικού και περιφερειακού επιπέδου) σε συνδυασμό με πρόσθετη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και η διαχείριση κεφαλαίων (Funds of funds) με κεντρική μονάδα διαχείρισης περισσότερων του ενός Ταμείων.

Για την ενίσχυση των ιδιωτικών κυρίως επενδύσεων στη χώρα μας χρηματοδοτικά εργαλεία είναι η πρωτοβουλία JEREMIE (Κοινοί Ευρωπαϊκοί Πόροι για τις Μικρομεσαίες και τις Μεσαίες Επιχειρήσεις) που χρηματοδοτεί δράσεις όπως οι μικροπιστώσεις μέσω Τραπεζών, η συμμετοχή στο κεφάλαιο επιχειρήσεων, τα κεφάλαια ανάληψης επιχειρηματικού κινδύνου, η παροχή εγγυήσεων κ.α. και η πρωτοβουλία JESSICA (Κοινοί Ευρωπαϊκοί Πόροι για Αειφόρες Επενδύσεις στα Αστικά Κέντρα) με στόχο την κινητοποίηση κεφαλαίων για τη στήριξη επενδυτικών προγραμμάτων και έργων αστικής ανάπτυξης, την ανάπτυξη των αστικών κέντρων και την παροχή νέων θέσεων εργασίας.

4.3 Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελούν μια ουσιαστική μεταρρύθμιση και ένα βασικό πυλώνα του νέου αναπτυξιακού υποδείγματος που συμβάλλει στην ανάπτυξη της οικονομίας, την έγκαιρη και σωστή ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών και την αξιοποίηση των πλέον σύγχρονων μέσων για την παροχή δημοσίων αγαθών προς τους πολίτες.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.2 του Ν.3389/2005 συμβάσεις σύμπραξης είναι οι έγγραφες συμβάσεις συνεργασίας από επαχθή αιτία που συνάπτουν οι δημόσιοι φορείς σε τομείς της αρμοδιότητάς τους με νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα (ιδιωτικούς φορείς) για την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών. Η εκτέλεση έργων αφορά την κατασκευή και εγκατάσταση των απαιτούμενων υποδομών όπως ανέγερση κτιρίων, κατασκευή εγκαταστάσεων, ανακαίνιση υφιστάμενων υποδομών, παροχή αναγκαίου εξοπλισμού για την αναβάθμιση των παρεχόμενων στους πολίτες υπηρεσιών. Η παροχή υπηρεσιών συνίσταται σε κάθε είδους υπηρεσίες όπως η συντήρηση των έργων, η φύλαξη, η διοίκηση, διαχείριση, λειτουργία και εκμετάλλευσή τους. Επειδή η εμπλοκή του ιδιωτικού φορέα είναι συνήθως μακροχρόνια παρέχεται η δυνατότητα στο δημόσιο παρακολούθησης της λειτουργίας του έργου.

Η χρηματοδότηση του έργου ή της παροχής υπηρεσιών γίνεται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από τον ιδιωτικό φορέα ενώ ο δημόσιος φορέας ή οι τελικοί χρήστες καταβάλλουν τίμημα με την έναρξη λειτουργίας του που συνδέεται άμεσα με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και δύναται να μειωθεί ή να μην καταβληθεί σε περίπτωση μη τήρησης των προδιαγραφών που αποτελούν συμβατική υποχρέωση.

Οι συμβάσεις αυτές είναι αμοτεροβαρείς και για τους δύο συμβαλλόμενους φορείς και το ουσιώδες μέρος των κινδύνων

αναλαμβάνεται από τον ιδιωτικό φορέα αν και προϋποθέτει τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών (συμπεριλαμβανομένων των Τραπεζών ή άλλων δανειοδοτών) για την καταγραφή των κινδύνων και των τρόπων ασφάλισής τους (μέσω εμπράγματων ασφαλειών, ιδιωτικών συμβάσεων ασφαλίσεως, εγγυήσεων κ.λ.π.).

Οι τομείς όπου υλοποιούνται έργα ΣΔΙΤ στη χώρα μας είναι η άμυνα, οι δήμοι (ανταποδοτικά έργα), οι λιμενικές υποδομές, οι μεταφορές, η παιδεία, το περιβάλλον, ο πολιτισμός, η υγεία και η στέγαση δημοσίων υπηρεσιών.

Στο διάγραμμα 4.1 του παραρτήματος βλέπουμε ενδεικτικά την διαδικασία που ακολουθείται για την υποβολή πρότασης, την ένταξη ενός έργου και την υλοποίησή του ως ΣΔΙΤ.

Οι ΣΔΙΤ παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των παραδοσιακών δημοσίων συμβάσεων όπως τη διατήρηση της καλής κατάστασης της υποδομής καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, τη μετακύλιση από το δημόσιο των κινδύνων υπέρβασης κόστους και χρόνου, την επιβολή προστίμων για λειτουργικές αστοχίες, την ύπαρξη κινήτρων στον λειτουργό για άμεση επίλυση τυχόν προβλημάτων, τον ενδεδειγμένο έλεγχο από πλευράς χρηματοδοτών και την δυνατότητα ανάδειξης και επίλυσης των προβλημάτων πριν την υλοποίηση του έργου. Με τη διαδικασία των ΣΔΙΤ το δημόσιο δεν δανείζεται προκειμένου να υλοποιήσει ένα έργο ενώ το γεγονός ότι η κερδοφορία του ιδιώτη στηρίζεται στη ζήτηση του έργου από τους τελικούς χρήστες οδηγεί στη δημιουργία υψηλών ποιοτικών λειτουργικών χαρακτηριστικών.

Η Κοινοτική Οδηγία 18/2004 καθορίζει δύο βασικές κατηγορίες ΣΔΙΤ, του καθαρά συμβατικού τύπου όπου η σύμβαση μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στηρίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς και του θεσμοθετημένου τύπου όπου η συνεργασία υπάρχει στο πλαίσιο της δημιουργίας ενός άλλου φορέα ή είσοδος του ιδιώτη σε έναν υπάρχοντα φορέα. Μία άλλη διάκριση είναι σε ανταποδοτικές όπου η αποπληρωμή της

επένδυσης του ιδιώτη γίνεται μέσα από τη χρέωση των τελικών χρηστών και μη ανταποδοτικές όπου ο ιδιωτικός τομέας αποπληρώνεται από το δημόσιο είτε με τακτικές πληρωμές είτε κυμαινόμενες, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα και τα επίπεδα λειτουργίας της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Οι μέθοδοι ΣΔΙΤ που χρησιμοποιούνται συνήθως είναι :

1)Μέθοδοι BOT (Built-Operate-Transfer) και BOOT (Built-Own-Operate-Transfer) όπου ο ιδιώτης κατασκευάζει το έργο με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το δημόσιο, λειτουργεί το έργο που ανήκει σε κρατικούς φορείς (BOT) ή στον ιδιώτη (BOOT) για ένα προκαθορισμένο διάστημα και στη συνέχεια με τη λήξη της περιόδου παραχώρησης μεταβιβάζει τη λειτουργία ή την ιδιοκτησία του στον δημόσιο τομέα.

2)Μέθοδος DBFO (Design-Built-Finance-Operate) όπου ο ιδιώτης εκπονεί την μελέτη, κατασκευάζει, χρηματοδοτεί και λειτουργεί την υποδομή και το δημόσιο αγοράζει τις υπηρεσίες που προέρχονται απ' αυτήν, αποκτώντας το δικαίωμα χρήσης για μια συμβατική περίοδο.

3)Μέθοδος BTO (Built-Transfer-Operate) όπου ο ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο που με την αποπεράτωσή του η ιδιοκτησία μεταβιβάζεται στο δημόσιο το οποίο και το ενοικιάζει στον ιδιώτη για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο που του δίνει το δικαίωμα να λειτουργεί το έργο και να εισπράττει τα αντίστοιχα έσοδα. Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου το δημόσιο μπορεί να αναλάβει τη διαχείριση του έργου, να την παραχωρήσει εκ νέου στον ιδιώτη ή και σε κάποιον άλλο ιδιώτη που θα εκδηλώσει ενδιαφέρον.

4)Μέθοδος BOO (Built-Own-Operate) όπου ο κρατικός φορέας αποφασίζει την κατασκευή ενός κοινωφελούς έργου και χορηγεί άδεια λειτουργίας μακράς διάρκειας στον ιδιώτη που χρηματοδοτεί, σχεδιάζει, κατασκευάζει, λειτουργεί και έχει στην ιδιοκτησία του το έργο. Το δημόσιο έχει την ευθύνη για τον προσδιορισμό των προδιαγραφών των προσφερόμενων υπηρεσιών, των κανόνων ασφαλείας και του ανώτατου επιπέδου των τελών χρήσης του έργου.

5)Μέθοδος BBO (Buy-Built-Operate) όπου ο κρατικός φορέας πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες για την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων και την λειτουργία ως εποπτευόμενο κερδοφόρο κοινωφελές έργο.

6)Μέθοδος BOLT (Built-Own-Lease-Transfer) όπου ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο που ενοικιάζει (με leasing) στον κρατικό φορέα ο οποίος καταβάλλει περιοδικές πληρωμές ανακτώντας σταδιακά την ιδιοκτησία. Κατά τη μισθωτική περίοδο η λειτουργία μπορεί να γίνει είτε από τον κρατικό φορέα είτε από τον ιδιώτη.

7)Μέθοδος LRO (Lease-Rehabilitate-Operate) όπου ο ιδιώτης ενοικιάζει για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα υφιστάμενες εγκαταστάσεις από τον κρατικό φορέα, επενδύει κεφάλαια και τις λειτουργεί ώστε να αποσβέσει το κεφάλαιό του. Η ιδιοκτησία διατηρείται από τον κρατικό φορέα.

Στη χώρα μας συνήθως χρησιμοποιείται η μέθοδος BOT αν και πολλές από τις συμβάσεις θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν από τη μέθοδο DBFO. Στις ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου συνήθως έχουμε σύσταση κοινών επιχειρήσεων του δημοσίου (κρατικοί φορείς ή ΟΤΑ) με ιδιώτες (Joint Venture Companies) με σκοπό την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών όπως επίσης και την εμπορική εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων του δημοσίου ή γενικότερα την αξιοποίηση επιχειρηματικών ευκαιριών.

Οι δημοσιονομικές δυσκολίες και η έλλειψη τεχνογνωσίας στο δημόσιο τομέα οδήγησαν πολλές χώρες παγκοσμίως σε διαφορετικές προσεγγίσεις του θεσμού των ΣΔΙΤ. Στον πίνακα 4.10 του παραρτήματος βλέπουμε τα έργα ΣΔΙΤ και το κόστος τους παγκοσμίως ανάλογα με το είδος τους για τα έτη 1985-2004. Η Μ. Βρετανία και η Ισπανία θεωρούνται από τις πρωτοπόρες του θεσμού των ΣΔΙΤ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο την ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών μέσω ΣΔΙΤ συμβάλλοντας με το ποσό των 500 δις ευρώ. Σημαντικός θεσμός είναι και στις χώρες της Ασίας και της Β. Αμερικής κυρίως στον

κατασκευαστικό τομέα αλλά και σε χώρες του πρώην «ανατολικού μπλοκ» όπως η Ρωσία, η Κροατία, η Βουλγαρία, η Τσεχία, η Σλοβακία και η Πολωνία στον τομέα των μεταφορών. Τέλος, η ανάγκη για προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων μέσω ξένων επενδύσεων σε αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Βραζιλία, η Χιλή, το Μεξικό και η Ινδία έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη πρακτικών ΣΔΙΤ.

Η διεθνής εμπειρία μας δείχνει ότι για την αποτελεσματική εφαρμογή των ΣΔΙΤ απαιτούνται ικανοί μηχανισμοί και δημόσιες αρχές που με σωστό σύστημα αξιολόγησης και ιεράρχησης των επενδύσεων θα επιλέξουν την κατάλληλη μορφή σύμβασης, θα διαπραγματευθούν και θα ελέγξουν τους παράγοντες σε σχέση με την τήρηση από τον ιδιώτη των συμβατικών υποχρεώσεων. Στις ανεπτυγμένες χώρες βασικό στοιχείο της ανάπτυξης των έργων υποδομής είναι ότι συνδυάστηκε με ευρύτερη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να μπορούν να εκμεταλλεύονται με καλύτερο τρόπο τις υποδομές και να διατηρούν μια ανταγωνιστική θέση στην παγκόσμια οικονομία. Στις λιγότερο ανεπτυγμένες ή αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Ελλάδα οι ανάγκες για υποδομές είναι μεγάλες, οι δημοσιονομικοί περιορισμοί πιο έντονοι, η ανάπτυξη των υποδομών γίνεται με διαφορετικούς ρυθμούς, ο αναπτυξιακός σχεδιασμός δεν είναι ισόρροπα κατανομημένος σε όλους τους τομείς της παραγωγής με αποτέλεσμα να μην μπορούν να αξιοποιηθούν στο μέγιστο τα οφέλη από την ανάπτυξη των υποδομών. Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης 9 στα 10 έργα παρουσιάζουν ελλείψεις ή κακοτεχνίες και οι συμβάσεις είναι ιδιαίτερα επωφελείς για τους ιδιώτες σε βάρος του δημοσίου εξαιτίας υπερβολικών επενδυόμενων κεφαλαίων, απειρίας και κακής διοίκησης.

Για να είναι επωφελείς οι συμβάσεις θα πρέπει να τηρούνται κάποιοι βασικοί άξονες :

- Αποφυγή εγγυήσεων του δημοσίου, ειδικά για τα αναμενόμενα έσοδα.

- Αποφυγή δανεισμού με μικρή διάρκεια ή με υψηλά επιτόκια.
- Ρεαλιστικά ανταποδοτικά τέλη για τους μελλοντικούς χρήστες και αποδόσεις για τους παραχωρησιούχους επενδυτές.
- Δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών και κινήτρων για την διάχυση ωφελειών στους χρήστες και την κοινωνία.
- Διασφάλιση των απαιτούμενων standards ποιότητας λειτουργίας και συντήρησης.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι οι επενδύσεις μέσω ΣΔΙΤ απαιτούν σωστή λειτουργία της δημόσιας διοίκησης, εύρυθμη λειτουργία της αγοράς, αποτελεσματικότητα και συνέπεια των κρατικών παρεμβάσεων και το σύνολο των διαδικασιών διαφάνειας και αξιοπιστίας λειτουργίας.

4.4 Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Σημαντικό χρηματοδοτικό εργαλείο αποτελεί η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων που παρέχει χρηματοδότηση μέσω δανείων και τεχνογνωσία σε υγιή και βιώσιμα επενδυτικά σχέδια των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζοντας τους στόχους της πολιτικής της ολοκλήρωσης. Για το 2011 η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων χρηματοδότησε 450 μεγάλα έργα σε 78 χώρες (ύψους 54 δις ευρώ εντός E.E. και 7 δις ευρώ εκτός E.E.) με σκοπό τη στήριξη της απασχόλησης, της ανάπτυξης και της οικονομικής, κοινωνικής και περιφερειακής συνοχής επενδύοντας στη γνώση, την καινοτομία και την αποδοτική χρήση των πόρων της κάθε οικονομίας.

Το 30 % των επενδύσεων αυτών αφορά δράσεις στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών, των υδάτων, της διαχείρισης υγρών και στερεών αποβλήτων, της δασοπονίας, της έρευνας και ανάπτυξης προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Η στήριξη 120.000 μικρομεσαίων επιχειρήσεων μας δείχνει τη σημασία που έχει για την

ευρωπαϊκή οικονομία η ιδιωτική πρωτοβουλία και η δραστηριότητά της είναι απόλυτα ευθυγραμμισμένη με την στρατηγική «Ευρώπη 2020».

Η στρατηγική «Ευρώπη 2020» για την Ελλάδα σημαίνει επενδύσεις στον παραγωγικό τομέα, οικονομία της γνώσης και καινοτομία, απασχόληση και κοινωνική συνοχή, ελκυστικότητα για επενδύσεις, εργασία και διαβίωση. Οι δανειοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων για τη χώρα μας το 2011 ανέρχονται στο ποσό των 860 εκατ. ευρώ σε τρεις κυρίως τομείς της οικονομικής δραστηριότητας : την ενέργεια, τις μεταφορές και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Στο διάγραμμα 4.2 του παραρτήματος βλέπουμε τα ποσοστά των δανειοδοτήσεων ανά τομέα χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και στον πίνακα 4.11 έχουμε τα έργα που έχουν εγκριθεί για το 2011.

Η οικονομική αυτονομία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων επιτυγχάνεται μέσω της έκδοσης ομολόγων από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές έχοντας εξαιρετική πιστοληπτική διαβάθμιση που της επιτρέπει να δανείζεται με τους καλύτερους δυνατούς όρους. Το κεφάλαιό της δε ανέρχεται στο ποσό των 232 δις ευρώ.

4.5 Ταμείο Συνοχής – Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Το Ταμείο Συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση θεσμοθετήθηκε με το άρθρο 130Δ της Συνθήκης του Μάαστριχτ και ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1993. Σκοπός του είναι η χρηματοδότηση των υποδομών των λιγότερο ανεπτυγμένων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πολιτική χρηματοδότησης εξυπηρετεί κυρίως τρεις στόχους :

- Ενίσχυση των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών (κατά κεφαλή ΑΕΠ μικρότερο του 75 % του μέσου κοινοτικού) που εφαρμόζουν προγράμματα σταθεροποίησης για την ένταξή τους στην ευρωζώνη ώστε να διατηρηθούν ικανοί ρυθμοί ανάπτυξης και να μην επηρεαστούν οι προσπάθειες μείωσης των δημοσίων ελλειμμάτων και του δημόσιου δανεισμού.
- Προώθηση της ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην εσωτερική αγορά και στα οφέλη της.
- Ενίσχυση των δαπανών για την προστασία του περιβάλλοντος και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Η κατανομή της χρηματοδότησης των επιλέξιμων χωρών γίνεται με βάση το πληθυσμιακό κριτήριο, την έκταση και το ΑΕΠ ενώ η έγκριση χρηματοδότησης ενός έργου πρέπει να πληρεί μια σειρά από προϋποθέσεις και κριτήρια και ελέγχεται η ορθή εφαρμογή από τις αναθέτουσες αρχές της κοινοτικής νομοθεσίας για τον ανταγωνισμό, τις δημόσιες συμβάσεις και το περιβάλλον. Από το Ταμείο Συνοχής συνήθως καλύπτεται το 80-85 % του κόστους ενός έργου με επιλέξιμες δαπάνες τον προγραμματισμό και σχεδιασμό του, την αγορά γης, τις απαλλοτριώσεις και την εδαφική προετοιμασία, τις κατασκευαστικές εργασίες, την αγορά πάγιου (μη κινητού) μηχανολογικού εξοπλισμού, το κόστος δοκιμών και εκπαίδευσης προσωπικού, τη διοίκηση του έργου, τις δαπάνες δημοσιότητας και ενημέρωσης, τις διοικητικές δαπάνες εποπτείας, ελέγχων και αξιολόγησης ενώ αφαιρείται η καθαρή παρούσα αξία των εσόδων του έργου από τους χρήστες (διόδια, τέλη κ.λ.π.).

Με τον Κανονισμό 1084/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το Ταμείο Συνοχής εντάσσεται πλέον στο στόχο «Σύγκλιση» των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) ιδρύθηκε το 1975 με κύρια αποστολή τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων. Με τον Κανονισμό 1084/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθορίζονται και οι στόχοι και προτεραιότητες χρηματοδότησης του ΕΤΠΑ που εκτός από υποδομές χρηματοδοτεί ιδιωτικές παραγωγικές επενδύσεις, δράσεις για την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας, αναπλάσεις περιοχών, μελέτες κ.ο.κ. Τα δε έργα που εντάσσονται σε χρηματοδότηση αποτελούν μέρος του συνολικού αναπτυξιακού σχεδιασμού μιας χώρας καθώς παρατηρήθηκε ότι η πρόοδος των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών εξαρτάται από ένα σύνολο παρεμβάσεων που περιλαμβάνει κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού, στήριξη παραγωγικών επενδύσεων, παροχή υπηρεσιών και των απαραίτητων έργων υποδομής.

Τα προγράμματα του ΕΤΠΑ εστιάζουν στον εκσυγχρονισμό και τη διαφοροποίηση των οικονομικών δομών καθώς και στη διατήρηση ή τη δημιουργία βιώσιμων θέσεων εργασίας. Οι δράσεις που υλοποιούνται αφορούν τους τομείς έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, καινοτομίας και επιχειρηματικότητας, κοινωνίας της πληροφορίας, περιβάλλοντος, πρόληψης κινδύνων, τουρισμού, πολιτισμού, μεταφορών, ενέργειας, εκπαίδευσης και υγείας.

Παράλληλα σημαντική είναι η συνεισφορά του ΕΤΠΑ στην ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία με την ανάπτυξη διασυνοριακών οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, την καθιέρωση και ανάπτυξη διακρατικής συνεργασίας και την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της περιφερειακής πολιτικής μέσω της προώθησης της διαπεριφερειακής συνεργασίας, της ανάπτυξης δικτύων και της ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των περιφερειακών και των τοπικών αρχών.

Για την προγραμματική περίοδο 2007-2013 η χρηματοδότηση μέσω ΕΤΠΑ για τη χώρα μας ανέρχεται στο ποσό των 12,36 δις ευρώ και μέσω Ταμείου Συνοχής στο ύψος των 3,7 δις ευρώ όπως φαίνεται και στον πίνακα 4.12 του παραρτήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Μελέτη περίπτωσης : Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης»

5.1 Κατασκευή – Χρηματοδότηση - Χαρακτηριστικά του έργου

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης» αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα συγκοινωνιακά έργα όχι μόνο για τη χώρα μας αλλά και τον ευρωπαϊκό χώρο. Από το 19^ο αιώνα ο Χαρίλαος Τρικούπης οραματίστηκε τη ζεύξη και τη θεώρησε ζωτικής σημασίας αναπτυξιακή επένδυση και για το λόγο αυτό η Γέφυρα φέρει το όνομά του.

Η προκήρυξη του έργου έγινε το 1991, το φθινόπωρο του 1994 επιλέχθηκε ως προσωρινός ανάδοχος ο όμιλος Γ.Ε.Φ.Υ.Ρ.Α., τον Ιανουάριο του 1996 υπογράφηκε η σύμβαση εργασίας που επικυρώθηκε στις 24/4/1996 από την Ελληνική Βουλή και τέθηκε σε ισχύ στις 24/12/1997. Η διάρκεια της σύμβασης είναι 42 έτη εκ των οποίων τα δύο πρώτα αφορούσαν πρόσθετες μελέτες που βοήθησαν στην παράδοση του έργου ένα τετράμηνο νωρίτερα του συμβατικού χρόνου παράδοσης, τα επόμενα πέντε χρόνια έγιναν οι κατασκευαστικές εργασίες και τα υπόλοιπα 35 είναι χρόνια εκμετάλλευσης του έργου από την εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. κυρίως μέσω της θυγατρικής ΓΕΦΥΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Α.Ε.

Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται στο ποσό των 800 εκατ. ευρώ με χρηματοδότηση κατά 40 % από το Ελληνικό Δημόσιο και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), κατά 50 % με μακροχρόνιο δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και κατά 10 % από την ανάδοχο εταιρεία.

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου χαρακτηρίζεται από την επιτυχή αντιμετώπιση πολλαπλών τεχνικών και φυσικών προβλημάτων της

περιοχής όπως η έντονη σεισμική δραστηριότητα, η ύπαρξη τεκτονικών μετακινήσεων με απομάκρυνση κατά 8 χιλιοστά ετησίως του Ρίου από το Αντίρριο, η αστάθεια του υπεδάφους στον πυθμένα της θάλασσας, οι ισχυροί άνεμοι που παρουσιάζονται ενώ υπάρχει πρόβλεψη και την περίπτωση ισχυρής σύγκρουσης σε κάποιον από τους πυλώνες.

Είναι η μεγαλύτερη καλωδιωτή γέφυρα στον κόσμο με συνολικό μήκος καταστρώματος 2.252 μ. και πλάτος 27,2 μ. και τεράστια σημασία στην αντιμετώπιση των οικονομικών, αναπτυξιακών και κοινωνικών ανισοτήτων των διασυνδεδεμένων περιοχών και την δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για τη σταδιακή άρση του κοινωνικού αποκλεισμού και την κοινωνική ενσωμάτωση των αναπτυξιακά υστερημένων περιοχών. Η Σύνοδος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στο Έσσεν το 1994 ενέταξε το έργο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά έργα πρώτης προτεραιότητας μαζί με την ΠΑΘΕ και την Ιόνια Οδό.

Η σημασία του έργου για τον κλάδο των μεταφορών φαίνεται από τη ραγδαία αύξηση του αριθμού των διελεύσεων που το 2003 ήταν περίπου 7000 οχήματα την ημέρα κατά μέσο όρο και σήμερα ο ημερήσιος μέσος όρος ανέρχεται στα 13200 οχήματα καθώς πλέον η επικοινωνία μεταξύ βορειοδυτικής και νοτιοδυτικής Ελλάδας καθίσταται συνεχής και απρόσκοπτη.

5.2 Η συμβολή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στον αναπτυξιακό σχεδιασμό της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Η άμεση επιρροή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου αφορά τους τρεις νομούς της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Αιτωλοακαρνανία, Αχαΐα, Ηλεία) που αποτελούν το 8,6 % της συνολικής έκτασης της χώρας με ορεινά κυρίως εδάφη και πληθυσμό 679.796 κατοίκους (απογραφή 2011, μειωμένο κατά περίπου 8 % από την απογραφή του 2001).

Στον πίνακα 5.1 του παραρτήματος βλέπουμε τον πληθυσμό της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ανά Περιφερειακή Ενότητα και τη μεταβολή αυτού διαχρονικά (1981-2011) ενώ στον πίνακα 5.2 τους δείκτες ανομοιογένειας και Ginni ανά Περιφερειακή Ενότητα όπου διαπιστώνουμε μεγάλη ανισότητα στην κατανομή του πληθυσμού με βάση τη γεωμορφολογία του εδάφους.

Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση αποτελώντας τη δυτική πύλη της Ελλάδας προς την Αδριατική και τη Δυτική Ευρώπη γενικότερα ενώ εσωτερικά συνδέει την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα και την Ήπειρο.

Το αναπτυξιακό όραμα διατυπώνεται ως εξής : «Αυτοτροφοδοτούμενη, εξωστρεφής και αειφορική ανασυγκρότηση της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας εστιασμένη στην παγκόσμια ταυτότητά της, στις αξίες για τον άνθρωπο και το περιβάλλον». Ο γενικός αναπτυξιακός στόχος είναι η αξιοποίηση της κομβικής θέσης της Περιφέρειας και των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων για την υπέρβαση των προβλημάτων της ανεργίας και των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων.

Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί μέσω της διεύρυνσης των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της, της επιτάχυνσης του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και κοινωνικής ανάπτυξης και της αύξησης της παραγωγικότητας για την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών με γνώμονα την αειφόρο ανάπτυξη. Σημαντικό ρόλο στην πραγματοποίηση αυτού του στόχου έχει η ολοκλήρωση και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών και παραγωγικών υποδομών για τη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών που μέσω των δυνάμεων της ελεύθερης αγοράς και υποστηρικτικών ενεργειών προς τους παραγωγικούς τομείς θα επιφέρουν τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγόμενου προϊόντος και της παραγωγικότητας της εργασίας.

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου όπως αποδεικνύεται από μελέτες είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν το ΑΕΠ, το

επίπεδο ανεργίας, τη σύνθεση της παραγωγής και της απασχόλησης, τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και γενικότερα την ανάπτυξη της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Η σύνδεση της Γέφυρας με τους οδικούς άξονες ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδό, Ιόνια Οδό, διεθνή λιμάνια και αεροδρόμια ενισχύει τη χωροταξική ολοκλήρωση και τη διεθνή προοπτική της Περιφέρειας αποτελώντας τη νότια δυτική πύλη της χώρας προς την κεντρική Μεσόγειο και την Ευρωπαϊκή Ένωση ως κόμβος συνδυασμένων μεταφορών, τον κεντρικό πόλο ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα Αδριατικής-Ιονίου που συνδέει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή μέσω Ηγουμενίτσας και τουριστικό-πολιτιστικό και εμπορευματικό-διαμετακομιστικό κόμβο των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Νότιο Μεσογειακό Τόξο).

Στις θετικές επιπτώσεις μπορούμε να αναφέρουμε τη δημιουργία καινούργιων ή την ενίσχυση των υφιστάμενων αναπτυξιακών αξόνων του δυτικού τμήματος της χώρας, την κλαδική αναδιάρθρωση με την προσέλκυση νέων δυναμικών κλάδων σε πολλούς επιχειρηματικούς τομείς καθώς μειώνονται σημαντικά οι αποστάσεις και αλλάζει η κατανομή των καταναλωτικών αγορών, την επέκταση της τουριστικής δραστηριότητας σε νέες περιοχές, την αναδιάρθρωση του οικιστικού δικτύου, τη διευκόλυνση των εσωτερικών μετακινήσεων και τη μείωση του χρόνου μετακινήσεων ατόμων και αγαθών.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να πούμε ότι η ολοκλήρωση του έργου της Γέφυρας απαιτεί αναπτυξιακό σχεδιασμό που θα περιλαμβάνει τις αστικές υποδομές, τις καινοτόμες δράσεις, την ανάδειξη κλάδων αιχμής και κυρίως τη σύνδεση των περιμετρικών περιοχών με τους βασικούς άξονες ανάπτυξης. Η εκμετάλλευση των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων για την δημιουργία των απαραίτητων υποδομών και την ολοκλήρωση των προς υλοποίηση αξόνων μεταφοράς θα συνδέσουν τη Γέφυρα με σημαντικούς πόλους ανάπτυξης τόσο στον Ελλαδικό όσο και τον Ευρωπαϊκό χώρο και

θα βοηθήσουν την Περιφέρεια να αναδείξει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, να εκμεταλλευτεί τις ικανότητες και τις ευκαιρίες και να οδηγηθεί στην ισόρροπη ανάπτυξη και ευημερία.

5.3 Οι επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου στην οικονομική και κοινωνική συνοχή της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Η οικονομική και κοινωνική κατάσταση μιας περιοχής διαπιστώνεται με βάση δείκτες για το ΑΕΠ, την ανεργία, τη σύνθεση της παραγωγής και της απασχόλησης καθώς και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων. Για το λόγο αυτό θα εξετάσουμε τους δείκτες αυτούς διαχρονικά τόσο πριν όσο και μετά την κατασκευή του έργου της Γέφυρας. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας συγκαταλέγεται στις χαμηλότερες αναπτυξιακά περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης γεγονός που μπορούμε να διαπιστώσουμε και στους διαρθρωτικούς δείκτες του πίνακα 5.3 του παραρτήματος για διάφορους τομείς της οικονομίας.

Ένα από τα βασικά στοιχεία προσδιορισμού του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης είναι το ΑΕγχΠ, το οποίο για τη Δυτική Ελλάδα παρουσιάζει διαχρονικά αυξητική τάση, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5.1 για τα έτη 1995-2003, του πίνακα 5.4 για τα έτη 2000-2008 συγκριτικά και με τις όμορες περιοχές του δυτικού άξονα της χώρας και συνολικά η εξέλιξη του κατά κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 1995-2008 στο διάγραμμα 5.2 του παραρτήματος. Η κατανομή του ΑΕΠ στις Περιφερειακές Ενότητες μας δείχνει ότι το μεγαλύτερο μέρος του (περίπου 50 %) παράγεται στο Νομό Αχαΐας με σταθερό ρυθμό ανάπτυξης και χωρίς πολλές μεταβολές ενώ ο Νομός Ηλείας παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις ανά χρονικές περιόδους γεγονός που επισημαίνει και τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες που εμφανίζονται στη Δυτική Ελλάδα.

Η κλαδική σύνθεση της παραγωγής αναδεικνύει τους πιο ανεπτυγμένους και δυναμικούς τομείς της οικονομικής δραστηριότητας που για την Δυτική Ελλάδα διαχρονικά από το 1995 έως το 2003 είναι ο τριτογενής τομέας όπως φαίνεται και από το διάγραμμα 5.3 του παραρτήματος. Ο πρωτογενής τομέας καταλαμβάνει ποσοστό περίπου 12%, ο δευτερογενής 16-17 % και ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει σημαντική αύξηση φτάνοντας στο ποσοστό του 70 % περίπου της παραγωγής για τη Δυτική Ελλάδα. Η κατανομή αυτή ακολουθείται, σύμφωνα με την ανάλυση των στοιχείων, μέχρι και το 2010. Αντίστοιχα η ποσοστιαία κατανομή των απασχολούμενων κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας για την περίοδο 2000-2009 φαίνεται στο διάγραμμα 5.4 και αντικατοπτρίζει την δυναμική του τριτογενούς τομέα και την σταδιακή μείωση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα της Περιφέρειας. Τέλος, στο διάγραμμα 5.5 βλέπουμε την κατανομή της απασχόλησης ανά κλάδο δραστηριότητας στη Δυτική Ελλάδα.

Τα γενικά στοιχεία της απασχόλησης για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας μας δείχνουν ότι το ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού της είναι από τα χαμηλότερα τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση που διαχρονικά παρουσιάζουν μία σχετικά σταθερή ετήσια άνοδο ενώ το ποσοστό της Περιφέρειας εμφανίζει μεν μικρή άνοδο αλλά με πολλές διακυμάνσεις όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 5.6 του παραρτήματος.

Η ανεργία είναι ένα από τα σημαντικότερα κοινωνικό-οικονομικά μεγέθη που εκτιμά την κοινωνική συνοχή μιας περιοχής. Στο διάγραμμα 5.7 διαπιστώνουμε ότι τα ποσοστά ανεργίας στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας είναι υψηλότερα τόσο από το μέσο όρο της χώρας όσο και από αυτόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης, μπορούμε να δούμε μία σημαντική μείωση των ποσοστών κατά την περίοδο κατασκευής του έργου της Γέφυρας ακόμα και κάτω του μέσου όρου της χώρας ενώ με την ολοκλήρωσή της το 2004

τα ποσοστά ανεργίας αυξάνονται και σε συνδυασμό με τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες εκτινάσσεται σε πολύ υψηλά επίπεδα μετά το 2010.

Η δημιουργία νέων επιχειρήσεων είναι ένας ακόμα παράγοντας ενίσχυσης του ανταγωνισμού, της ανάπτυξης καινοτομίας προϊόντων και υπηρεσιών, της απασχόλησης και της δημιουργίας διαρθρωτικών αλλαγών που στοχεύουν στην περιφερειακή σύγκλιση. Στο διάγραμμα 5.8 βλέπουμε τα αποτελέσματα έρευνας του Ευρωβαρόμετρου όπου η χώρα μας κατέχει τα υψηλότερα ποσοστά εμποδίων στην ανάληψη επιχειρηματικής δραστηριότητας που επιμέρους φυσικά ισχύει και για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Παρόλα αυτά η τάση για δημιουργία νέων επιχειρήσεων είναι ιδιαίτερα έντονη στην Δυτική Ελλάδα με σταθερή ανοδική πορεία του ετήσιου ύψους επενδύσεων σε τομείς όπως η χρηματοπιστωτική διαμεσολάβηση, η διαχείριση ακίνητης περιουσίας, οι δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και άλλες σύμφωνα με το διάγραμμα 5.9 του παραρτήματος. Η πορεία αυτή ανακόπτεται εξαιτίας της οικονομικής κρίσης από το 2010.

Σε έρευνα με τη μέθοδο των ερωτηματολογίων του Πανεπιστημίου Πατρών στην Πάτρα, την Ναύπακτο και το Μεσολόγγι, μετά την ολοκλήρωση και παράδοση του έργου της Γέφυρας για την εκδήλωση νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας, τη σχέση της με το έργο και την επάρκεια υποστήριξης των υποδομών προκύπτει θετική ανταπόκριση και αισιοδοξία για το ρόλο της.

5.4 Χωροταξική επίδραση – Προσπελασιμότητα - Κινητικότητα

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι ένα από τα σημαντικότερα κατασκευαστικά έργα που έγιναν στην περιοχή της Δυτικής Ελλάδας με το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής επίδρασης (περίπου 67 %) να

παραμένει στα διοικητικά της όρια. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε από την ερευνητική ομάδα για την ανάλυση των επιδράσεων ήταν οι πίνακες εισροών-εκροών και το υπόδειγμα MRIO που έδειξαν επίσης μεγάλη επίδραση στο παραγωγικό σύστημα της Αττικής (περίπου 21 %). Η ανάλυση έδειξε ότι ο πολλαπλασιαστής είναι 1,88 και με βάση το συνολικό κατασκευαστικό κόστος των 800 εκατ. ευρώ έχουμε συνολική επίδραση 1,5 δις ευρώ στην ελληνική οικονομία. Στο χάρτη 5.1 βλέπουμε την ποσοστιαία διάχυση των επιδράσεων στο χώρο.

Οι πρώτες επιπτώσεις του έργου καταγράφονται από την κατασκευαστική περίοδο 1997-2004 όπου χάρη στις υψηλές επενδυτικές δαπάνες του πρόσφερε ιδιαίτερη τόνωση και κινητικότητα στην αγορά εργασίας και στην αγορά δομικών υλικών ενώ υψηλά κέρδη σε εμπειρία και τεχνογνωσία αποκόμισαν οι ελληνικές εταιρίες που συμμετείχαν στην κοινοπραξία.

Η ολοκλήρωση του έργου δημιούργησε νέα δεδομένα στην διακίνηση ατόμων και αγαθών όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5.10 και αντικατοπτρίζει ένα μέσο ρυθμό αύξησης διελεύσεων 12,7 % ετησίως από την έναρξη λειτουργίας της. Ο νέος τρόπος σύνδεσης Ρίου-Αντιρρίου οδήγησε σε γενικότερη αύξηση των διελεύσεων καθώς μειώθηκε ο χρόνος και εξαλείφθηκαν οι περιοριστικές καιρικές συνθήκες όπως διαπιστώνουμε στο διάγραμμα 5.11 για τις διελεύσεις οχημάτων από τη Γέφυρα και το πορθμείο. Η μεταβολή στην προσπελασιμότητα διαφόρων περιοχών οδηγεί σε θετική διαφοροποίηση των εμπορικών και οικονομικών τους σχέσεων με τις περιοχές όχι μόνο της Δυτικής Ελλάδας αλλά και της Πελοποννήσου ενώ πολύ σημαντική θα είναι η επερχόμενη ολοκλήρωση των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ και Ιόνιας Οδού.

Τα στοιχεία διέλευσης δεν μπορούν να μας δώσουν το συνολικό αριθμό των μετακινούμενων ατόμων όμως η γενική εκτίμηση είναι ότι η βελτίωση των συγκοινωνιακών δομών δημιούργησε νέες ευνοϊκές συνθήκες επικοινωνίας των επηρεαζόμενων περιοχών και έδωσε νέα ώθηση και

προοπτική στις επιχειρήσεις μαζικής μεταφοράς των πολιτών. Η ανακατάταξη στη δομή των μεταφορών της περιοχής δεν έχει μόνο ποσοτικά αλλά και ποιοτικά χαρακτηριστικά αφού βελτιώθηκαν οι συνθήκες αναμονής και διέλευσης του στενού Ρίου-Αντιρρίου. Στο διάγραμμα 5.12 του παραρτήματος αναφέρονται οι λόγοι μετακίνησης των πολιτών που χρησιμοποιούν τη Γέφυρα.

Η βελτίωση της προσβασιμότητας και η αύξηση της κινητικότητας έχει θετικά αποτελέσματα στον τομέα της απασχόλησης με ποσοστιαία αύξηση στην Αιτωλοακαρνανία περίπου 0,54 %, στην Αχαΐα 0,22 % και στην Ηλεία 0,30 % χωρίς να είναι έργο αποκλειστικά της Γέφυρας αφού υπάρχουν επιδράσεις και από άλλα έργα που υλοποιούνται στην περιοχή. Οι θετικές επιδράσεις είναι μεγαλύτερες στις περιοχές που παρουσιάζουν μικρότερη αστικοποίηση και μέχρι πριν την κατασκευή του έργου μικρότερη προσβασιμότητα.

Τέλος, οι μεταβολές αυτές συμβάλλουν στην μείωση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων στην ανάπτυξη των περιοχών της Δυτικής Ελλάδας αλλά και της ευρύτερης περιοχής του έργου της Γέφυρας με την αξιοποίηση δυναμικών αστικών κέντρων μικρότερου πληθυσμού.

5.5 Επιπτώσεις στην κτηματαγορά, την εμπορική κίνηση, την επιχειρηματικότητα και τον ανταγωνισμό

Η σύνδεση του Ρίου με το Αντίρριο και η μείωση των χρονοαποστάσεων τροποποίησε τη διάρθρωση των χρήσεων και της ζήτησης γης, οδήγησε σε αύξηση των τιμών οικοπέδων και κατοικιών με διαφοροποιήσεις ανά περιοχή ενδιαφέροντος. Τα αποτελέσματα στην κτηματαγορά απαιτούν περισσότερο χρόνο ώστε να έχουμε ασφαλή συμπεράσματα καθώς πρέπει πρώτα να ολοκληρωθούν τα συμπληρωματικά έργα του Δυτικού άξονα (ΠΑΘΕ-Ιόνια Οδός).

Η αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων που αντλήθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες έδειξε μεγάλη άνοδο των τιμών σε περιοχές με συγκριτικά πλεονεκτήματα (παραλιακές, με θέα στη Γέφυρα κ.λ.π.) αν και ο όγκος των συναλλαγών είναι σχετικά μικρός λόγω περιορισμένης προσφοράς διαθέσιμων εκτάσεων γης. Η διετία 2005-2007 είναι η περίοδος με τη μεγαλύτερη αύξηση τιμών, ζήτηση και οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή ενώ ιδιαίτερη ανάπτυξη παρατηρείται στον τομέα των καταστημάτων ψυχαγωγίας και μαζικής εστίασης κυρίως στο λιμάνι του Αντιρρίου. Στο διάγραμμα 5.13 του παραρτήματος βλέπουμε τα ποσοστά αύξησης των τιμών ανά κατηγορία ακινήτων στη Ναύπακτο και το Αντίρριο.

Η βελτίωση της προσβασιμότητας επηρέασε πρωτίστως τις άμεσα με το έργο συνδεδεμένες περιοχές και με την πάροδο του χρόνου η ζώνη επιρροής επεκτείνεται και σε όχι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες περιοχές από την Ήπειρο μέχρι τη Νότια Πελοπόννησο. Σταδιακά διαπιστώνουμε επέκταση των αστικών περιοχών, δημιουργία διαμετακομιστικών και μεταφορικών κέντρων για την εξυπηρέτηση ταξιδιωτών και εμπορευμάτων και εγκατάσταση επιχειρήσεων διάθεσης και τυποποίησης τοπικών προϊόντων που με τη μείωση των αποστάσεων αξιοποιούνται.

Στις γενικότερες παρατηρήσεις προ της κατασκευής του έργου για τις επιχειρήσεις του πρωτογενή τομέα διαπιστώνουμε έλλειψη επαρκούς ανταγωνιστικότητας και υψηλό κόστος παραγωγής λόγω προβλημάτων στο σύστημα διακίνησης και εμπορίας, ο δευτερογενής τομέας χαρακτηρίζεται από προσπάθεια αναδιάρθρωσης της βιομηχανικής βάσης και μετατόπισης των δραστηριοτήτων από φθίνοντες κλάδους προς νέες ανταγωνιστικές και βιώσιμες δράσεις και τέλος, ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και του εμπορίου ως πύλη εξόδου της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το πρώτο διάστημα λειτουργίας της Γέφυρας παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση της εμπορικής κίνησης προς το αστικό κέντρο της

Πάτρας λόγω κυρίως της ευρύτερης ποικιλίας των προϊόντων που διαθέτει η αγορά της. Σχετικά γρήγορα αξιοποιήθηκαν οι ευκαιρίες που έδωσε η Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου αφού δημιουργήθηκαν ή βελτιώθηκαν τουριστικές υποδομές (χώροι μαζικής εστίασης, ξενοδοχειακές μονάδες, χώροι ψυχαγωγίας, καταστήματα πώλησης τοπικών προϊόντων), προσελκύθηκαν πολυκαταστήματα και επώνυμες αλυσίδες με θετικές επιπτώσεις στις τιμές για το καταναλωτικό κοινό. Επίσης, αξιοποιήθηκαν και αναδείχθηκαν ιστορικά μνημεία και παραδοσιακά κτίρια προσφέροντας τόνωση στις τοπικές αγορές και νέες θέσεις εργασίας. Στον πίνακα 5.5 βλέπουμε συγκεντρωτικά αποτελέσματα έρευνας του πεδίου των καταστημάτων που αφορά στις αγορές Ναυπάκτου, Αιτωλικού, Αντιρρίου και Πάτρας. Η έρευνα αφορούσε ερωτηματολόγια σε επιχειρηματίες των περιοχών αυτών για την εξέλιξη της αγοράς και της επιχείρησής τους καθώς και την πρόβλεψη για τις μελλοντικές επιπτώσεις της Γέφυρας.

Για την καλύτερη ενημέρωση για την επιχειρηματική δράση είτε για τη δημιουργία και ανάληψη νέων επιχειρηματικών σχεδίων είτε για την ανάπτυξη των υφιστάμενων επιχειρηματικών μονάδων ζητήθηκαν στοιχεία από τα τραπεζικά καταστήματα, ως πιο έγκυρα και αντικειμενικά.

Στον πίνακα 5.6 παρατίθενται τα σημαντικότερα στοιχεία της έρευνας, φαίνεται η θετική επίδραση της Γέφυρας στο άνοιγμα επιχειρήσεων με εκτεταμένες και πιο έντονες παρεμβάσεις στις μικρότερες πληθυσμιακά περιοχές και δημιουργούνται προσδοκίες για το μέλλον της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Στις αρνητικές απόψεις συγκαταλέγονται οι προσφερόμενες υπηρεσίες από το Δημόσιο, τους ΟΤΑ και τους οργανισμούς κοινής ωφέλειας αναφορικά με τις υποδομές για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας.

Η κατασκευή της Γέφυρας έσπασε το καθεστώς μονοπωλίου των F/B που εξαιτίας του ανταγωνισμού ξεκίνησαν τη μείωση του αντιτίμου πολύ πριν την έναρξη λειτουργίας της. Πέραν της μείωσης του χρόνου διέλευσης και αποφυγής των απρόοπτων συνθηκών (καιρικές συνθήκες,

απεργίες κ.λ.π.), η αύξηση της ασφάλειας και της άνεσης δημιουργούν πολλαπλασιαστικά κοινωνικά οφέλη και παρότι τα διόδια είναι υψηλά δεν παρατηρήθηκαν σοβαρές αντιδράσεις. Το γεγονός αυτό δείχνει την ανταπόκριση των πολιτών στο έργο και τη θετική συμβολή του στην καθημερινότητά τους. Στις θετικές επιδράσεις της λειτουργίας της Γέφυρας πρέπει να συμπεριλάβουμε το θεσμό της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης που συνέβαλε στην ανάπτυξη νέων μηχανισμών οικονομικής και ηθικής ενίσχυσης των δραστηριοτήτων των τοπικών φορέων και ενίσχυσε τους συναισθηματικούς δεσμούς των ανθρώπων του έργου με το καταναλωτικό κοινό. Στον πίνακα 5.7 έχουμε μια εικόνα της οικονομικής ωφέλειας ανά χρονική περίοδο και προσέγγιση. Οι προσεγγίσεις αναφέρονται στο πραγματικό κόμιστρο, σε αναπροσαρμοσμένο και σε υπερτιμημένο αντίστοιχα. Η γενική διαπίστωση είναι ότι η συνολική οικονομική ωφέλεια αντισταθμίζει το κόστος κατασκευής του έργου και προσφέρει μεγάλης κλίμακας ανταγωνιστικές συνθήκες μεταφορικών υπηρεσιών.

5.6 Επιδράσεις στην τουριστική ανάπτυξη

Ο τουρισμός αποτελεί ένα από τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της χώρας μας και ο δυτικός άξονας αποτελεί σημαντικό παράγοντα στην προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας διαθέτει σημαντικούς και διαφοροποιημένους τουριστικούς πόρους με συγκριτικά πλεονεκτήματα το κλίμα, τη γεωγραφική θέση, τους φυσικούς-αρχαιολογικούς-ιστορικούς-πολιτιστικούς προορισμούς καθώς και ειδικές μορφές τουρισμού που δεν έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερα όπως ο αγροτουρισμός, ο χειμερινός, ο συνεδριακός, ο θρησκευτικός κ.λ.π.

Στον πίνακα 5.8 του παραρτήματος έχουμε μία πλήρη εικόνα των στοιχείων διάρθρωσης των επιχειρήσεων τουριστικού τομέα ως ποσοστά σε εθνικό επίπεδο για τις περιφέρειες Ηπείρου, Ιονίων Νήσων, Δυτικής Ελλάδος και γενικότερα του Δυτικού Άξονα. Στους πίνακες 5.9 και 5.10

βλέπουμε διαχρονικά (2004-2007) τις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών σε αεροδρόμια του δυτικού άξονα και με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο Ηλείας.

Διαπιστώνουμε ότι την πρώτη χρονιά λειτουργίας της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου καταγράφεται αύξηση τουριστών 32,4 % στο αεροδρόμιο Αράξου και 81 % στο Κατάκολο Ηλείας, γεγονότα που επισημαίνουν την μεγάλη σημασία που έχει για τον τουρισμό το έργο με το οποίο μειώθηκαν οι χρονοαποστάσεις με πολλές περιοχές της χώρας και βελτιώθηκε το επίπεδο συγκοινωνιακής πρόσβασης των επισκεπτών.

Πέραν των αξιοθέατων που διαθέτει η περιφέρεια (αρχαιολογικό τρίγωνο Δελφών-Ολυμπίας-Μυκηνών, φυσικές ομορφιές υψηλής οικολογικής αξίας, χριστιανικά μνημεία, ερευνητική-εκπαιδευτική δραστηριότητα, πολιτιστικές εκδηλώσεις) το ίδιο το έργο της Ζεύξης αποτελεί πόλο έλξης τουριστών τόσο για την αισθητική του αξία όσο και για την τεχνολογική του μοναδικότητα. Η αξιοποίηση του εργοταξιακού χώρου της Γέφυρας εμβαδού 300 περίπου στρεμμάτων με τη δημιουργία ξενοδοχειακών μονάδων, εκθεσιακού, εμπορικού και συνεδριακού κέντρου, χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας θα προσεγγίσει επισκέπτες διερχόμενους από την περιοχή, με ολιγόωρη διαμονή, οργανωμένες εκδρομές μαθητών και επιστημόνων ενδιαφερόμενων για το έργο και τις δραστηριότητες που παρέχονται σε αυτούς τους χώρους. Η ολοκλήρωση των υποδομών αυτών θα προσελκύσει τουρίστες που θα μπορούν να συνδυάσουν την αναψυχή με την απόκτηση νέων γνώσεων. Ο συνδυασμός δε με την ολοκλήρωση των οδικών αρτηριών δίνει νέες ευκαιρίες για όλη την περιοχή και την μετατρέπει σε σταυροδρόμι συνδυασμένων μεταφορών.

Ο τουρισμός μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μοχλός ανάπτυξης της περιοχής με τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου να είναι το κομβικό σημείο αναφοράς και ο πολλαπλασιαστής όλων των έργων και των αναπτυξιακών ενεργειών μειώνοντας ταυτόχρονα τις αναπτυξιακές ανισότητες στο δυτικό γεωγραφικό χώρο της χώρας μας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι δημόσιες δαπάνες για υποδομές ως μορφή οικονομικής πολιτικής έχουν τόσο θετικές όσο και αρνητικές συνέπειες για την οικονομία. Στις θετικές επιπτώσεις συγκαταλέγονται η παροχή δημοσίων αγαθών προς αποκατάσταση της κοινωνικής δικαιοσύνης και η δημιουργία θετικών εξωτερικοτήτων στην παραγωγικότητα διαφόρων τομέων της οικονομικής δραστηριότητας. Αρνητικές επιπτώσεις θεωρούνται η δημιουργία δημοσιονομικού ελλείμματος και η συσσώρευση δημόσιου χρέους εξαιτίας των πληθωριστικών πιέσεων που ασκούν. Οι αυστηροί περιορισμοί που επιβάλλει η δημοσιονομική πολιτική στα πλαίσια της Ευρωζώνης απαιτούν την ορθολογική και αποτελεσματική χρήση των δημοσίων δαπανών ώστε να επιτευχθούν η οικονομική ανάπτυξη και η περιφερειακή σύγκλιση.

Η βιβλιογραφική ανασκόπηση μας δείχνει ότι η καθαρή επίδραση της βελτίωσης της παραγωγικότητας από τις υποδομές εξαρτάται από το ισοζύγιο μεταξύ θετικών αποτελεσμάτων διάχυσης και αρνητικών αποτελεσμάτων αφαίμαξης. Σημαντικό ρόλο παίζει το αναπτυξιακό προφίλ των περιοχών που υποδέχονται τις υποδομές αφού αποδεικνύεται ότι οι λιγότερο ανεπτυγμένες εμφανίζουν εντονότερα φαινόμενα αφαίμαξης αφού οι καταναλωτές αποκτούν περισσότερες επιλογές σε περιοχές που έχουν ήδη αποκτήσει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Στον αντίποδα τα φαινόμενα διάχυσης που ενεργοποιούνται προσελκύουν καταναλωτές αγαθών και υπηρεσιών προσφέροντας νέες ευκαιρίες δραστηριοποίησης στις τοπικές οικονομίες και δημιουργώντας ανταγωνιστική παραγωγική βάση.

Τα αποτελέσματα των εμπειρικών μελετών δείχνουν ότι οι μεταβολές στο απόθεμα του δημόσιου κεφαλαίου υποδομής ασκούν σημαντική επίδραση στην οικονομική συμπεριφορά των τομέων που επηρεάζουν όπως αυτή αντικατοπτρίζεται στην προσφορά του προϊόντος και στη ζήτηση για ιδιωτικές εισροές καθώς η δημόσια εισροή είναι τεχνικά

συμπληρωματική της ιδιωτικής. Η αύξηση του κεφαλαίου της δημόσιας εισροής μπορεί να οδηγεί στην κερδοφορία των επηρεαζόμενων οικονομικών τομέων όμως στην περίπτωση υπερβάλλοντος πλεονάσματος του αποθέματος μιας παραγωγικής εισροής μπορεί να έχουμε τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Πολλές φορές βέβαια για κοινωνικούς κυρίως λόγους (π.χ. συγκράτηση πληθυσμού στην ύπαιθρο) οι δημόσιες υποδομές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ακόμα και στην περίπτωση που ο βαθμός οικονομικής αποτελεσματικότητας δεν είναι ικανοποιητικός. Οι λόγοι αυτοί οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η άσκηση της κατάλληλης πολιτικής για την δημιουργία υποδομών είναι απαραίτητη ώστε να είναι αποτελεσματικές και να βελτιώνουν την παραγωγικότητα.

Για το σχεδιασμό των υποδομών που πρόκειται να κατασκευαστούν σε μια περιοχή θα πρέπει να γίνει ανάλυση όχι μόνο των ωφελειών των χρηστών της υποδομής αλλά επιπρόσθετα της μεταβολής των υφιστάμενων χωρικών σχέσεων και των συνεπειών της αλληλεξάρτησης των περιφερειακών οικονομιών που επηρεάζονται από το έργο.

Η επιλογή των κατάλληλων επενδύσεων πρέπει να γίνεται αφού αξιολογηθούν η παραγωγική δομή, τα οικονομικά χαρακτηριστικά, οι δυνατότητες διάχυσης της τεχνολογικής γνώσης, οι παράγοντες δηλαδή που μεγιστοποιούν τα θετικά αποτελέσματα των δομικών αλλαγών, βελτιώνουν την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα και δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα για την περιοχή.

Η μελέτη της περίπτωσης του έργου της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου μας δείχνει ότι ένα έργο υποδομής, όσο μεγάλο και πρωτοποριακό και αν είναι, δεν μπορεί από μόνο του να φέρει σημαντικά αποτελέσματα εάν δεν υπάρχουν τα απαραίτητα υποστηρικτικά έργα και ενέργειες που θα οδηγήσουν στην διάχυση των ωφελειών και θα αποδώσουν το μέγιστο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην περιοχή επιρροής του.

Όλες οι μελέτες που γίνονται εφοδιάζουν τους ασκούντες αναπτυξιακή και κοινωνική πολιτική με τα κατάλληλα μεθοδολογικά εργαλεία και εμπειρικά ευρήματα προκειμένου να εφαρμόσουν τις κατάλληλες πολιτικές για την μείωση των ανισοτήτων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Όπως διαπιστώνουμε το μεγαλύτερο μέρος της έρευνας έχει επικεντρωθεί στον τομέα των μεταφορικών υποδομών κυρίως γιατί η διάχυση των επιπτώσεων είναι περισσότερο εμφανής και τα αποτελέσματα στις περιοχές επιρροής πιο άμεσα. Το ερευνητικό πεδίο λοιπόν έχει τις δυνατότητες να ασχοληθεί και με άλλους τομείς όπως η τεχνολογία της πληροφορίας, το περιβάλλον, οι κοινωνικές δομές, ο αγροτικός τομέας κ.λ.π. και οι επιδράσεις που έχουν τα έργα αυτά στην παραγωγικότητα.

Η οικονομική κρίση, όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και διεθνώς, επιβάλλει να συνεχιστεί η ερευνητική προσπάθεια αποτίμησης της σημασίας που έχουν οι υποδομές στην παραγωγικότητα και την ανάπτυξη καθώς οι οικονομικοί πόροι είναι περιορισμένοι και οι παρεμβάσεις πρέπει να είναι στοχευμένες και με τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για την ανταγωνιστικότητα, την μείωση των εισοδηματικών ανισοτήτων, την καταπολέμηση της φτώχειας του πληθυσμού και την περιφερειακή σύγκλιση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Ahluwalia I.J. (1991), Productivity and Growth in Indian Manufacturing, Oxford University Press
2. Ahluwalia I.J. (1995), India:Towards Globalization, Industrial Development Review Series, UNIDO-The Economist Intelligence Unit, London
3. Amin et al (1992), Corporate Restructuring and Cohesion in the New Europe, Regional Studies, vol.26.4
4. Anant et al (1999), Measuring Inter-State Differentials in Infrastructure Centre for Development Economics, Delhi School of Economics, Delhi
5. Anas A., Arnott R.and Small K. (1998), Urban Spatial Structure, Journal of Economic Literature, vol.36, no.3
6. Arrow K. and Kurz M. (1970), Public Investment, the Rate of Return and Optimal Fiscal Policy, Resources for the Future, The Johns Hopkins Press
7. Aschauer D.A. (1988), Is Public Expenditure productive?, Journal of Monetary Economics 23
8. Aschauer D.A. (1989), Does Public Capital Crowd Out Private Capital?, Journal of Monetary Economics 24
9. Bannister D. and Berechman Y. (2000), Transport investment and economic development, UCL press:ULand USA
10. Berndt E.R. and Hansson B. (1991), Measuring the Contribution of Public Infrastructure Capital in Sweden, NBER Working Paper No3842

11. Biehl D. (1986), The contribution of infrastructure to regional development, Office for Official Publications of the E.C., Luxembourg
12. Boarnet M. and Chalermpong S. (2000), New Highways, Urban Development and Induced Travel, Working Paper, University of California, Irvine
13. Botham R. (1983), The Road Programme and Regional Development: The Problem of the Counterfactual, in Button, KJ and Gillingwater, D, eds. Transport, Location and Spatial Policy, Gaver, Aldershot
14. Bristow A.L. and Nellthorp J. (2000), Appraisal of transport projects in the European Union, Transport Policy, Loughborough University
15. Bruinsma F.R. et al (1997), Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of A1 Highway in the Netherlands, Regional Studies 31
16. Calderon C. et al (2003), Do capital flows respond to risk and return?, Policy Research Working Paper Series 3059
17. Camagni R. (1992), Development Scenarios and Policy Guidelines for the Lagging Regions in the 1990s, Regional Studies, vol.26.4
18. Canning D. (1999), The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output, Policy Research Working Paper 2246, World Bank Development Research Group, Washington DC
19. Canning D. and Pedroni P. (1999), Infrastructure and Long Run Economic Growth, World Bank Working Paper, Washington DC
20. Canning D. and Bennathan E. (2000), The Social Rate of Return on Infrastructure Investments, World Bank Working Paper N.2390, Washington DC

21. Chosh B. and De P. (1998), Role of Infrastructure in Regional Development, A Study Over the Plan Period, Economic and Political Weekly, vol.47-48
22. Coombs, G and Roberts (2007), Trends in Infrastructure, Economic Roundup
23. Copus C. (1999), The Councilor and Party Group Loyalty, Policy and Politics, vol.27, no.3
24. Das, Barua, Sandwip (1996), Regional Inequalities, Economic Growth and Liberalization:A Study of the Indian Economy, Journal of Development Studies, vo.32
25. De Haan J., Sturm J. and Sikken B. (1996), Government capital formation:explaining the decline, Weltwirtschaftliches Archiv
26. Devarajan, Shantayanan, Swaroop V. and Zon H. (1996), The Composition of Public Expenditure and Economic Growth, Journal of Monetary Economics 37
27. Dowrick S. (1994), The impact of investment on growth: Externalities and increasing returns, in Economic Planning Advisory Council, Investment for Growth, Background Paper no.39, AGPS, Canberra
28. Drew D.D. (1990), Overview of methodology, Transportation Research Record 1274
29. Duport D. (1991), Testing for Input Substitution in a Regulated Fishery, American Journal of Agricultural Economics 73
30. Eberts R.W. (1986), Estimating the contribution of Urban public infrastructure to regional growth, Working Paper 8610, Library of the Federal Reserve Bank of Cleveland
31. Eberts R.W. (1999), How levels of investment in transportation affect economic health, Paper prepared for the Conference on Information Requirements for Transportation Economic Analysis, University of California

32. Edwards J. (2007), Export Weakness, Investment Strength in Competing from Australia, Committee for Economic Development of Australia
33. Εισηγητική Έκθεση Προϋπολογισμού 2013, Υπουργείο Οικονομικών, Αθήνα 2012
34. Esteban J.M. (1994), On the measurement of Polarization, *Econometrica: Journal of the Econometric Society*
35. Esteban J.M. (2000), Regional convergence in Europe and the industry mix: A shift-share analysis, *Regional Science and Urban Economics*
36. Evers G.H.M. and Oosterhaven J. (1988), Transportation, frontier effects and regional development in the Common Market, *Papers of Regional Science Association*, vol.64
37. Fernald J. (1999), Assessing the Link between Public Capital and Productivity, *American Economic Review* 89
38. Fotopoulos G. and Spence N. (1999), Spatial Variations in New Manufacturing Plant Openings: some empirical evidence from Greece, *Regional Studies* 33
39. Fousekis P. and Papakonstantinou A. (1997), Economic Capacity Utilization and Productivity Growth in Greek Agriculture, *Journal of Agricultural Economics* 48
40. Fousekis P. and Stefanou S. (1996), Capacity Utilization Under Dynamic Profit Maximization *Empirical Economics* 21
41. Garcia-Mila T. and McGuire T.J. (1992), The contribution of publicly provided inputs to states economics, *Regional Sciences and Urban Economics*, vol.22
42. Gomes V., Pessoa S. de A. and Veloso F. (2003), Evolution of TFP in the Brazilian Economy: A comparative Analysis in *Pesquisa e Planejamento Economico* 33, Rio de Janeiro

43. Gramlich E.M. (1994), Infrastructure investment: A review essay, *Journal of Economic Literature*, vol.32, no.3
44. Gutierrez J. and Urbano P. (1996), Accessibility in the European Union: the impacts of the trans-European road network, *Journal of Transport Geography*, vol.4, no.1
45. Haughwout A. (1997), Central city infrastructure investment and suburban house values, *Regional Science and Urban Economics*, 27
46. Haughwout A. (1999), State Infrastructure and the Geography of Employment, Growth and Change, Fall
47. Hewings G. and Jensen R. (1986), *Regional Input-Output Analysis*, Scientific Geography Series, vol.6, Sage Publications
48. Hirschman A. (1958), *The strategy of economic development*, New Haven, Yale
49. Holl A. (2004), Transport Infrastructure, Agglomeration Economies and Firm Birth: Empirical Evidence from Portugal & ast, *Journal of Regional Science*, vol.44, no.4
50. Holtz-Eakin D. and Schwartz A.E. (1995), Infrastructure in a Structural Model of Economic Growth, *Regional Science and Urban Economics* 25
51. Isard et al (1998), *Methods of Interregional and Regional Analysis*, Aldershot UK and Brookfield
52. Jensen-Butler T. and Madsen B. (2000), An Eclectic Methodology for Assessment of the Regional Economic Effects of the Femern Belt Link Between Scandinavia and Germany, *Regional Studies*
53. Joshi B.M. (1990), *Infrastructure and Economic Development in India*, Ashish Pub. House
54. Kamps C. (2006), New Estimates of government net capital stocks for 22 OECD countries, 1960-2001, *IMF Staff Papers*, vol.53, no.1
55. Keeble et al (1982), Regional accessibility and economic potential in the European Community, *Regional Studies* 16

56. Keeble et al (1988), High Technology Industry and Innovative Environments: The European Experience, Routledge, New York
57. Kindleberger C. and Herrick B. (1983), Οικονομική Ανάπτυξη, Ελληνική μετάφραση, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
58. Κόνσολας Ν. (1985), Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
59. Krugman P. (1993), On the number and the location of cities, European Economic Review, vol.37
60. Lall S.V. (1999), The Role of Public Infrastructure Investments in Regional Development Experience of Indian States, Economic and Political Weekly 34
61. Λαμπρινίδης Μ., Ψυχάρης Ι., Καζάκης Ε. (1998), Regional effects of public infrastructure in Greece, ανακοίνωση στο 38th Congress of the European Regional Science Association, Vienna
62. Linneker B. and Spence N. (1996), Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway, Journal of Transport Geography 4
63. Lopez R.(1985), Supply Response and Investment in the Canadian Food Processing Industry, American Journal of Agricultural Economics 67
64. Lynde C. and Richmond J. (1993), Public Capital and Long-Run Costs in UK Manufacturing, The Economic Journal 103 (July)
65. Mas et al (1996), Infrastructure and productivity in the Spanish regions στο Regional Studies, vol.30.7
66. Miernyk W. (1967), Impact of the space program on a local economy: An input-output analysis, West Virginia University Library, Morgantown
67. Miller R. and Blair P. (1985), Input-Output Analysis: Foundations and Extensions, New Jersey

68. Mitra et al (2002), Productivity and technical efficiency in-Indian states' manufacturing: The role of infrastructure, Economic development and cultural change, University of Chicago Press, Chicago
69. Μπέλλας Αθ. και Ερευνητική Ομάδα Πανεπιστημίου Πατρών (2006), Μελέτη για τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, Πανεπιστήμιο Πατρών-ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.
70. Μπέλλας Αθ. και Επιστημονική Ομάδα Πανεπιστημίου Πατρών (2008), Μελέτη για τις χωρικές επιπτώσεις της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του Δυτικού Άξονα (2004-2007), Πανεπιστήμιο Πατρών-ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.
71. Morgan K. and Sayer A. (1984), Διεθνής βιομηχανία ηλεκτρονικών και Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Μεγάλη Βρετανία, στο Χατζημιχάλης Κ. (1992) επιμ. «Περιφερειακή ανάπτυξη και Πολιτική», Εξάντας, Αθήνα
72. Morrison C. and Schwartz A. (1994), Distinguishing Internal from External Scale Effects: The Case of Public Infrastructure, Journal of Productivity Analysis 5
73. Μπρούνης Α. (2006), Η Σημασία της Περιφερειακής Πολιτικής για την Ελλάδα, Στρατιωτική Επιθεώρηση, Αθήνα
74. Munnell A.H. (1990), How Does Public Infrastructure Affect Regional Economic Performance?, New England Economic Review, Federal Reserve Bank of Boston
75. Munnell A.H. (1993), An assessment of trends in and economic impacts of infrastructure investment στο Infrastructure policies for the 1990s, OECD, Paris
76. Nadiri M. and Mamuneas T. (1996), Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Growth, The Review of Economics and Statistics

77. Ogura S. and Yohe G. (1977), The Complementarity of Public and Private Capital and the Optimal Rate of Return to Government Investment, *Quarterly Journal of Economics* 91
78. Ortuzar J. and Willumsen L.E. (1990), A flexible approach to long range transport planning in Urban transport in developing countries, Paris
79. Petrakos G. (1996), The Regional Dimension of Transition in Eastern and Central European Countries: An Assessment, *Eastern European Economics*
80. Πετράκος Γ., Rodriguez-Pose A. (2003), Περιφερειακές Ανισότητες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
81. Πετράκος Γ. Τρανός Μ. (2008), Εγνατία Οδός και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Μια θεωρητική και εμπειρική διερεύνηση, Επιθεώρηση Οικονομικών Επιστημών
82. Pissarides C. (1997), Learning by Trading and the Returns to Human Capital in Developing Countries, *World Bank Economic Review*, World Bank Group, vol.11
83. Πλασκοβίτης Η. (2007), Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές, Διδακτικές Σημειώσεις, Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα
84. Plassard F. (1992), High speed Transport and Regional Development, Report of the ninety round table on Transport Economics, Paris
85. Πολύζος Σ. (1998), Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη: Μια θεωρητική και εμπειρική προσέγγιση, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας-ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος
86. Πολύζος Σ. και Πετράκος Γ. (2000), Η επίδραση των Διαπεριφερειακών Οδικών Έργων στη Μεταβολή του Εμπορίου: Μια μεθοδολογική προσέγγιση», *Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική έκδοση ΤΕΕ, II, Τεύχη 1-2*

87. Πολύζος Σ. και Νάκας Ε. (2010), Ο Αυτοκινητόδρομος Ε-65: Εκτίμηση των αναπτυξιακών του επιδράσεων και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων σύνδεσής του με το Βόλο, Άρθρο στο 2^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο του Νομού Καρδίτσας
88. Poulson B.W. (1994), Economic development: private and public choice, West Pub.Co, Minneapolis
89. Pritchett L. (2000), The tyranny of concepts: CUDIE (cumulated, depreciated, investment effort) is not capital, Journal of Economic Growths
90. Quigley J. (1998), Urban Diversity and Economic Growth, Journal of Economic Perspectives vol.12, no.2
91. Rephann T. (1993), Highways Investment and Regional Development: Decision Methods and Empirical Foundations, Urban Studies, vol.3, no.2
92. Richardson H. (1972), Περιφερειακή Οικονομική, Ελληνική μετάφραση, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
93. Rietveld P. (1994), Spatial Economics Impacts of Transport Infrastructure Supply, Transportation Research vol.28A, no.4
94. Rodriguez-Pose A. (1999), Convergence or divergence? Types of regional responses to socio-economic change in Western Europe, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie
95. SACTRA (1999), Transport and the economy: full
96. Seitz H. (2001), Infrastructure investment and economic activity: theoretical issues and international evidence in Deutsche Bundesbank, Investing Today for the World of Tomorrow: Studies on the Investment Process in Europe, Springer Verlag
97. Σεγούρα Η. και Χριστοδουλάκης Ν. (1997), Δημόσια υποδομή και ιδιωτική παραγωγικότητα: μια εμπειρική διερεύνηση για την Ελληνική οικονομία στο Γ.Προβόπουλος και Β.Ράπανος

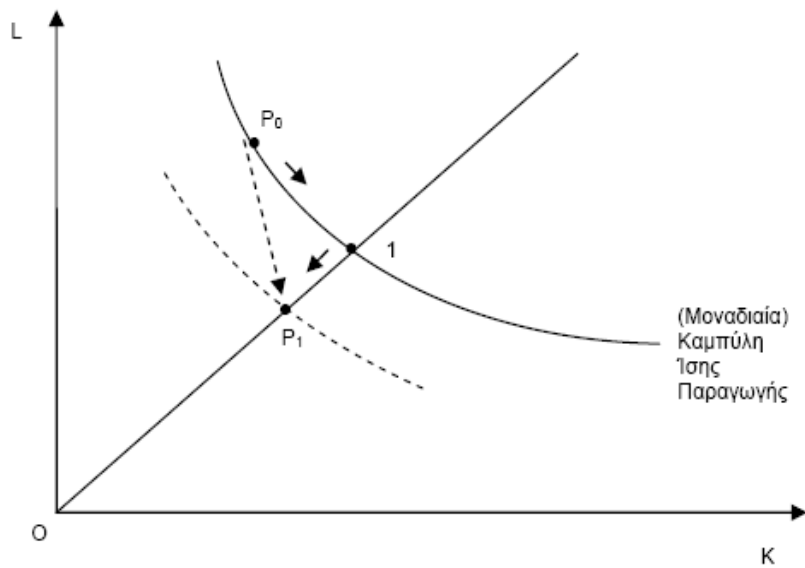
- «Λειτουργίες του Δημόσιου Τομέα. Προβλήματα-Προοπτικές»,
IOBE, Αθήνα
98. Shah A. (1992), Dynamics of Public Infrastructure, Industrial Productivity and Profitability, The Review of Economics and Statistics
99. Shumway R. (1983), Supply, Demand and Technology in a Multi-Product Industry: Texas Field Crops, American Journal of Agricultural Economics 65
100. Simmonds D. and Jenkinson N. (1995), A model for assessing the impacts of major interregional transport improvements, International symposium on Large-scale transport infrastructures and regions, Lille
101. Σκάγιαννης Π. (1992), Καθεστώτα Συσσώρευσης και Μεταβολή των Γενικών Συνθηκών Παραγωγής (ΓΣΠ) και των Υποδομών: χωρικές διαστάσεις, ΤΟΠΟΣ τόμ.4, Αθήνα
102. Σκάγιαννης Π. (1994), Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα-Πειραιάς
103. Σκούντζος Θ. (1992), Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική (Θεωρία και Μέτρα Πολιτικής), Τόμος Α, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
104. Στεφάτος Ι. (2008), Εμπειρική διερεύνηση του νεοκλασικού υποδείγματος παραγωγής-οικονομικής μεγέθυνσης με εξωγενή τεχνολογία με χρήση δεδομένων από την Ελληνική οικονομία, Διπλωματική εργασία, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα
105. Vickerman R.W. (1991), Infrastructure and regional development, Pion Limited, London
106. Wegener M. and Bokemann D. (1998), The SASI Model: Model Structure, SASI Deliverable D8, Report to the European Commission, University of Dortmund

107. World Bank (1994), Infrastructure for Development, World Development Report, Washington DC
108. Χριστοφάκης Μ. (2001), Τοπική Ανάπτυξη και Περιφερειακή Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
109. Χριστοφάκης Μ. (2007), Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη-Η πολιτική υποδομών μεταφορών, Εκδόσεις ΔΙΟΝΙΚΟΣ, Αθήνα
110. Yoshino N. and Nakahigashi M. (2000), The Role of Infrastructure in Economic Development, Keio University, Japan
111. Yuill et al (1999), European Regional Incentives, London: Bauker-Saur, Eighteenth Edition
112. Zegeye A.A. (2000), U.S. Public Infrastructure and its contribution to private sector productivity, U.S. Department of Labor Bureau of Labor Statistics
113. www.aecom.com
114. www.anaptyxi.gov.gr
115. www.datarc.gr
116. www.ec.europa.eu
117. www.ec.europa.eu/public-opinion
118. www.econ.worldbank.org
119. www.eib.org
120. www.ekt.gr
121. www.el.wikipedia.org
122. www.epp.eurostat.ec.europa.eu
123. www.espa.gr
124. www.gefyra.gr
125. www.inegsee.gr
126. www.interreg.gr
127. www.minfin.gr
128. www.mlsi.gov.cy

129. www.oecd.org
130. www.pde.gov.gr
131. www.scholar.google.com
132. www.sdit.mnec.gr
133. www.statistics.gr
134. www.tee.gr
135. www.upatras.gr
136. www.worldbank.org
137. www.ypoian.gr

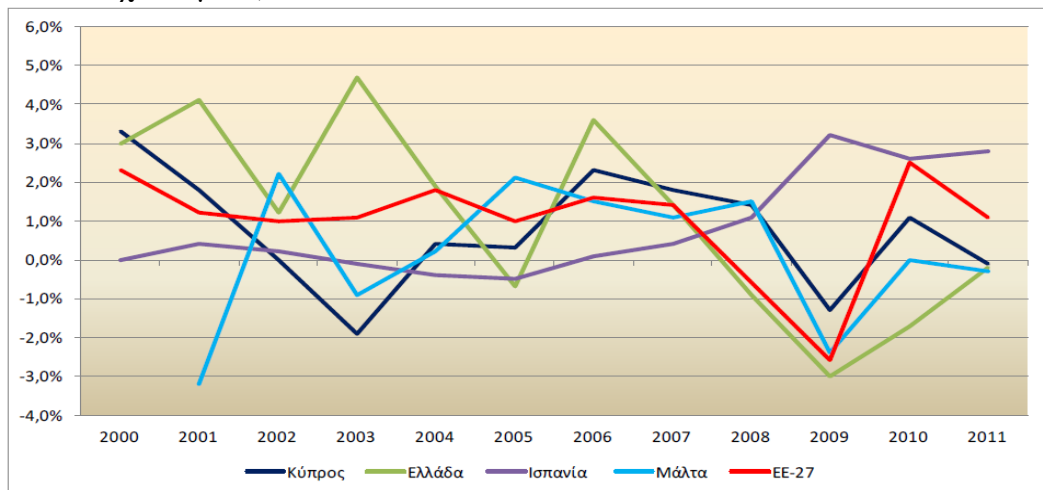
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 2.1: Μετατοπίσεις κατά μήκος και μετατοπίσεις της ίδιας της καμπύλης ίσης παραγωγής



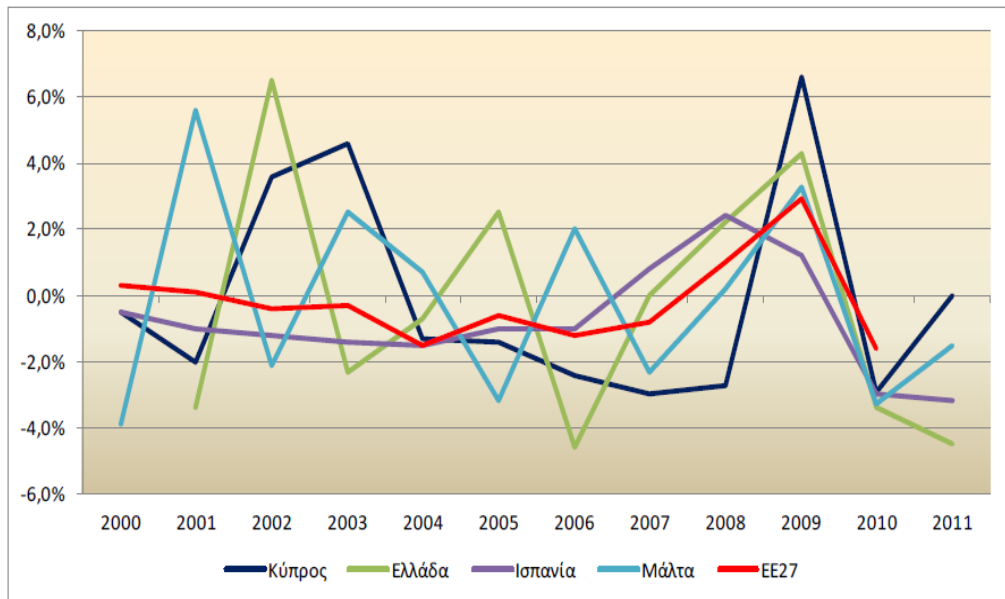
Πηγή : Στεφάτος Δημήτρης, 2008

Διάγραμμα 2.2: Ρυθμός μεταβολής της Παραγωγικότητας Εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο)



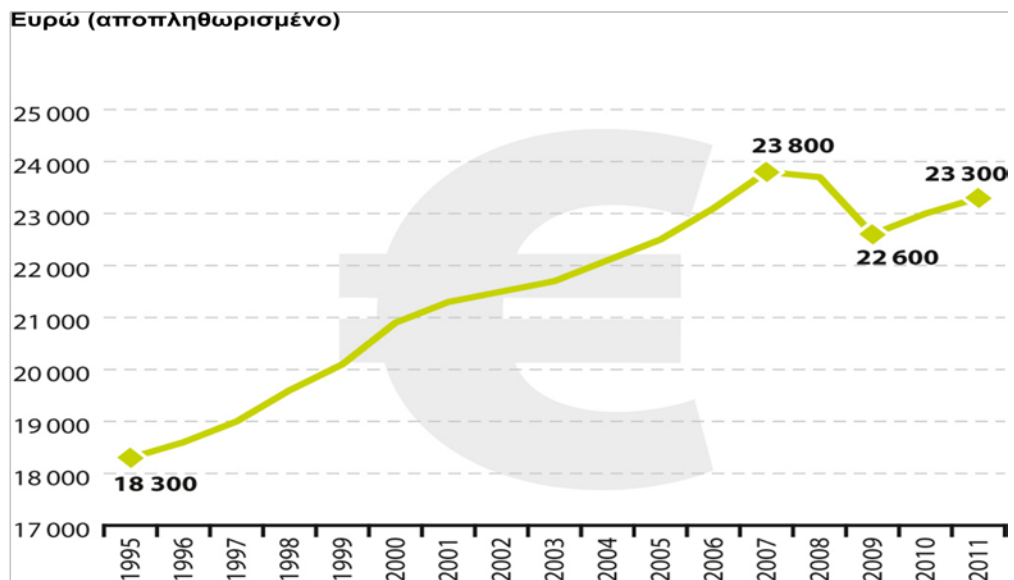
Πηγή: Eurostat, Real Labour Productivity per person employed. Percentage change on previous period
Τελευταία ενημέρωση: 16/4/2012.

Διάγραμμα 2.3: Ρυθμός μεταβολής του Μοναδιαίου Εργατικού Κόστους



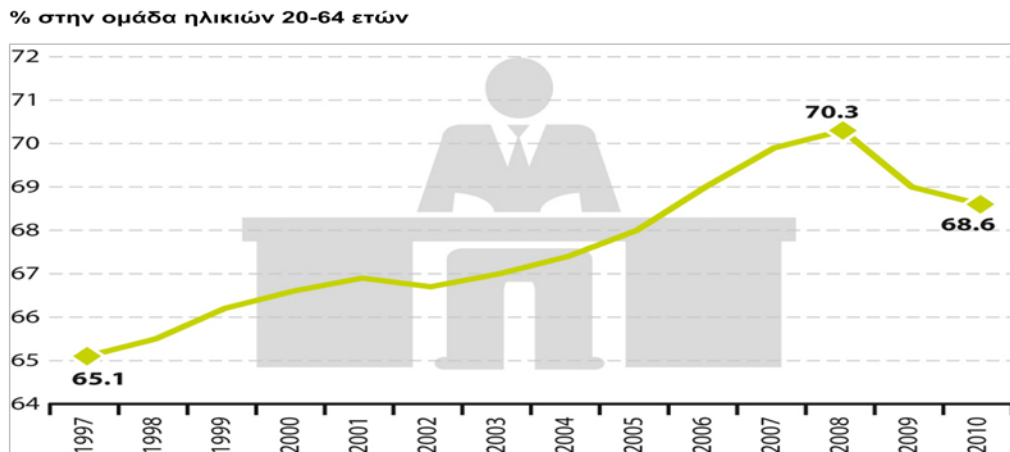
Πηγή: Eurostat, Real Unit Labour Cost. Percentage change on previous period
Τελευταία ενημέρωση: 18/4/2012.

Διάγραμμα 3.1: Πραγματικό κατά κεφαλή ΑΕγχΠ στην ΕΕ-27



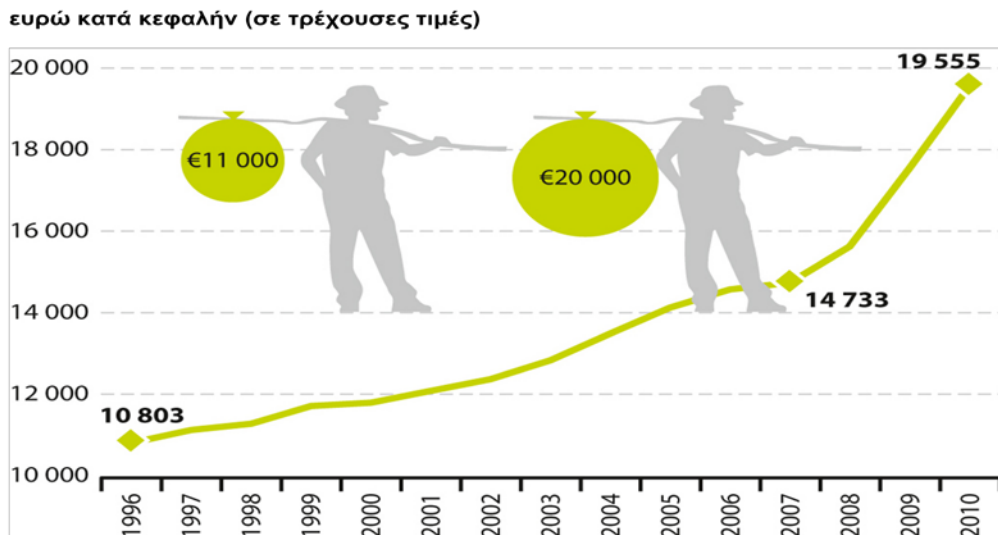
Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: tsdec100)

Διάγραμμα 3.2: Συνολικό ποσοστό απασχόλησης στην ΕΕ-27



Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: tsdec410)

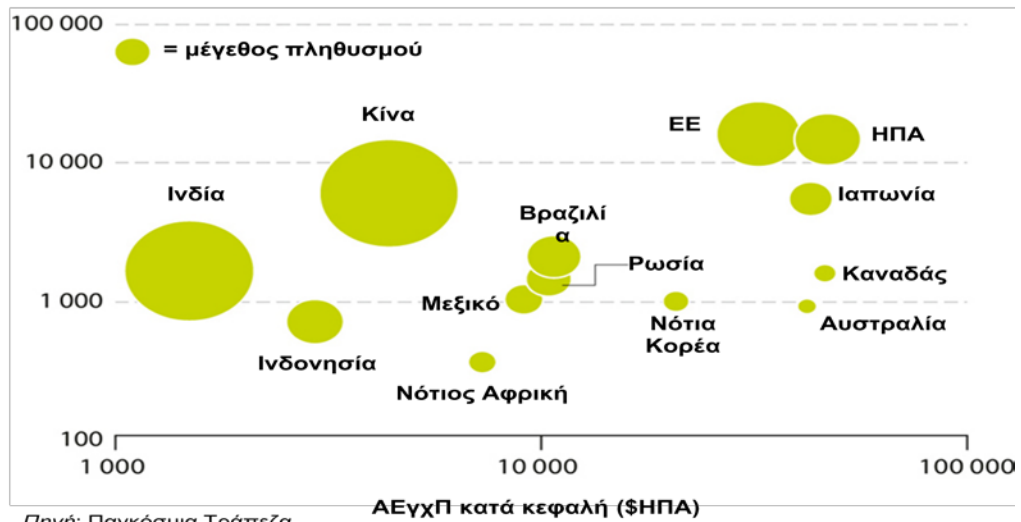
Διάγραμμα 3.3: Δημόσιο κατά κεφαλή χρέος στην ΕΕ-27



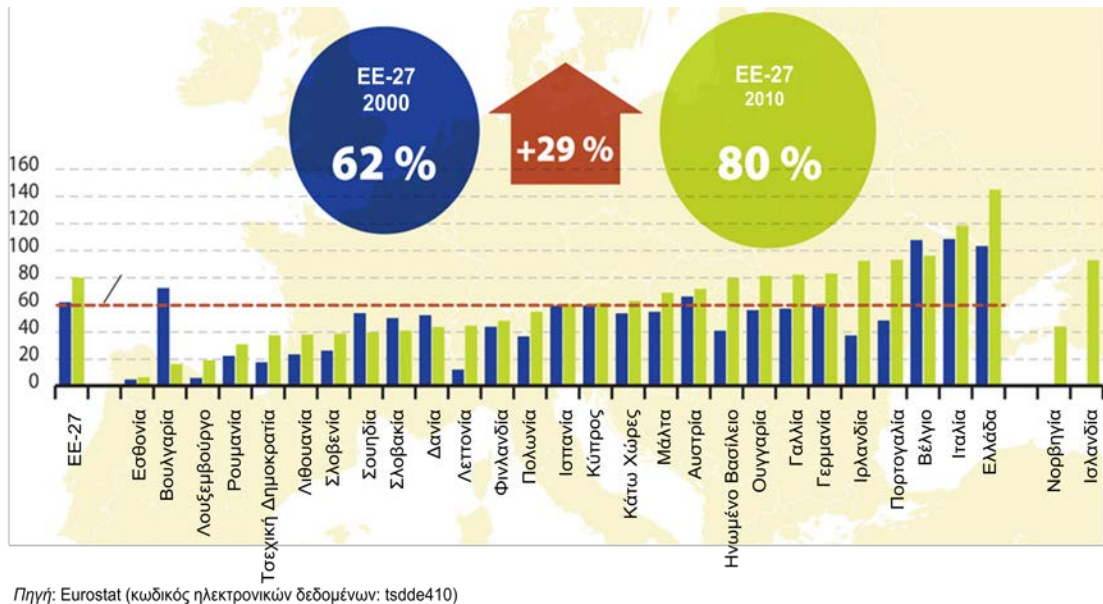
Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: tsdde410, demo_gind)

Διάγραμμα 3.4: Η θέση της Ε.Ε. στην παγκόσμια οικονομία

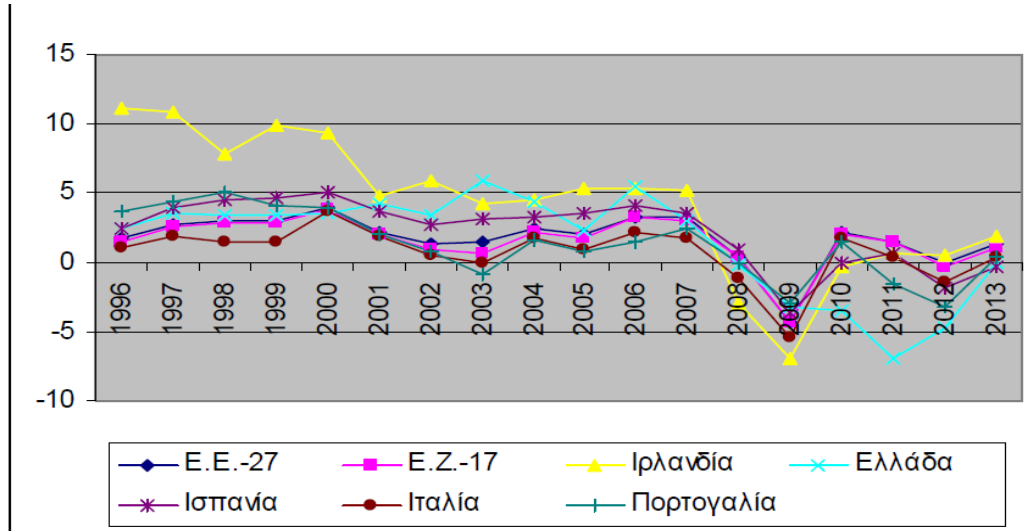
ΑΕγχΠ (δισεκατομμύρια \$ΗΠΑ)



Διάγραμμα 3.5: Το δημόσιο χρέος ανά χώρα της Ε.Ε.

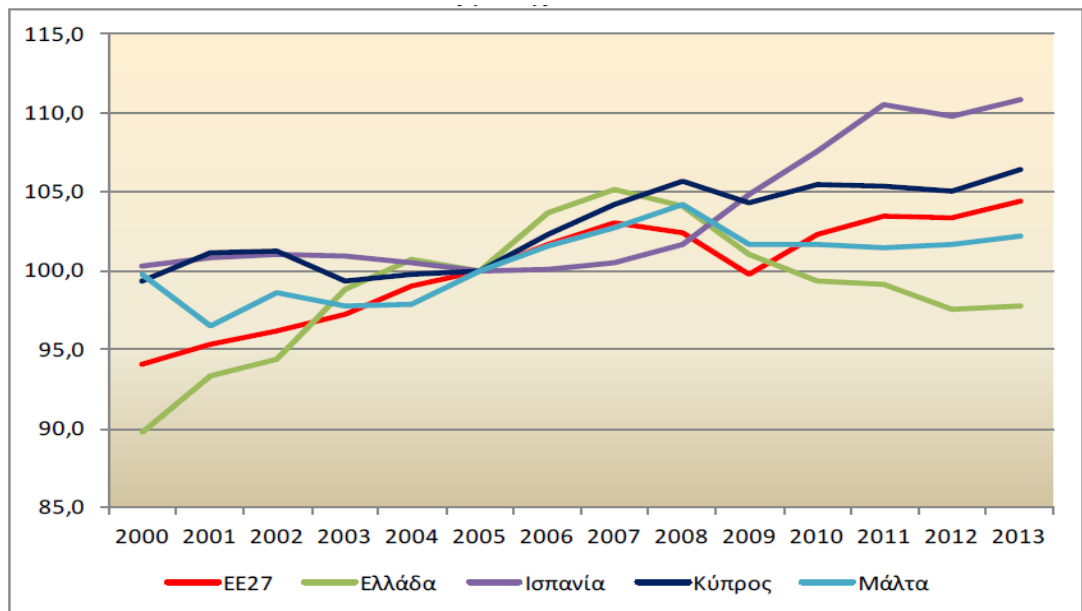


Διάγραμμα 3.6: Πραγματικοί ρυθμοί μεγέθυνσης ΑΕΠ



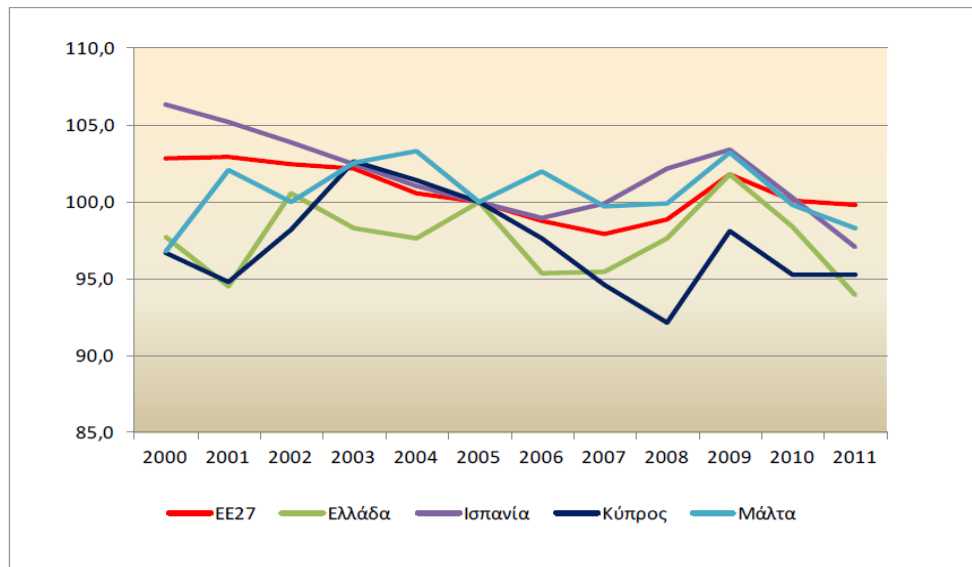
Πηγή: Eurostat

Διάγραμμα 3.7: Δείκτης παραγωγικότητας εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο) 2000-2013 με έτος βάσης 2005



Πηγή: Eurostat, Real Labour Productivity per person employed. Index (2005 =100)

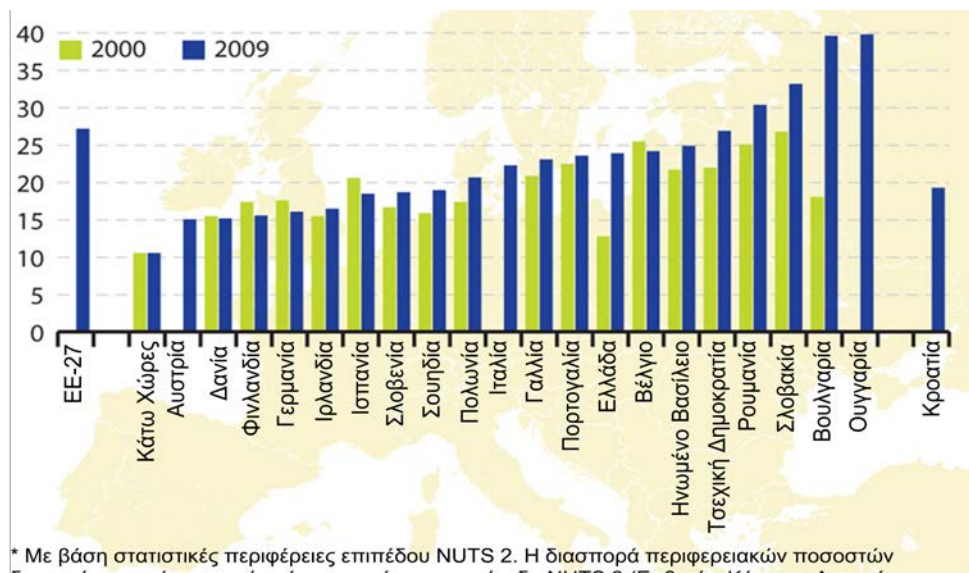
Διάγραμμα 3.8: Δείκτης μοναδιαίου εργατικού κόστους 2000-2011 με έτος βάσης 2005



Πηγή: Eurostat, Real Unit Labour Cost. Percentage change on previous period

Διάγραμμα 3.9: Διασπορά περιφερειακού ΑΕγχΠ ανά κάτοικο

% του εθνικού κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ

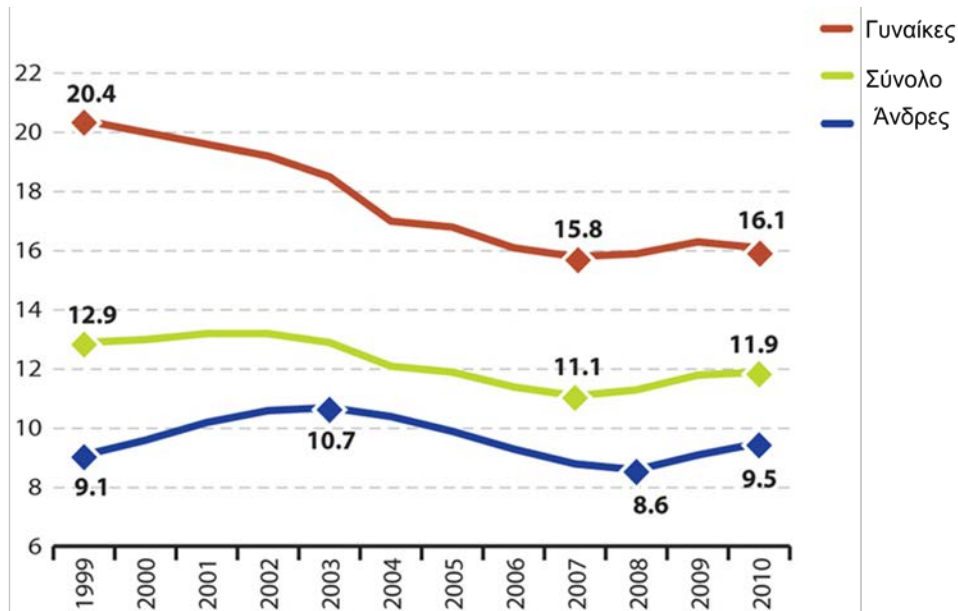


* Με βάση στατιστικές περιφέρειες επιπέδου NUTS 2. Η διασπορά περιφερειακών ποσοστών δεν ισχύει για χώρες με μία μόνο περιφέρεια σε επίπεδο NUTS 2 (Εσθονία, Κύπρος, Λετονία, Λουξεμβούργο, Μάλτα)

Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: nama_r_e0digdp)

Διάγραμμα 3.10: Διασπορά περιφερειακών ποσοστών απασχόλησης ανά φύλο

Συντελεστής μεταβλητότητας ποσοστών απασχόλησης (στην ομάδα ηλικιών 15-64 ετών)



Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: tsdec440)

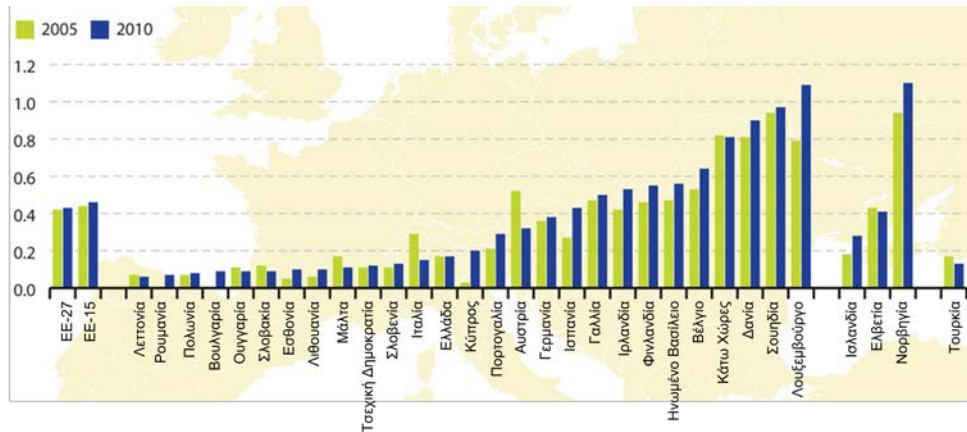
Διάγραμμα 3.11: Άτομα εκτεθειμένα στον κίνδυνο της φτώχειας ή του κοινωνικού αποκλεισμού το 2010



Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: tsdsc100, tsdsc270, tscsc280, tsdsc310, tsdsc350, ilc_pees01)

Διάγραμμα 3.12: Επίσημη αναπτυξιακή βοήθεια ανά χώρα

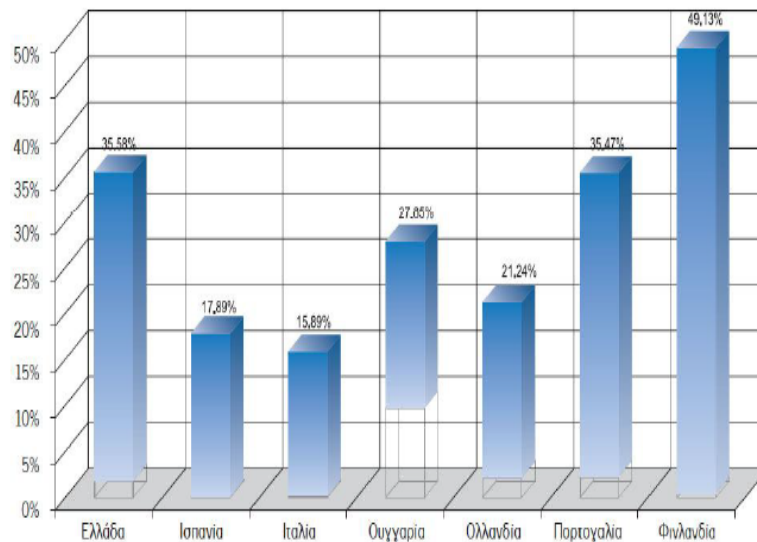
% του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος (σε τρέχουσες τιμές)



Πηγή: ΟΟΣΑ, Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: tsdgp100)

Διάγραμμα 3.13: Περιφερειακές ανισότητες στον πληθυσμό στην Ελλάδα

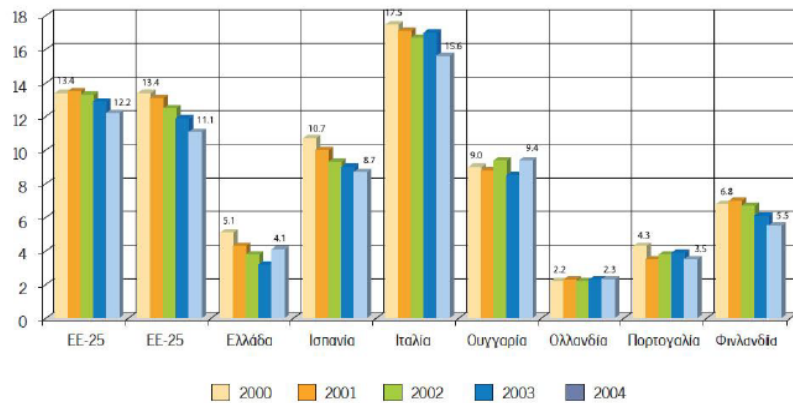
(ποσοστό % επί του συνολικού πληθυσμού των περιοχών σε επίπεδο Nuts II με το μικρότερο και το μεγαλύτερο μερίδιο στο συνολικό πληθυσμό)*



* Η κατά nuts διαμέριση των κρατών προκύπτει από τις μεθοδολογίες της Eurostat.
Πηγή: Βάση Δεδομένων-Ενότητα Ι

Διάγραμμα 3.14: Περιφερειακές ανισότητες στην απασχόληση στην Ελλάδα

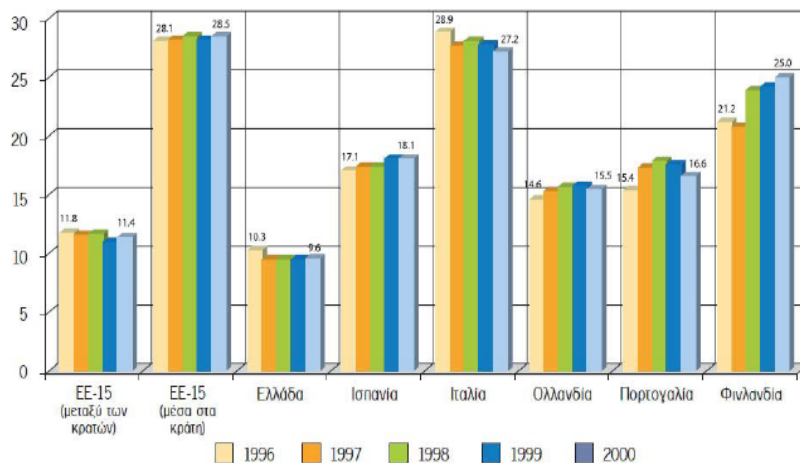
(συντελεστής μεταβλητότητας του ρυθμού απασχόλησης σε επίπεδο Nuts II)*



* Η κατά nuts διαμέριση των κρατών προκύπτει από τις μεθοδολογίες της Eurostat. Ο συντελεστής μεταβλητότητας (λόγος του μέσου προς την τετραγωνική ρίζα της διακύμανσης) του μεγέθους αξιολογεί τις ανισότητες στο συγκεκριμένο επίπεδο γεωγραφικής διαμέρισης, αξιοποιώντας τις μετρήσεις ανά περιοχή. Πηγή: Βάση Δεδομένων-Ενότητα I

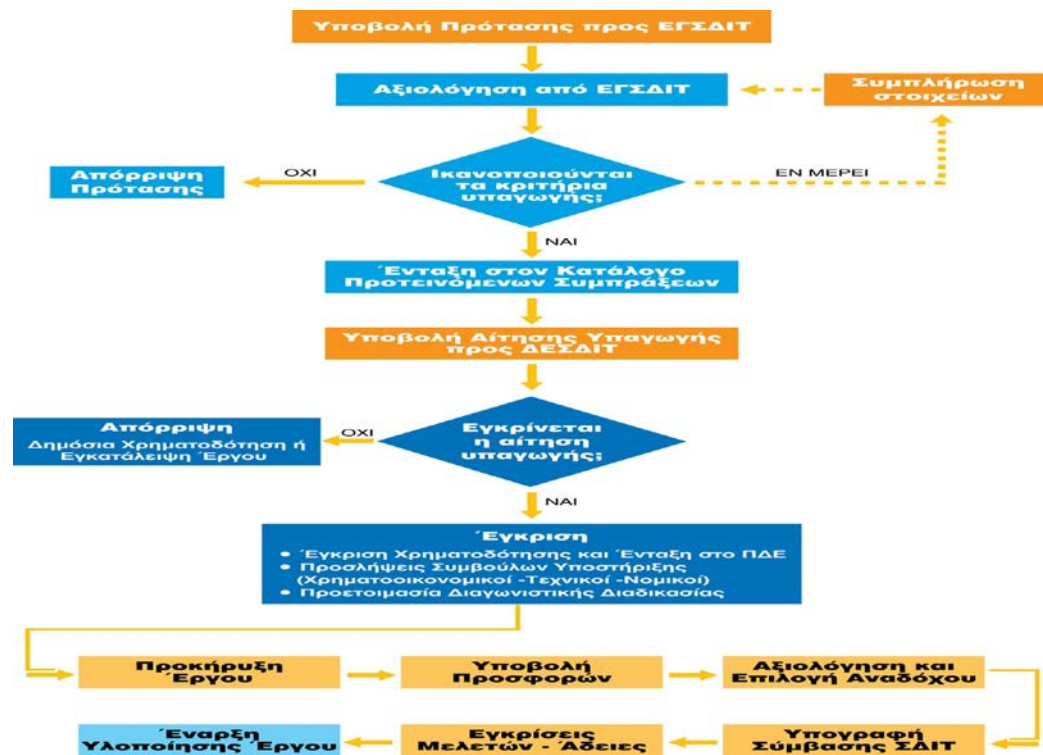
Διάγραμμα 3.15: Περιφερειακές ανισότητες στο κατά κεφαλή ΑΕΠ στην Ελλάδα

(τυπική απόκλιση του κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. σε επίπεδο Nuts II)*



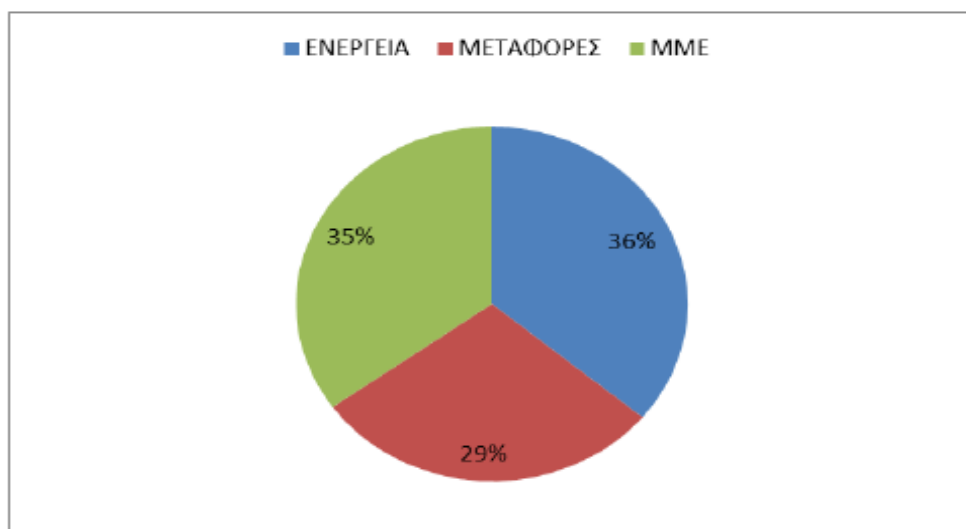
* Η κατά nuts διαμέριση των κρατών προκύπτει από τις μεθοδολογίες της Eurostat. Η τυπική απόκλιση (τετρ. ρίζα της διακύμανσης) του μεγέθους αξιολογεί τις ανισότητες στο συγκεκριμένο επίπεδο γεωγραφικής διαμέρισης, αξιοποιώντας τις μετρήσεις ανά περιοχή. Πηγή: Βάση Δεδομένων-Ενότητα I

Διάγραμμα 4.1 : Διαδικασία ΣΔΙΤ σε μορφή διαγράμματος ροής



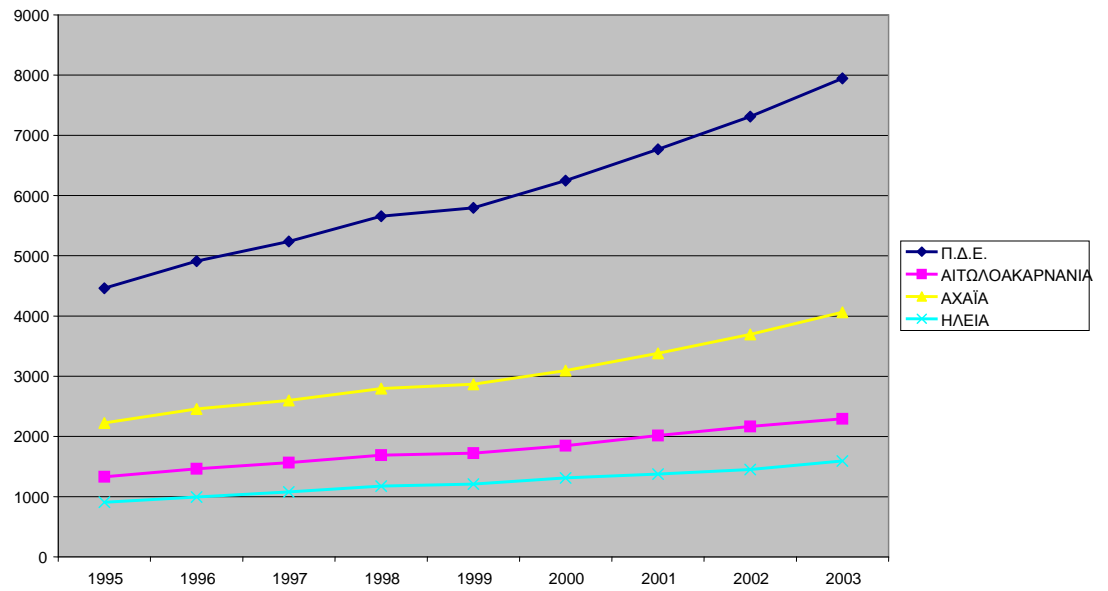
Πηγή : Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ

Διάγραμμα 4.2 : Χρηματοδοτήσεις της ΕΤΕπ στην Ελλάδα κατά τομέα το 2011



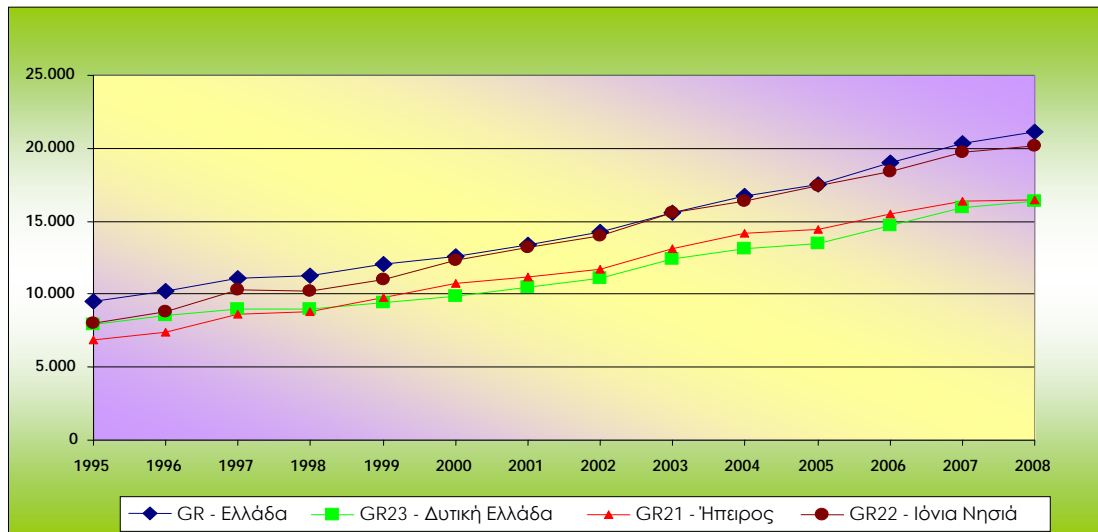
Πηγή : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Διάγραμμα 5.1 : Διαχρονική εξέλιξη ΑΕΠ



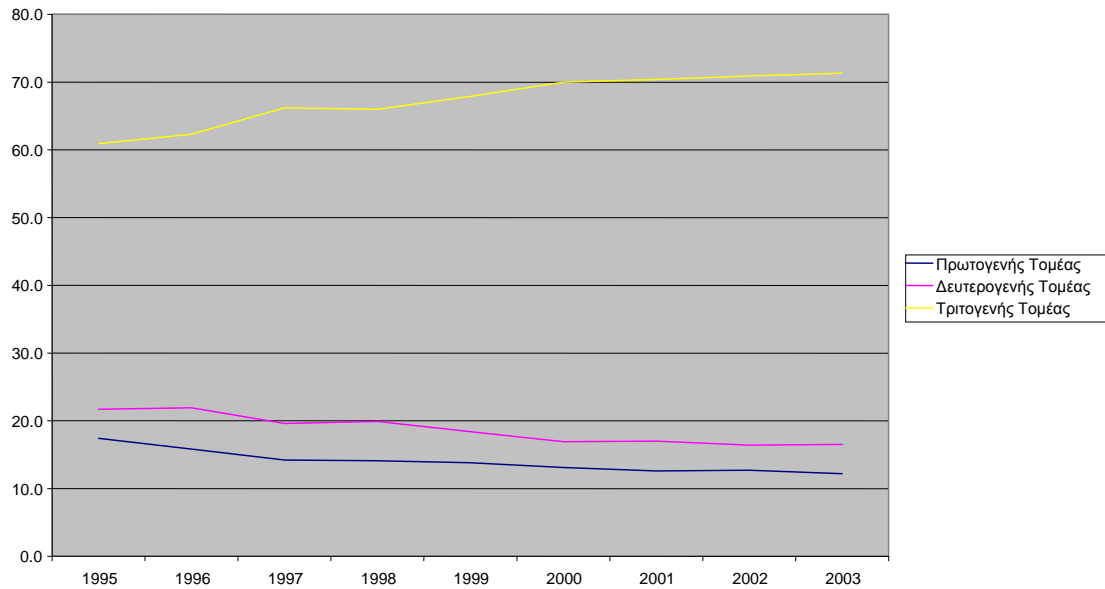
Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 5.2 : ΑΕγχΠ ανά κάτοικο για τα έτη 1995-2008



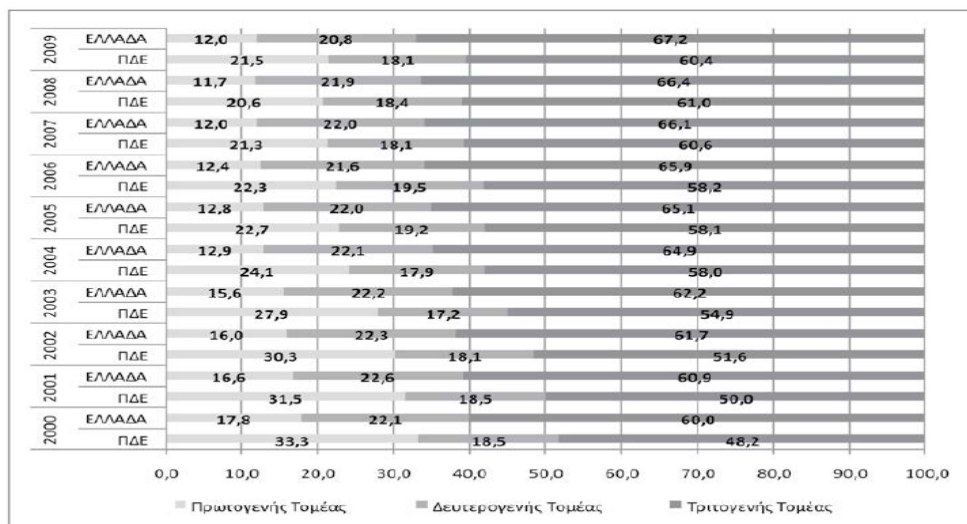
Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 5.3 : Διαχρονική εξέλιξη κλαδικής σύνθεσης ΑΕΠ



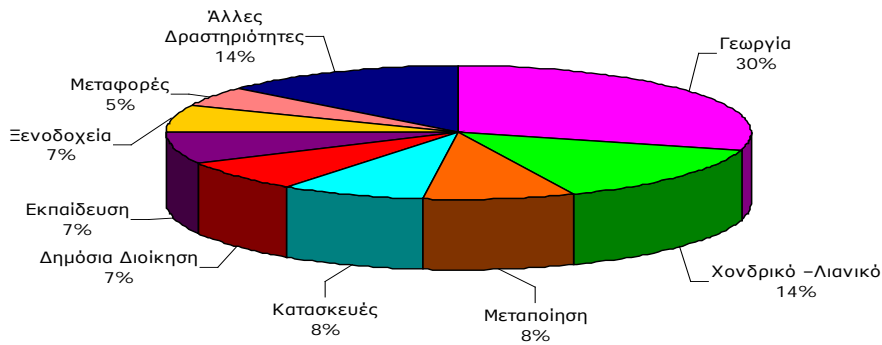
Πηγή: ΕΣΥΕ

Διάγραμμα 5.4 : Ποσοστιαία κατανομή απασχολούμενων κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας στην Περιφέρεια Δυτ.Ελλάδας και στη χώρα (2000-2009)



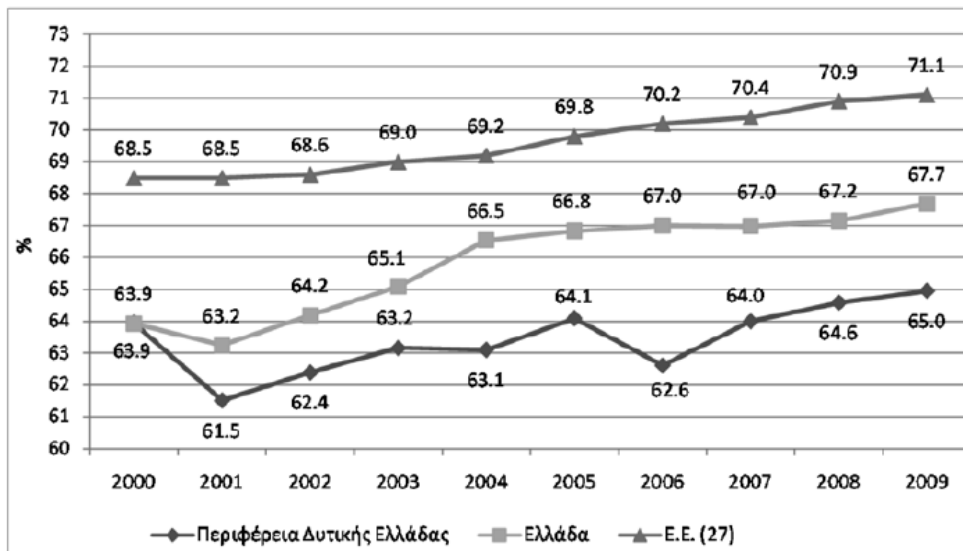
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Έρευνα Εργατικού Δυναμικού, 2000-2009 (Β' Τρίμηνο) – Επεξεργασία: DATA RC

Διάγραμμα 5.5 : Κατανομή Απασχόλησης ανά Κλάδο Δραστηριότητας (Δυτική Ελλάδα)



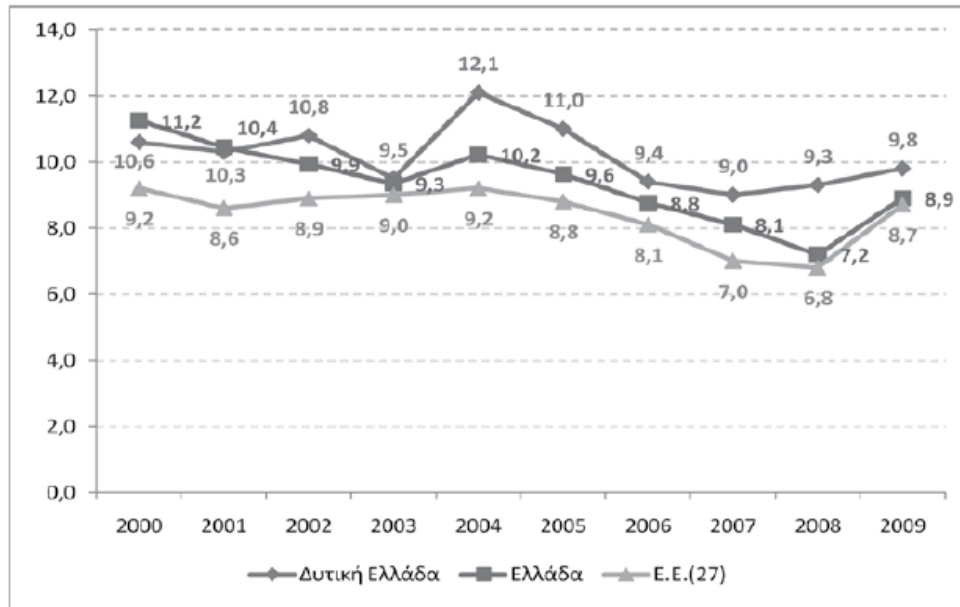
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 5.6 : Ποσοστό συμμετοχής του εργατικού δυναμικού στην Περιφέρεια Δυτ.Ελλάδας, στη χώρα και στην Ε.Ε. (2000-2009)



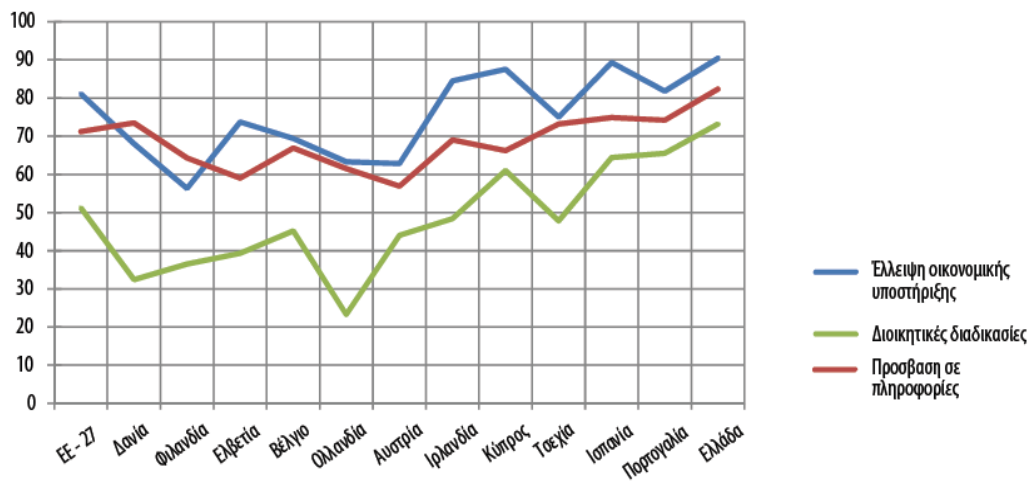
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Έρευνα Εργατικού Δυναμικού, 2000-2009 (Β' Τρίμηνο) – Επεξεργασία: DATA RC, Eurostat (Labour Force Survey – Β' Τρίμηνο)

Διάγραμμα 5.7 : Εξέλιξη του ποσοστού ανεργίας στην Περιφέρεια Δυτ.Ελλάδας, στη χώρα και στην Ε.Ε. (2000-2009)



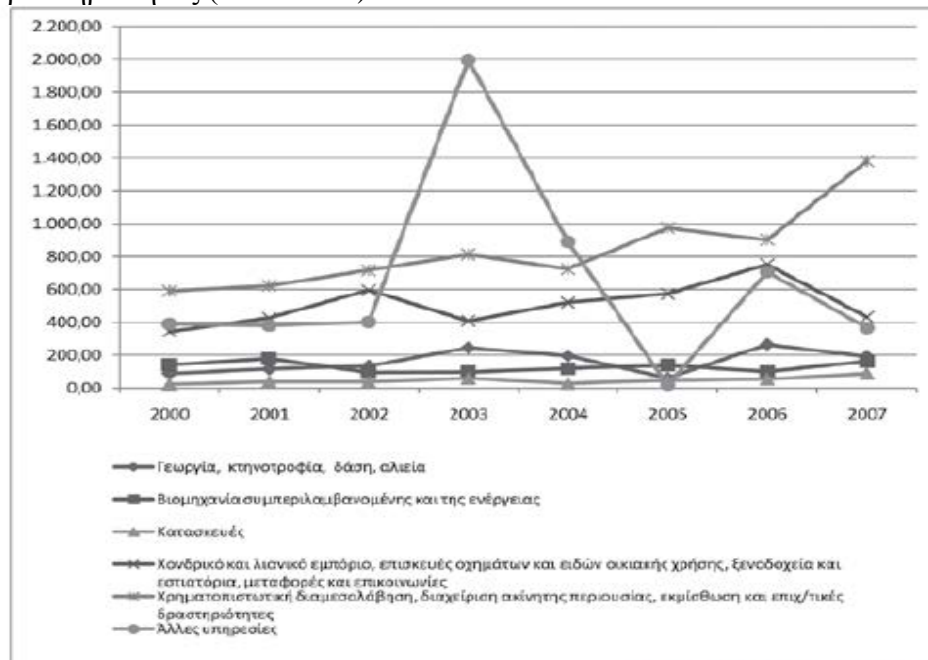
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Έρευνα Εργατικού Δυναμικού, 2000-2009 (Β' Τρίμηνο) – Επεξεργασία: DATA RC, Eurostat (Labour Force Survey – Β' Τρίμηνο)

Διάγραμμα 5.8 : Εμπόδια στην ανάληψη επιχειρηματικής δραστηριότητας



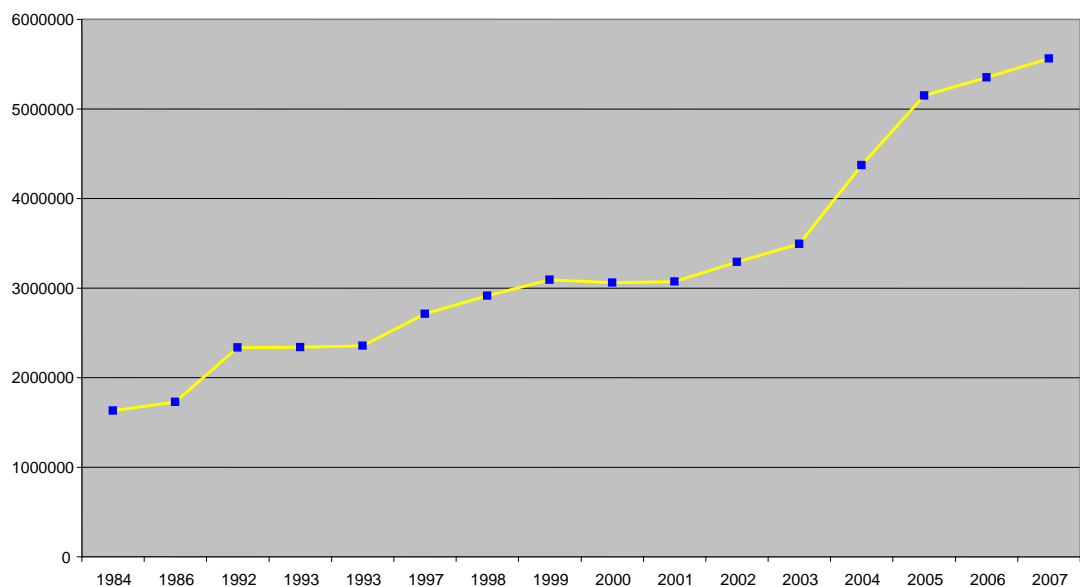
Πηγή: Eurobarometer: Entrepreneurship in the EU and beyond Analytical report Flash Eurobarometer May 2010

Διάγραμμα 5.9 : Κατανομή των επενδύσεων κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας (2000-2007)



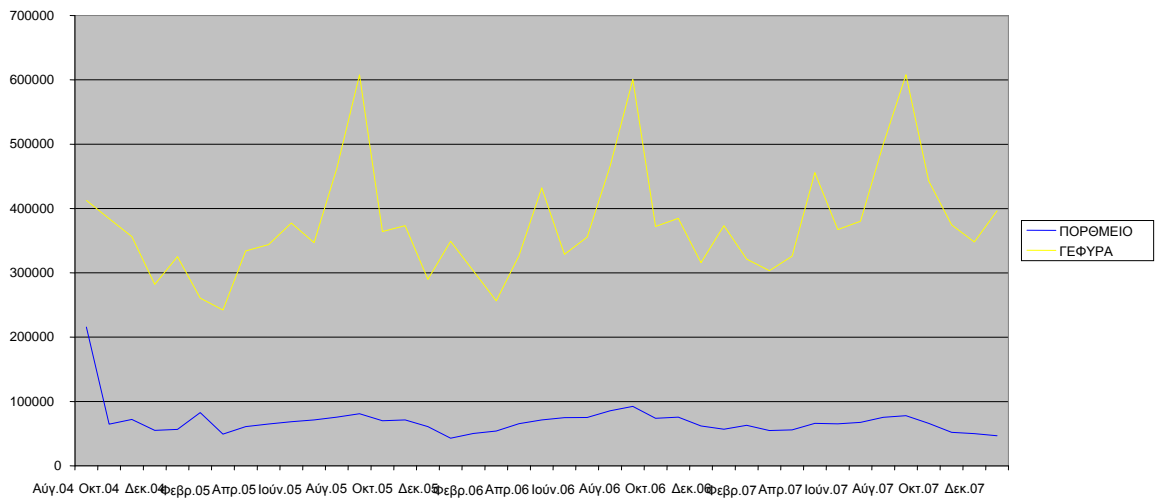
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία: DATA RC

Διάγραμμα 5.10 : Διαχρονική εξέλιξη της συνολικής κίνησης



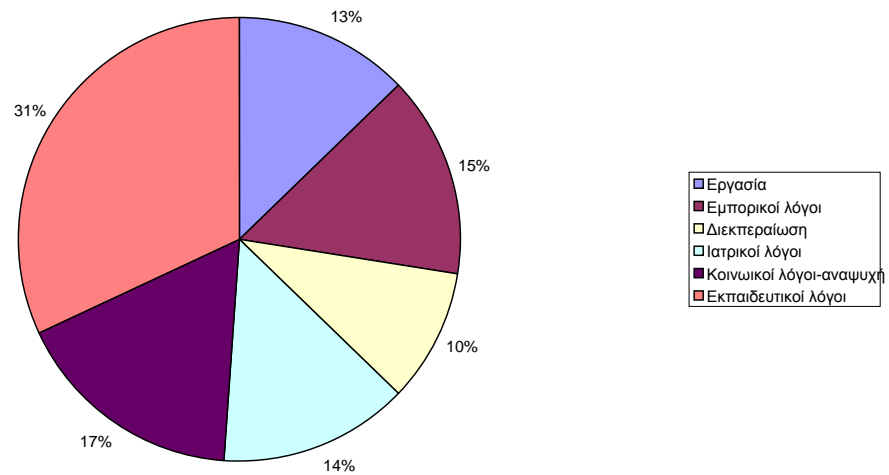
Πηγή : Πανεπιστήμιο Πατρών

Διάγραμμα 5.11: Διελεύσεις οχημάτων Ρίου-Αντιρρίου



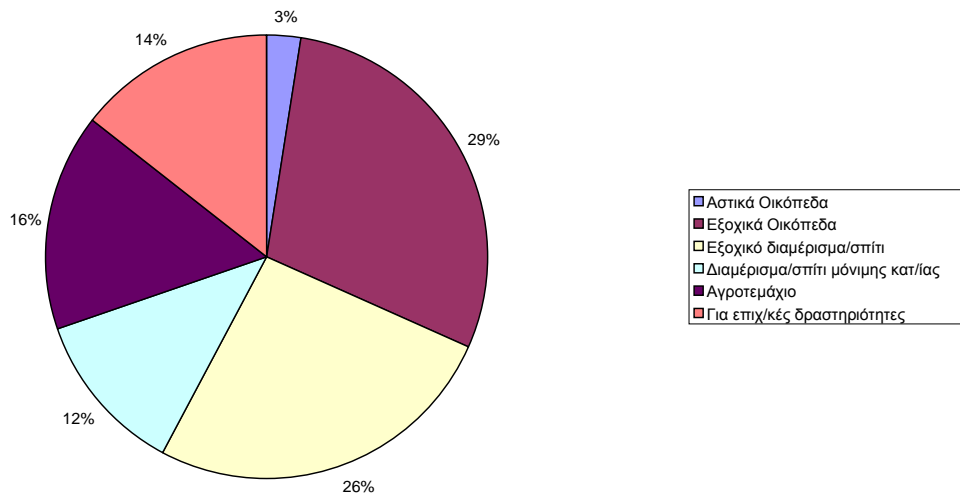
Πηγή : Πανεπιστήμιο Πατρών

Διάγραμμα 5.12: Λόγοι μετακίνησης ατόμων που διέρχονται από τη Γέφυρα

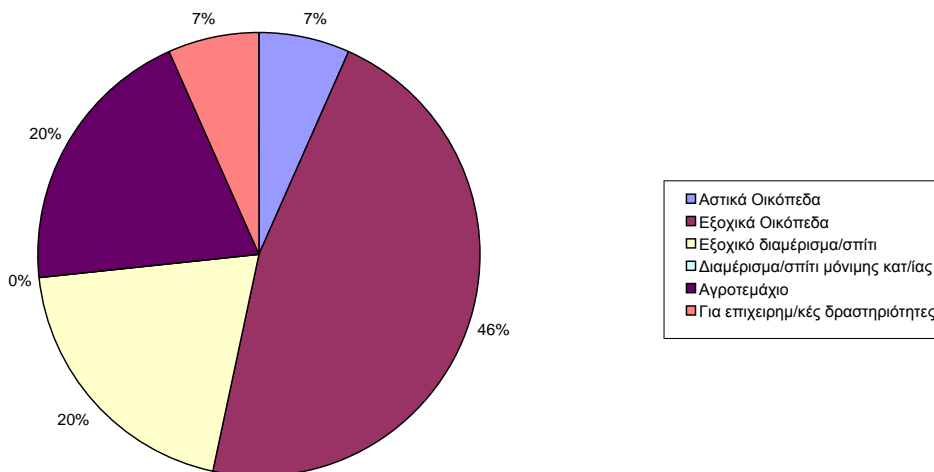


Πηγή : Πανεπιστήμιο Πατρών

Διάγραμμα 5.13:Αύξηση τιμών ανά κατηγορία ακινήτων στην Ναύπακτο και το Αντίρριο



Πηγή :Πανεπιστήμιο Πατρών



Πηγή :Πανεπιστήμιο Πατρών

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 3.1: Πραγματική μεγέθυνση του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές- Ποσοστιαία μεταβολή με βάση το προηγούμενο έτος

Χώρα/Έτος	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12*	'13*
ΕΕ 27χώρες	1,8	2,7	3,0	3,0	3,9	2,2	1,3	1,4	2,5	2,0	3,3	3,2	0,3	-4,4	2,1	1,5	0,0	1,3
Ευρωζώνη																		
17 χώρες	1,5	2,6	2,8	2,9	3,8	2	0,9	0,7	2,2	1,7	3,3	3,0	0,4	-4,4	2,0	1,5	-0,3	1,0
Ιρλανδία	11,2	10,9	7,8	9,9	9,3	4,8	5,9	4,2	4,5	5,3	5,3	5,2	-3,0	-7,0	-0,4	0,7	0,5	1,9
Ελλάδα	2,4	3,6	3,4	3,4	3,5	4,2	3,4	5,9	4,4	2,3	5,5	3,0	-0,2	-3,3	-3,5	-6,9	-4,7	0,0
Ισπανία	2,5	3,9	4,5	4,7	5,0	3,7	2,7	3,1	3,3	3,6	4,1	3,5	0,9	-3,7	-0,1	0,7	-1,8	-0,3
Ιταλία	1,1	1,9	1,4	1,5	3,7	1,9	0,5	0,0	1,7	0,9	2,2	1,7	-1,2	-5,5	1,8	0,4	-1,4	0,4
Πορτογαλία	3,7	4,4	5,1	4,1	3,9	2,0	0,8	-0,9	1,6	0,8	1,4	2,4	0,0	-2,9	1,4	-1,6	-3,3	0,3

Πηγή: Eurostat

*: Προβλέψεις Eurostat,

Όλα τα στοιχεία για Ελλάδα από το 2000 και έπειτα είναι προσωρινά

Πίνακας 3.2: Κατανομή ΑΕΠ και κατά κεφαλή ΑΕΠ στις ελληνικές περιφέρειες και συγκρίσεις με μέσους όρους ΕΕ-15 και ΕΕ-27

Γεωγραφική Ενότητα	Ποσοστό συμμετοχής στο Α.Ε.Π. της Χώρας	Α.Ε.Π. σε ευρώ			Α.Ε.Π. σε Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης (Μ.Α.Δ.)		
		κατά κεφαλή	ποσοστό του Μ.Ο. της Ε.Ε-15	ποσοστό του Μ.Ο. της Ε.Ε-25	κατά κεφαλή	ποσοστό του Μ.Ο. της Ε.Ε-15	ποσοστό του Μ.Ο. της Ε.Ε-25
Περιφέρειες (NUTS II)	2000	2000	Ε.Ε-15=100	Ε.Ε-25=100	2000	Ε.Ε-15=100	Ε.Ε-25=100
Ευρωπαϊκή Ένωση - Ε.Ε-15		22.577	100	122	22.576	100	115
Υποψήφιες χώρες - Υ.Χ-10		3.816	17	21	8.696	39	44
Διευρυμένη Ευρ. Ένωση - Ε.Ε-25		18.529	82	100	19.581	87	100
Ελλάδα		11.639	52	63	15.098	67	77
Αττική	36,96 1	13.141 3	58	71	17.046 3	76	87
Κεντρική Μακεδονία	17,18 2	11.671 5	52	63	15.139 5	67	77
Στερεά Ελλάδα	7,28 3	13.471 2	60	73	17.474 2	77	89
Θεσσαλία	6,46 4	10.663 8	47	58	13.832 8	61	71
Πελοπόννησος	5,48 5	10.029 9	44	54	13.010 9	58	66
Δυτική Ελλάδα	5,29 6	8.772 12	39	47	11.379 12	50	58
Κρήτη	5,25 7	11.395 6	51	61	14.781 6	66	75
Ανατολική Μακεδονία, Θράκη	4,34 8	9.444 11	42	51	12.250 11	54	63
Νότιο Αιγαίο	3,05 9	13.714 1	61	74	17.790 1	79	91
Δυτική Μακεδονία	2,91 1	11.738 4	52	63	15.226 4	67	78
Ηπείρος	2,47 1	8.075 13	36	44	10.474 13	46	53
Βόρειο Αιγαίο	1,67 1	11.226 7	50	61	14.563 7	65	74
Ιόνια Νησιά	1,67 1	9.988 10	44	54	12.956 10	57	66

Πηγή: New Cronos, Eurostat 2002

Πίνακας 3.3: Συνθετικός δείκτης ευημερίας & ανάπτυξης ανά περιφέρεια

Γεωγραφική Ενότητα	ΣΔΕΑ 1-21		ΣΔΕΑ 2-21	
Περιφέρειες (NUTS II)	2000		2000	
Ελλάδα				
Αττική	76,8	1	75,4	1
Νότιο Αιγαίο	52,5	2	52,6	2
Κεντρική Μακεδονία	39,8	3	39,2	3
Κρήτη	38,8	4	38,8	4
Βόρειο Αιγαίο	35,1	5	35,0	5
Ιόνια Νησιά	33,9	6	33,9	6
Θεσσαλία	27,6	7	27,4	8
Στερεά Ελλάδα	27,6	8	29,4	7
Ανατολική Μακεδονία, Θράκη	26,5	9	26,1	9
Πελοπόννησος	25,0	10	26,0	10
Δυτική Μακεδονία	24,0	11	23,4	11
Ήπειρος	22,4	12	22,2	12
Δυτική Ελλάδα	19,2	13	18,9	13
<i>AV</i>	34,560		34,489	
<i>C.Vw</i>	0,730		0,709	
<i>Max/min</i>	3,994		3,984	
<i>top10αν</i>	163,111		161,595	
<i>bottom10αν</i>	63,392		62,328	

Πηγή: Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων, ΥΠΑΑΥΜΔ.

Πίνακας 4.1 : Διαχρονική εξέλιξη ΠΔΕ 2003-2013 (σε εκατ.ευρώ)

Ετη	ΠΔΕ			Μεταβολή % σε σχέση με προηγούμενο έτος	ΑΕΠ	Ως % του ΑΕΠ
	Λοιποί εθνικοί πόροι	Συγχρηματοδοτούμενο	Σύνολο			
2003	3.974	4.461	8.435	-	172.431	4,9
2004	4.639	4.883	9.522	12,9	185.266	5,1
2005	2.569	4.955	7.524	-21,0	193.050	3,9
2006	2.673	5.511	8.184	8,8	208.622	3,9
2007	2.763	6.046	8.809	7,6	223.160	3,9
2008	2.559	7.065	9.624	9,3	233.198	4,1
2009	2.455	7.133	9.588	-0,4	231.081	4,1
2010	2.218	6.236	8.454	-11,8	222.151	3,8
2011	1.885	4.722	6.608	-21,8	208.532	3,2
2012*	1.150	5.700	6.850	3,7	194.003	3,5
2013*	850	6.000	6.850	0,0	183.049	3,7

Πηγή: Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων ΥΠΑΑΥΜΔ, Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Πολιτικής ΥΠΟΙΚ.

* Τα ποσά για τα έτη 2012 και 2013 αποτελούν εκτιμήσεις.

Πίνακας 4.2 : Δαπάνες ΠΔΕ κατά φορέα (νέα δομή) (σε εκατ.ευρώ)

Υπουργείο - Φορέας	2012				2013			
	Εκτιμώμενες Πραγματοποιήσεις			Συμμετοχή %	Προϋπολογισμός			Συμμετοχή %
	Συγχρημένες	Λοιπές από εθνικούς πόρους	Σύνολο		Συγχρημένες	Λοιπές από εθνικούς πόρους	Σύνολο	
Βουλή των Ελλήνων	2		2	0,03	2		2	0,03
Εσωτερικών	175	350	525	7,7	132	15	147	2,15
Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρον. Διακυβέρνησης	40		40	0,6	65	1	66	0,96
Οικονομικών	5	1	6	0,09	11	2	13	0,19
Εξωτερικών	6	2	8	0,12	6	4	10	0,15
Εθνικής Αμυνας	4	2	6	0,09	13	3	16	0,23
Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	2.766	456	3.222	47,04	2.863	419	3.282	47,91
Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής	230	10	240	3,50	350	20	370	5,40
Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού	510	114	624	9,11	460	134	594	8,67
Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας	445	18	463	6,8	545	35	580	8,5
Υγείας	30	9	39	0,57	30	15	45	0,66
Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων	390	8	398	5,8	430	10	440	6,4
Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων	8	1	9	0,13	5	1	6	0,09
Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη	56	5	61	0,89	55	6	61	0,89
Τουρισμού	10	10	20	0,29	10	10	20	0,29
Ναυτιλίας και Αιγαίου	22	13	35	0,51	22	14	36	0,53
Μακεδονίας και Θράκης	1	1	2	0,03	1	1	2	0,03
Αποκεντρωμένες Διοικήσεις	1.000	150	1.150	16,8	1.000	160	1.160	16,9
Σύνολο	5.700	1.150	6.850	100,0	6.000	850	6.850	100,0

Παρατηρήσεις: 1) Βάσει του άρθρου 9, παρ. 12 του ν. 4071/12 (ΦΕΚ 85Α) από το έτος 2013 τα κονδύλια της ΣΑΤΑ προϋπολογίζονται στον ΤΠ.
 2) Οι φορείς του ΠΔΕ είναι με τη νέα δομή των αρμοδιοτήτων ως εξής:
 ΥΠΑΝΥΠ =ΥΠΑΑΝ -ΝΑΥΤ -ΜΑΘΡΑ +ΥΠΟΜΕΔΙ - ΑΛΙΕΙΑ
 ΠΑΙΔ ΠΟΛ & ΑΘΛ =πρώην ΠΑΙΔ +πρώηνΠΟΛ -ΤΟΥΡ
 ΕΡΓ & ΠΡΟΝ =ΕΡΓΑΣΙΑΣ +ΠΡΟΝΟΙΑ
 ΥΓΕΙΑΣ =πρώηνΥΓΕΙΑΣ -ΠΡΟΝΟΙΑ
 ΔΗΜ ΤΑΞ & ΠΡΟΣΤ =πρώην ΠΡΟΣΤ ΠΟΛ -ΛΙΜΕΝ ΣΩΜΑ
 ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ =ΝΑΥΤ +ΛΙΜΕΝ ΣΩΜΑ
 ΑΓΡΟΤ ΑΝ =ΑΓΡΟΤ ΑΝ +ΑΛΙΕΙΑ

Πηγή: Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων ΥΠΑΑΥΜΔ, Γενική Διεύθυνση Οικονομικής Πολιτικής ΥΠΟΙΚ.

Πίνακας 4.3 : Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου της Γενικής Κυβέρνησης (% του ΑΕΠ)

Ετη	Ελλάδα	Χώρες Ευρωζώνης
2001	3,6	2,5
2002	3,4	2,4
2003	3,5	2,6
2004	3,6	2,5
2005	2,8	2,5
2006	3,4	2,5
2007	3,4	2,6
2008	3,7	2,6
2009	3,1	2,8
2010	2,2	2,5
2011	1,6	2,3

Πηγή: EU Statistical Annex of European Economy (Spring 2012)

Πίνακας 4.4 : Περιφερειακό πρόγραμμα ΠΔΕ 2013 (σε εκατ. ευρώ)

Αποκεντρωμένες Διοικήσεις	Συγχρηματοδοτούμενο	Εθνικό	Σύνολο
Αττική	130	60	190
Περιφέρεια Αττικής	130	60	190
Θεσσαλία – Στερεά Ελλάδα	140	18	158
Περιφέρεια Θεσσαλίας	70	6	76
Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας	70	12	82
Ηπειρος – Δυτική Μακεδονία	110	12	122
Περιφέρεια Ηπείρου	80	8	88
Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	30	4	34
Πελοπόννησος, Δυτική Ελλάδα και Ιόνιο	170	22	192
Περιφέρεια Πελοποννήσου	60	10	70
Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας	60	8	68
Περιφέρεια Ιονίων Νήσων	50	4	54
Ατγαιο	90	12	102
Περιφέρεια Βορείου Ατγαίου	50	4	54
Περιφέρεια Νοτίου Ατγαίου	40	8	48
Κρήτη	90	10	100
Περιφέρεια Κρήτης	90	10	100
Μακεδονία – Θράκη	270	26	296
Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης	70	6	76
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	200	20	220
Σύνολο	1.000	160	1.160

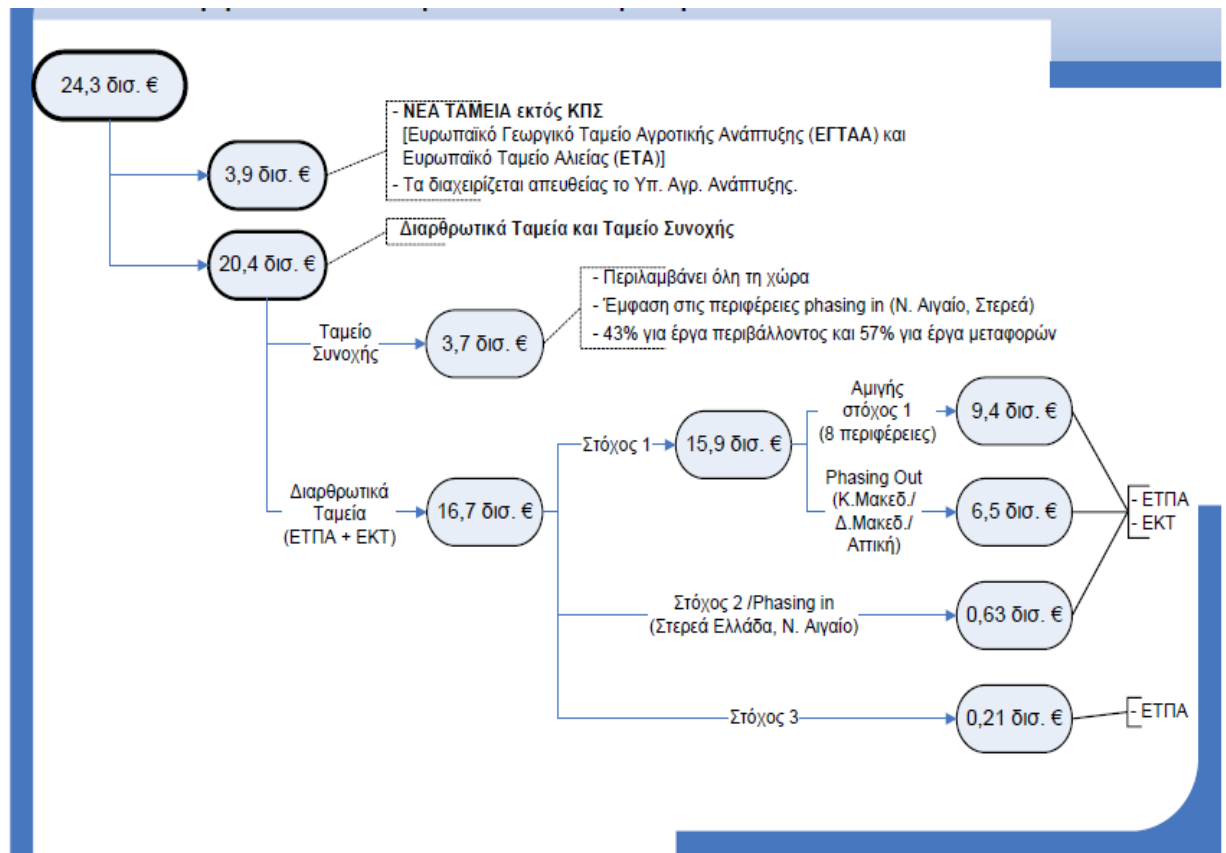
Πηγή: Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων, ΥΠΑΑΥΜΔ.

Πίνακας 4.5 : Χρηματοδότηση έργων ΠΔΕ που εκτελούνται από τις Περιφέρειες (σε εκατ. ευρώ)

	2011 Πληρωμές	2012 Εκτιμήσεις πληρωμών	2013 Προβλέψεις	Μεταβολή 2012/2011	Μεταβολή 2013/2012
Χρηματοδοτήσεις έργων περιφέρειας με κοινοτική συμμετοχή	639	1.000	1.000	56,5	
Χρηματοδοτήσεις έργων περιφέρειας από εθνικούς πόρους	156	150	160	-4,4	6,7
Σύνολο	795	1.150	1.160	44,5	0,9

Πηγή: Διεύθυνση Δημοσίων Επενδύσεων, ΥΠΑΑΥΜΔ.

Πίνακας 4.6 : Κατανομή κοινοτικών πόρων για την Ελλάδα 2007-2013



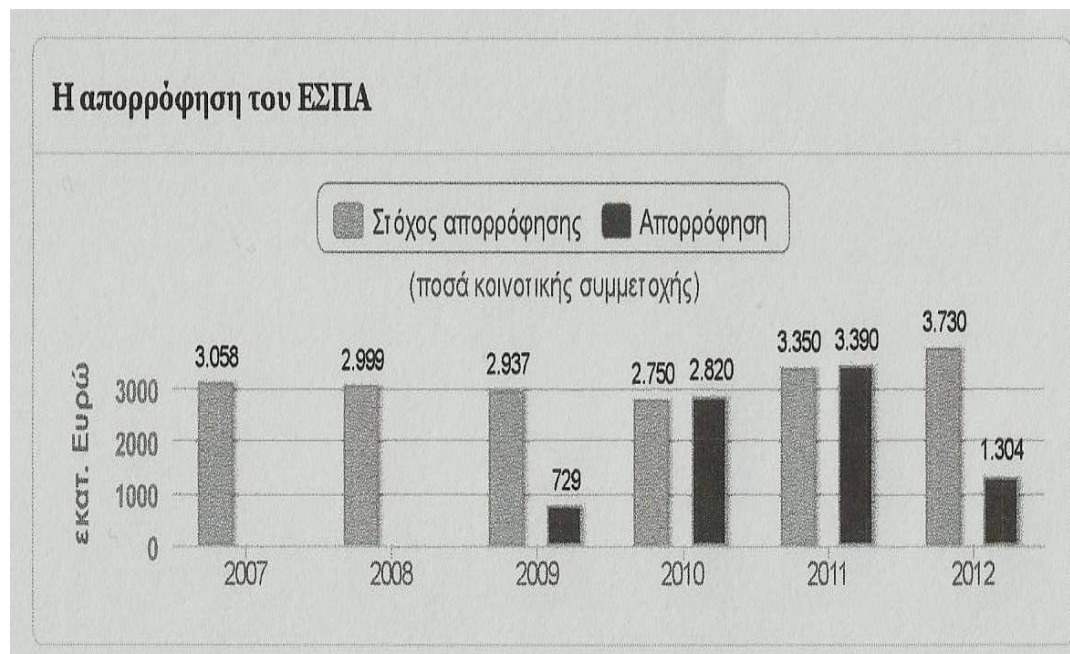
Πηγή : Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών

Πίνακας 4.7 : Συνολική εικόνα ΕΣΠΑ 2007-2013 ανά Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα	Συγχρ/νη Δημόσια Δαπάνη	Συγχρ/νη Δημόσια Δαπάνη Ενταγμένων Έργων	Συγχρ/νη Δημόσια Δαπάνη Νομικών Δεσμεύσεων	Ποσοστό Νομικών Δεσμεύσεων	Συγχρ/νη Πραγματοποιηθείσα Δημόσια Δαπάνη	Ποσοστό Πραγμ/σας Δαπάνης
Περιβάλλον - Αειφόρος Ανάπτυξη	2.117.647.104 €	4.495.078.400 €	1.100.054.656 €	51,95 %	633.434.368 €	29,91 %
Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας	4.353.130.496 €	4.939.565.056 €	3.516.954.112 €	80,79 %	1.738.095.616 €	39,93 %
Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα	1.518.823.552 €	1.913.769.472 €	1.717.472.128 €	113,08 %	1.022.692.992 €	67,33 %
Ψηφιακή Σύγκλιση	1.011.764.736 €	943.954.432 €	344.817.440 €	34,08 %	237.539.568 €	23,48 %
Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού	2.658.823.936 €	2.576.517.376 €	1.753.822.720 €	65,96 %	1.051.222.592 €	39,54 %
Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση	1.694.117.760 €	1.803.543.936 €	1.201.581.056 €	70,93 %	548.252.928 €	32,36 %
Διοικητική Μεταρρύθμιση 2007-2013	594.117.632 €	508.522.976 €	230.638.688 €	38,82 %	91.048.416 €	15,32 %
Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής	225.882.352 €	299.513.952 €	201.990.672 €	89,42 %	79.513.128 €	35,2 %
Μακεδονία - Θράκη	3.147.058.944 €	4.435.602.432 €	2.682.720.768 €	85,25 %	1.420.375.168 €	45,13 %
Δυτική Ελλάδα - Πελοπόννησος - Ιόνιοι Νήσοι	1.075.294.080 €	1.451.043.200 €	675.891.392 €	62,86 %	422.744.256 €	39,31 %
Κρήτη & Νήσοι Αιγαίου	1.140.000.128 €	1.704.467.456 €	1.045.144.000 €	91,68 %	553.656.448 €	48,57 %
Θεσσαλία - Στερεά Ελλάδα - Ήπειρος	1.393.235.328 €	2.081.042.048 €	1.464.698.496 €	105,13 %	877.226.048 €	62,96 %
Αττική	2.868.235.264 €	3.028.329.984 €	1.747.579.648 €	60,93 %	1.042.734.976 €	36,35 %
Εθνικό Αποθεματικό Απροβλέπτων	186.824.000 €	89.453.960 €	69.842.016 €	37,38 %	6.551.393 €	3,51 %
ΣΥΝΟΛΟ:	23.984.955.312 €	30.270.404.680 €	17.753.207.792 €	74,02 %	9.725.087.897 €	40,55 %

Πηγή : ANAΠTYΞH.gov.gr

Πίνακας 4.8 : Στόχοι και απορρόφηση ΕΣΠΑ 2007-2013



Πηγή : ANAΠTYΞH.gov.gr

Πίνακας 4.9 : Κατανομή ΕΣΠΑ 2007-2013 (ανά τομέα δράσης)

	Προϋπολογισμός	Συμβάσεις	Πληρωμές
Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού	2901909361	1878945250	1090167931
Αστική αναγέννηση	849775249	454215358	316107404
Διοικητική μεταρρύθμιση	74029103	40387614	13099322
Δράσεις περιβάλλοντος	5991291119	1317727345	594540158
Εκπαίδευση & δια βίου μάθηση	3025636844	1818480630	878538724
Ενέργεια	1205358932	985222148	635155083
Επιχειρηματικότητα	4321517461	4289291172	2656402171
Έρευνα & τεχνολογία	103705736	78563247	37663947
Καθαρές αστικές μεταφορές	2674290572	1678351544	371262614
Μεταφορές	9404148412	5740027952	2464618673
Ναυτιλία	426595195	245254222	79111547
Πολιτισμός	828835115	522166018	170003301
Πράσινη ανάπτυξη	8875862714	3384771335	1784042589
Τεχνική υποστήριξη	638669948	430806810	181536069
Τουρισμός	237418392	77203436	22856681
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	903701591	361367245	193845283
Ψηφιακή σύγκλιση	1852162163	681718891	452588759
ΣΥΝΟΛΟ	44314907907	23984500217	11941540256

Πηγή : ANAΠTYΞH.gov.gr

Πίνακας 4.10 : Έργα ΣΔΙΤ παγκοσμίως ανάλογα με το είδος τους από το 1985-2004 και το κόστος τους σε δις \$ (περιλαμβάνονται και τα εν εξελίξει αυτή την περίοδο)

Project Type	Total Planned & Funded Since 1985				Total Funded & Completed by 10/04				% Funded & Completed by 10/04	
	#	%	\$Billion	%	#	%	\$Billion	%	% of #	% of \$
Road	656	31%	\$324.7	37%	359	32%	\$157.3	35%	55%	48%
Rail	247	12%	\$280.6	32%	107	10%	\$143.7	32%	43%	51%
Airport	182	9%	\$88.0	10%	67	6%	\$49.5	11%	37%	56%
Seaport	142	7%	\$39.5	4%	44	4%	\$10.6	2%	31%	27%
Water	616	29%	\$95.4	11%	391	35%	\$62.8	14%	63%	66%
Building	253	12%	\$59.2	7%	153	14%	\$27.0	6%	60%	46%
Total	2096	100%	\$887.4	100%	1121	100%	\$450.9	100%	53%	51%

Πηγή : AECOM Consult, Inc. "Synthesis of Public-Private Partnership Projects for Roads, Bridges & Tunnels from Around the World – 1985-2004"

Πίνακας 4.11 : Έργα χρηματοδοτούμενα από την ΕΤΕπ στην Ελλάδα για το 2011

Έργο	Περιγραφή	εκατ. ευρώ
ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ Γ Φάση	Κατασκευή και θέση σε λειτουργία της γραμμής 3 του μετρό προς Πειραιά	250,00
ΔΑΝΕΙΟ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΙΑ ΜΜΕ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ	Χρηματοδότηση επενδύσεων μικρής και μεσαίας κλίμακας πραγματοποιούμενων από ΜΜΕ	250,00
ΔΑΝΕΙΟ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΡΗΤΙΑ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΓΙΑ ΜΜΕ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	Χρηματοδότηση επενδύσεων μικρής και μεσαίας κλίμακας	50,00
ΜΟΝΑΔΑ ΗΛΕΚΤΡΟΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΔΕΗ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗ	Κατασκευή μονάδας ηλεκτροπαραγωγής συνδυασμένου κύκλου με καύσιμο φυσικό αέριο, μέγιστης ισχύος 832 MWe, στη Μεγαλόπολη (κεντρική Πελοπόννησος)	150,00
ΔΕΗ - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ V	Αναβάθμιση και επέκταση δικτύων μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας στο σύνολο της χώρας	160,00
Σύνολο		860,00

Πηγή : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Πίνακας 4.12 : Κατανομή κοινοτικής χρηματοδότησης ΕΤΠΑ-Ταμείου Συνοχής στην Ελλάδα για την περίοδο 2007-2013

ΕΤΟΣ	ΕΤΠΑ	ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ	ΣΥΝΟΛΟ
2007	1.911.874.622	497.312.340	2.409.186.962
2008	1.859.196.506	507.258.587	2.366.455.093
2009	1.776.461.886	517.403.758	2.293.865.644
2010	1.714.358.422	527.751.833	2.242.110.255
2011	1.651.772.994	538.306.870	2.190.079.864
2012	1.630.478.186	549.073.008	2.179.551.194
2013	1.605.157.562	560.054.468	2.165.212.030
ΣΥΝΟΛΟ	12.149.300.178	3.697.160.864	15.846.461.042

Πηγή :Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων

Πίνακας 5.1 : Πληθυσμός Περιφέρειας & Π.Ε. Δυτικής Ελλάδας και μεταβολή αυτού (1981-2011)

Περιφερειακή Ενότητα	Συνολικός Πληθυσμός				Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής		
	1981	1991	2001	2011	1981-1991	1991-2001	2001-2011
Αιτ/νίας	219.764	228.180	224.429	209.500	8.416 (3,8%)	-4.895 (-2,1%)	-14.929 (-6,7%)
Αχαΐας	275.193	300.078	322.789	310.580	24.885 (9%)	26.176 (8,7%)	-12.209 (-3,8%)
Ηλείας	160.305	179.429	193.288	160.110	19.124 (1,2%)	12.911 (7,2%)	-33.178 (-17,27%)
Σύνολο Περιφέρειας	655.262	707.687	740.506	680.190	52.425 (8%)	34.732 (4,9%)	-60.316 (-8,1%)
Σύνολο χώρας	9.740.417	10.259.900	10.964.020	10.787.690	519.483 (5,3%)	679.871 (6,6%)	-152.081 (-1,4%)

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ Επεξεργασία Δ/ση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού ΠΔΕ

Πίνακας 5.2 : Συντελεστής Ανομοιογένειας και Ginni ανά νομό στην Δυτική Ελλάδα - Απογραφή 2001

	Δείκτης Ανομοιογένειας	Δείκτης Ginni
Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας	39,39%	45,24%
Περιφερειακή Ενότητα Αχαΐας	54,27%	57,34%
Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας	22,51%	23,57%
Δυτική Ελλάδα	38,72%	42,05%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Επεξεργασία Δ/νση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού ΠΔΕ

Πίνακας 5.3 : Διαρθρωτικοί Δείκτες Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας

Διαρθρωτικοί Δείκτες	Περιφέρεια ΔΕ	Ελλάδα	ΕΕ25
ΑΕΠ κατά κεφαλήν σε ΜΑΔ (ΕΕ27=100), (2008)	68,40	88	100
Απασχόληση - Ανεργία			
Παραγωγικότητα Εργασίας ανά απασχολούμενο (ΕΕ25=100), (2002)	63,5	71,9	100
Συνολικό ποσοστό απασχόλησης (15-64 ετών), (2006)	58	60,69	64,41
Ποσοστό απασχόλησης εργαζομένων μεγαλύτερης ηλικίας (55-64 ετών), (2006)	42,5	45	39,9
Ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας (% επί των ανέργων), (2006)	5,31	5,02	3,20
Συμμετοχή στη δια βίου μάθηση (Ποσοστό % επί του πληθυσμού 25-64 που συμμετείχαν σε εκπαίδευση ή κατάρτιση διάρκειας μέχρι 4 εβδομάδων), (2007)	2	1,89	10,26

Διαρθρωτικοί Δείκτες	Περιφέρεια ΔΕ	Ελλάδα	ΕΕ25
Υγεία			
Διαθέσιμα Κρεβάτια σε νοσοκομεία ανά 100.000 κατοίκους (2005)	313	401,80	605,62
Κρεβάτια σε νοσοκομεία ανά 100.000 κατοίκους (2005)	2.259	8.713	26.173
Οδοντίατροι ανά 100.000 κατοίκους (2005)	83,70	97,80	62,35
Ψυχίατροι και ιατροί όλων των ειδικοτήτων ανά 100.000 κατοίκους (2005)	394,3	436,3	331,6
Εργαζόμενοι στο τομέα υγείας ανά 100.000 κατοίκους (2005)	2.896	9.259	13.417
Τουρισμός			
Διαθέσιμα κρεβάτια σε ξενοδοχεία και λοιπά καταλύματα ανά 1000 κατοίκους (2007)	33,38	131,77	61,71
Διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία και λοιπά καταλύματα (2007)	1.957.596	65.420.236	1.798.817.555
Μέση Διάρκεια Παραμονής σε ξενοδοχεία και λοιπά καταλύματα (2007)	2,37	3,68	2,76
Μεταφορές			
Θαλάσσιες Μεταφορές φορτίων σε χιλιάδες τόνους (2008)	6.353		
Θαλάσσιες Μεταφορές Επιβατών ανά 1000 επιβάτες (2008)	4.755		
Έρευνα και Τεχνολογία			
Συνδέσεις Νοικοκυριών σε Internet (Ποσοστό % νοικοκυριών) (2008)	19	27,25	59,32
Ηλεκτρονικό Εμπόριο (Ποσοστό % κατοίκων που παράγγειλαν ιδιωτικά αγαθά μέσα από το internet) (2008)	5	8,25	32,19
Δαπάνες για Έρευνα και Ανάπτυξη ως % του ΑΕΠ, (2006)	0,82	0,40	1,28

Πηγή : Eurostat - Επεξεργασία Δ/ση Αναπτυξιακού Προγραμματισμού ΠΔΕ

Πίνακας 5.4 : Εξέλιξη του ΑΕγχΠ της Δυτικής Ελλάδας και του Δυτικού Χωρικού Άξονα στην περίοδο 2000 -2008 σε τρέχουσες τιμές

Έτη Περιφέρειες και Π.Ε.	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007	2008
Σύνολο Ελλάδος	136.281,00	146.427,76	156.614,88	172.431,13	185.812,64	195.366,15	210.459,52	226.436,98	236.917,08
Ήπειρος	3.277,90	3.530,24	3.644,60	4.028,46	4.363,82	4.502,28	5.044,57	5.212,92	5.826,65
Άρτα	561,27	617,28	641,24	704,83	740,06	768,06	834,41	886,18	901,12
Θεσπρωτία	409,66	473,55	463,04	507,48	544,93	547,26	630,91	649,53	722,46
Ιωάννινα	1.694,14	1.811,36	1.914,02	2.157,04	2.373,95	2.471,98	2.784,61	2.851,78	3.263,28
Πρέβεζα	612,83	628,05	626,31	659,11	704,88	714,98	794,64	825,43	939,79
Ιόνια Νησιά	2.326,33	2.588,51	2.679,96	2.911,79	2.969,63	3.160,48	3.482,25	3.663,87	4.645,86
Ζάκυνθος	536,51	600,43	616,26	643,09	649,45	697,16	769,06	786,21	1.031,09
Κέρκυρα	1.196,08	1.295,21	1.351,64	1.482,62	1.500,20	1.617,87	1.747,23	1.878,00	2.458,34
Κεφαλληνία	400,70	473,23	485,01	529,61	543,81	564,72	652,50	669,96	742,64
Λευκάδα	193,04	219,63	227,06	256,46	276,17	280,72	313,46	329,70	413,79
Δυτική Ελλάς	6.273,00	6.641,29	7.025,32	7.735,46	7.992,10	8.484,57	9.139,39	9.614,44	12.121,85
Αιτωλοακαρνανία	1.809,69	1.841,96	1.921,65	2.063,05	2.157,80	2.302,30	2.475,99	2.529,41	3.214,09
Αχαΐα	3.154,14	3.420,80	3.698,16	4.068,48	4.170,32	4.507,52	4.915,77	5.183,81	6.667,96
Ηλεία	1.309,17	1.378,53	1.405,50	1.603,94	1.663,97	1.674,75	1.747,63	1.901,21	2.239,79

* Προσωρινά στοιχεία Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ – Επεξεργασία Δ/νση
Αναπτυξιακού Προγραμματισμού ΠΔΕ

Πίνακας 5.5 : Συγκενρωτικά αποτελέσματα έρευνας πεδίου καταστημάτων

	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΣΟΛΟΓΙΤΙ	ΑΙΤΩΛΙΚΟ	ΑΝΤΙΠΠΙΟ	ΠΑΤΡΑ
I. ΕΞΕΛΙΞΗ ΟΛΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΠΩΛΗΣ					
Μεταβολή τζίρου					
-αύξηση	21%	9%	7%	6%	31%
-μείωση	61%	63%	54%	88%	53%
-καμία μετ.	18%	28%	39%	6%	16%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
Εξέλιξη εμπορίου και ρόλος της Γέφυρας					
ΝΑΙ	54%	27%	15%	88%	33%
ΟΧΙ	46%	73%	85%	12%	67%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
II. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΚΗΣ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ					
Αριθμός πελατών					
-αύξηση	50%	38%	11%	13%	67%
-μείωση	19%	18%	50%	56%	14%
-καμία μετ.	31%	44%	39%	31%	19%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
Πωλήσεις επόμενου χρόνου					
-αύξηση	58%	44%	18%	19%	60%
-μείωση	25%	28%	61%	38%	15%
-καμία μετ.	17%	28%	21%	43%	25%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%
III. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ					
Μεταβολή τζίρου πελατών τον επόμενο χρόνο					
-αύξηση	67%	28%	11%	25%	
-μείωση	30%	52%	85%	50%	
-καμία μετ.	3%	20%	4%	25%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	
Διαρροή πελατών στην Πάτρα					
ΝΑΙ	62%	52%	50%	50%	
ΟΧΙ	38%	48%	50%	50%	
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	

Πηγή : Πανεπιστήμιο Πατρών

Πίνακας 5.6 : Ερωτηματολόγιο εξέλιξης επιχειρηματικότητας

	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	ΠΑΤΡΑ
I. ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ			
Έναρξη επιχειρήσεων λόγω Γέφυρας			
- Σε Μεγάλο Βαθμό	14%	20%	14%
- Σε Μέτριο Βαθμό	29%	0%	14%
- Σε Μικρό Βαθμό	0%	60%	51%
- Καθόλου	57%	20%	21%
Διακοπή λειτουργίας λόγω Γέφυρας			
	0%	0%	0%
- Σε Μεγάλο Βαθμό	43%	40%	0%
- Σε Μέτριο Βαθμό	0%	20%	21%
- Σε Μικρό Βαθμό	57%	20%	79%
- Καθόλου			
II. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ			
Επαρκής Χρηματοδοτική Υποστήριξη			
ΝΑΙ	100%	100%	92%
ΟΧΙ	0%	0%	8%
Μεταβολή πελατών καταστήματος			
-αύξηση	57%	60%	93%
-μείωση	0%	0%	0%
-καμία μετ.	43%	40%	7%
Σύνολο	100%	100%	100%
III. ΠΡΟΦΙΛ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΔΑΝΕΙΑ			
Ηλικιακή Ομάδα			
-25-34	43%	0%	23%
-35-44	57%	80%	77%
-45-54	0%	20%	0%
Εισοδηματική Τάξη			
-Ανώτερη	14%	0%	0%
-Μεσαία	86%	80%	77%
-Χαμηλότερη	0%	20%	23%
Μορφωτικό Επίπεδο			
-Μερική Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	14%	100%	50%
-Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	86%	0%	50%
-Τριτοβάθμια Εκπαίδευση	0%	0%	0%

Πίνακας 5.7 : Συνολική οικονομική ωφέλεια ανά προσέγγιση και χρονική περίοδο

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ	
		(σε εκατ. ευρώ)	Ως % του κόστους κατασκ. Γέφυρας
A	2001-2007	31.473.259	3,9%
B	2001-2007	44.422.820	5,0%
B	2001-2030	136.400.000	17,0%
Γ	2004-2007	65.500.000	8,2%
B & Γ	2001-2007	110.000.000	13,8%
B & Γ	2001-2030	632.000.000	79,0%

Πηγή : Πανεπιστήμιο Πατρών

Πίνακας 5.8 : Ετήσια στατιστικά στοιχεία διάρθρωσης επιχειρήσεων στον Τομέα του Τουρισμού κατά Περιφέρεια, 2002-2007, ως ποσοστό σε εθνικό επίπεδο

ΣΥΝΟΛΟ ΚΛΑΔΟΥ 55 - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ		ΕΤΟΣ					
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΜΕΤΑΒΛΗΤΗ	2002	2003	2004	2005	2006	2007
GR21_ΗΠΕΙΡΟΣ	11 21 0 Αριθμός τοπικών μονάδων	3,79%	4,03%	3,97%	3,99%	3,86%	4,01%
	12 11 0 Κύκλος Εργασιών	2,88%	2,86%	2,82%	2,56%	2,35%	2,45%
	13 32 0 Μισθοί και Ημερομίσθια	2,52%	2,69%	2,13%	1,80%	1,68%	1,65%
	15 11 0 Ακαθάριστες Επενδύσεις σε υλικά αγαθά	0,92%	1,93%	1,20%	9,82%	1,12%	2,57%
	16 11 0 Αριθμός απασχολούμενων ατόμων	3,04%	3,41%	3,09%	3,03%	2,95%	3,18%
GR22_ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	11 21 0 Αριθμός τοπικών μονάδων	6,97%	6,92%	6,82%	7,27%	7,57%	7,40%
	12 11 0 Κύκλος Εργασιών	7,29%	7,57%	6,22%	6,43%	6,04%	6,05%
	13 32 0 Μισθοί και Ημερομίσθια	6,72%	6,68%	6,27%	6,99%	5,19%	5,73%
	15 11 0 Ακαθάριστες Επενδύσεις σε υλικά αγαθά	13,97 %	9,34%	8,34%	5,06%	4,96%	12,05 %
	16 11 0 Αριθμός απασχολούμενων ατόμων	5,72%	5,62%	5,23%	5,60%	5,85%	5,04%

GR23 ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	11 21 0 Αριθμός τοπικών μονάδων	5,30%	5,48%	5,61%	5,26%	5,62%	5,65%
	12 11 0 Κύκλος Εργασιών	4,43%	4,23%	4,40%	3,98%	4,03%	3,95%
	13 32 0 Μισθοί και Ημερομίσθια	3,14%	3,05%	2,85%	3,22%	2,47%	3,08%
	15 11 0 Ακαθάριστες Επενδύσεις σε υλικά αγαθά	1,47%	1,11%	3,02%	5,76%	3,49%	1,72%
	16 11 0 Αριθμός απασχολούμενων ατόμων	5,47%	5,85%	4,83%	5,02%	4,88%	5,36%
Δυτικός Αξονας	11 21 0 Αριθμός τοπικών μονάδων	16,07 %	16,42 %	16,41 %	16,52 %	17,05 %	17,06 %
	12 11 0 Κύκλος Εργασιών	14,60 %	14,66 %	13,45 %	12,97 %	12,42 %	12,45 %
	13 32 0 Μισθοί και Ημερομίσθια	12,37 %	12,42 %	11,25 %	12,01 %	9,35%	10,46 %
	15 11 0 Ακαθάριστες Επενδύσεις σε υλικά αγαθά	16,37 %	12,38 %	12,57 %	20,64 %	9,57%	16,34 %
	16 11 0 Αριθμός απασχολούμενων ατόμων	14,24 %	14,87 %	13,15 %	13,64 %	13,69 %	13,59 %

Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ - Επεξεργασία Στοιχείων Δ/νη Αναπτυξιακού Προγραμματισμού ΠΔΕ

Πίνακας 5.9 : Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών σε επιλεγμένα αεροδρόμια (Ιανουάριος-Αύγουστος)

<u>Αεροδρόμιο</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2005/2004</u>	<u>2006/2005</u>	<u>2007/2005</u>	<u>2007/2004</u>
					%	%	%	%
Άραξος	31.456	41.645	42.342	46.192	32,4	1,7	9,1	46,8
Κεφαλονιά	118.792	107.294	123.837	121.474	-9,7	15,4	-1,9	2,3
Ζάκυνθος	367.568	355.869	365.758	366.968	-3,2	2,8	0,3	0,5
Άκτιο	107.052	108.552	105.885	116.146	1,4	-2,5	9,7	9,2
Σύνολο Χώρας	7.715.096	8.158.296	8.698.585	9.171.233	5,7	6,6	5,4	18,9

Πηγή : Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

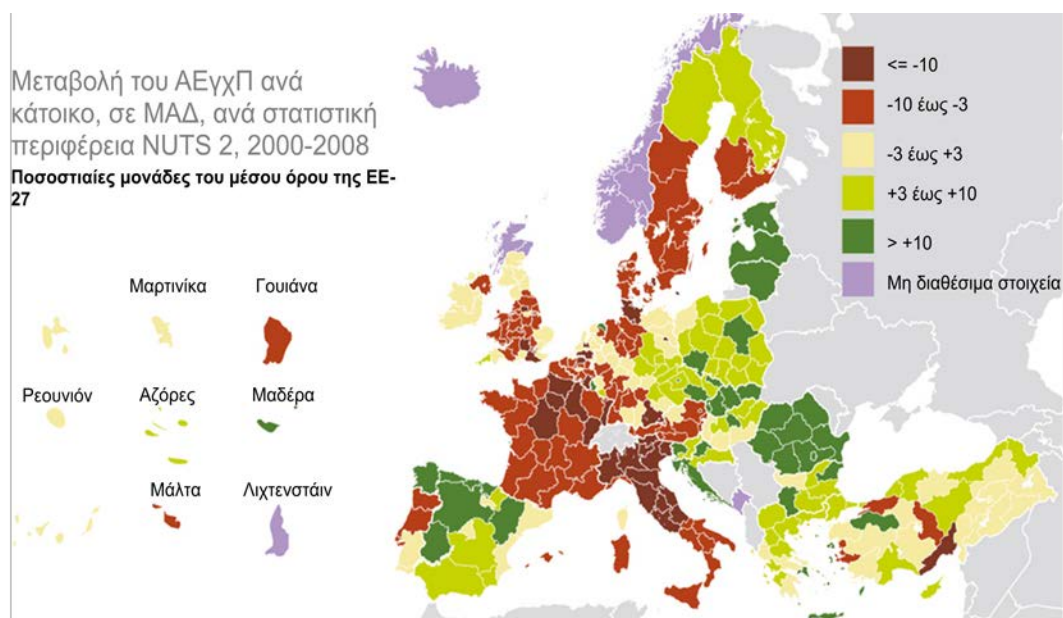
Πίνακας 5.10 : Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο Ηλείας

ΕΤΟΣ	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΑΦΙΞΕΙΣ	ΠΛΗΡΩΜΑ
2003	216	194.606	100.000
2004	269	352.250	100.000
2005	261	380.926	150.000
2006	250	390.101	150.000
2007	280	511.119	195.000
ΣΥΝΟΛΟ	1276	1.829.002	695.000

Πηγή : Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

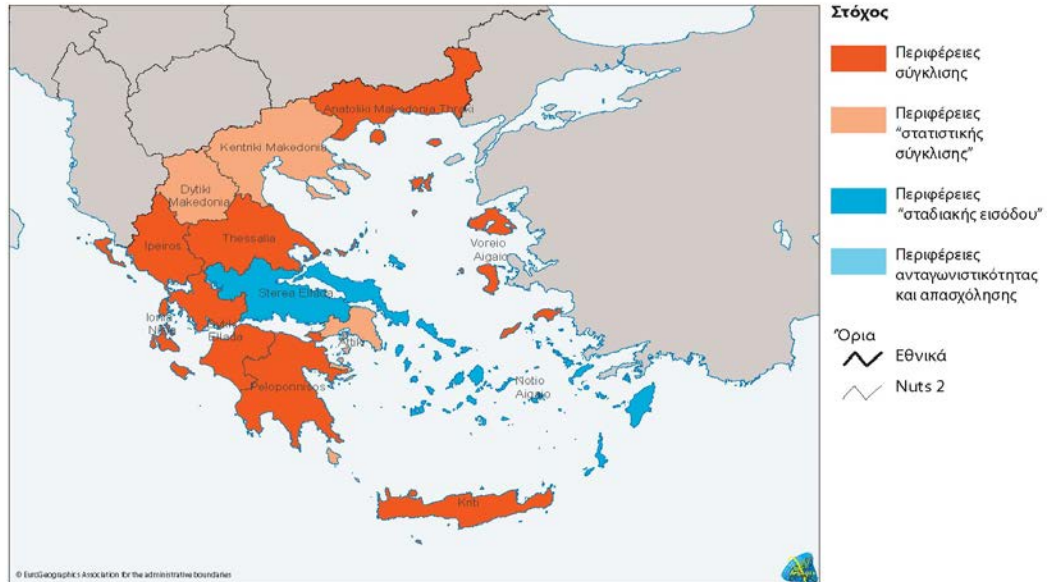
ΧΑΡΤΕΣ

Χάρτης 3.1 : Κατά κεφαλήν ΑΕγχΠ ανά περιφέρεια

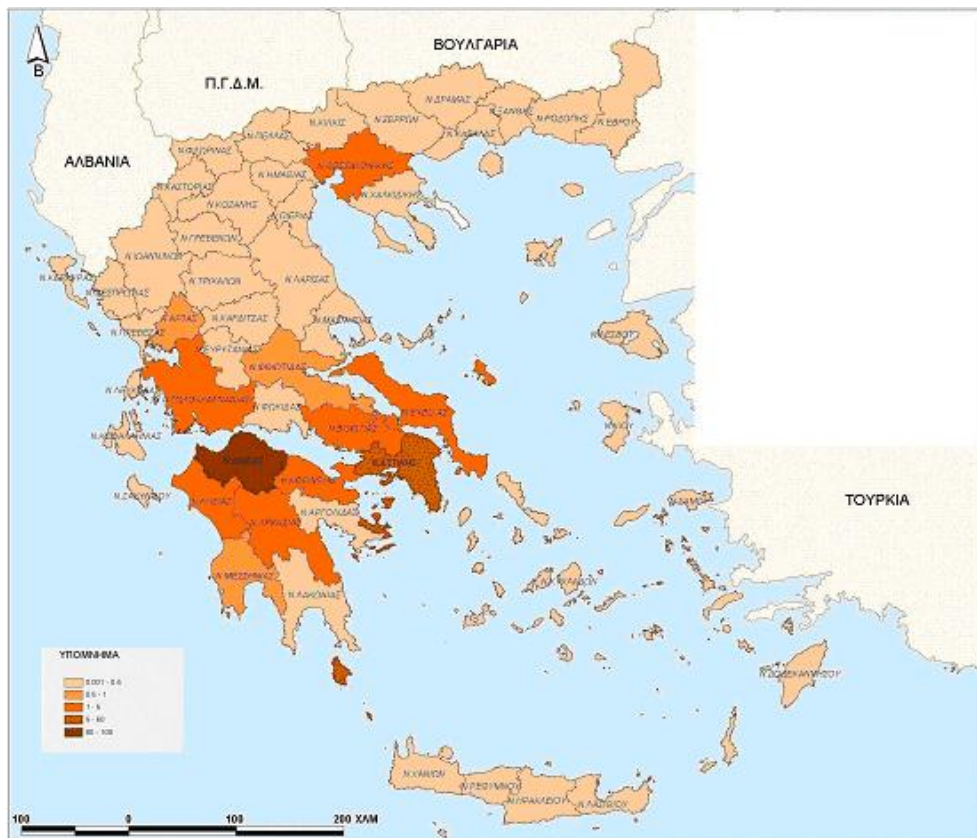


Πηγή: Eurostat (κωδικός ηλεκτρονικών δεδομένων: nama_r_e2gdp)

Χάρτης 3.2 : Στόχοι σύγκλισης & ανταγωνιστικότητας 2007-2013 για την Ελλάδα



Χάρτης 5.1 : Ποσοστιαία διάχυση των επιδράσεων στον ελληνικό χώρο



Πηγή : Πανεπιστήμιο Πατρών