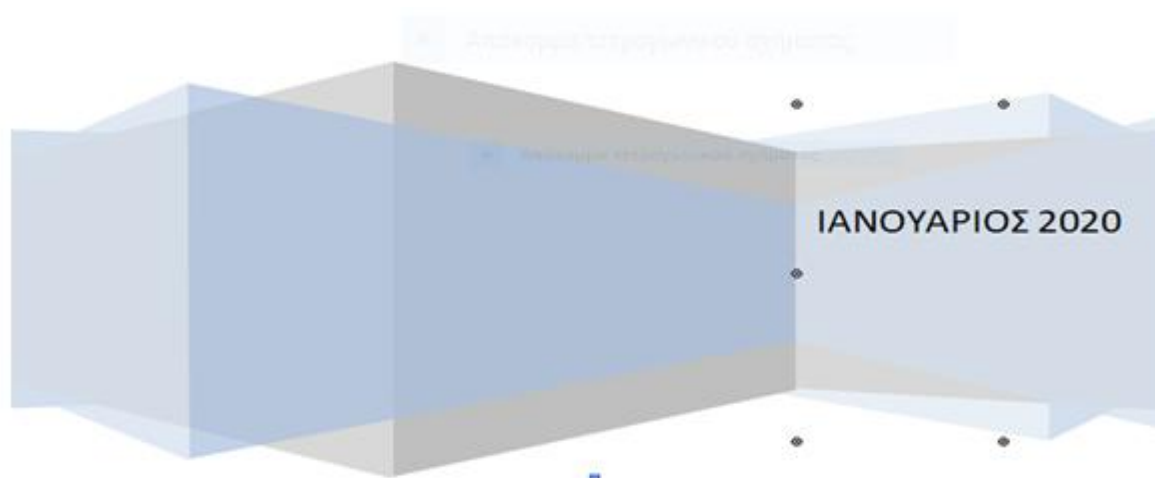


ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ
Η ΠΟΛΥΠΛΕΥΡΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ
ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ**

ΑΠΟ : ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ

Ακαδημαϊκό έτος 2018 – 2019



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	4
Abstract	5
Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή.....	6
Κεφάλαιο 2. Ιστορικό της εξέλιξης του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του..	12
2.1 Περίοδοι 1880 – 1940,.....	12
2.1.1 Περίοδος 1880 – 1890	12
2.1.2 Περίοδος 1900 -1922	13
2.1.3 Περίοδος 1923 - 1940	14
2.2 Περίοδοι 1950 - 1981 – 1984	15
2.2.1 Περίοδος από 1950- 1967	16
2.2.2 Περίοδος 1967 - 1974 διάρκειας της Δικτατορίας.....	17
2.2.3 Περίοδος 1975 – 1984	17
2.3 Περίοδοι από 1984 – 2008	19
2.3.1 Περίοδος 1984 - 2001	20
2.3.2 Περίοδος 2000 – 2009	21
2.4 Περίοδος της οικονομικής κρίσης από 2009 έως σήμερα	24
Κεφάλαιο 3. Χαρακτηριστικά μεγέθη, προσανατολισμοί και συμβολή στην οικονομία του τομέα των κατασκευών.....	27
3.1 Εισαγωγή	27
3.2 Εύρος και περιγραφή του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεών του.....	29
3.3 Συμβολή των κατασκευών στην Ελληνική Οικονομία	32
3.3.1 Προστιθέμενη αξία του κατασκευαστικού τομέα.....	32
3.3.2 Συμβολή στην απασχόληση	36
3.5 Δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στα Τεχνικά έργα Υποδομής, τα Κτιριακά, κυρίως στην κατοικία, και στην Παραγωγή ενέργειας	40
3.5.1 Επενδύσεις στα Τεχνικά έργα Υποδομής και τα Κτιριακά.....	40
3.5.2. Οι επενδύσεις στην παραγωγή Ενέργειας.....	41
Κεφάλαιο 4. Αριθμός, μέγεθος και χαρακτηριστικά των Κατασκευαστικών Επιχειρήσεων ..	44
4.1 Εισαγωγή	44
4.2. Αριθμός και μέγεθος των κατασκευαστικών επιχειρήσεων	46

4.3 Δομή, χαρακτηριστικά και λοιπές συνιστώσες των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων.....	49
4.3.1. Δομή και χαρακτηριστικά κατασκευαστικών επιχειρήσεων	49
4.3.2 Επιχειρήσεις στην παραγωγή και διανομή ενέργειας	51
4.3.3 Οι μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις και πως επιβιώνουν	54
Κεφάλαιο 5. Διαχρονικοί παράγοντες που επηρεάζουν τον τομέα των κατασκευών	57
5.1 Εισαγωγή	57
5.2 Οικονομικοί Παράγοντες (Πορεία της οικονομίας, Δημόσιοι και κοινοτικοί πόροι, Προϋπολογισμοί, κόστος χρηματοδότησης – Τράπεζες,, Φορολογία κ.ά).....	57
5.2.1. Η πορεία της ελληνικής οικονομίας.....	57
5.2.2 Οι χρηματοδοτικοί πόροι και το κόστος χρηματοδότησης.....	59
5.2.3 Λοιποί οικονομικοί παράγοντες.....	60
5.3 Θεσμικοί παράγοντες (Εθνικός σχεδιασμός έργων υποδομής και παραγωγής ενέργειας, Σύστημα παραγωγής Δημοσίων Έργων, Χωροταξικός Σχεδιασμός).....	62
Κεφάλαιο 6. Συμπεράσματα για τα Πλεονεκτήματα και Προβλήματα του κλάδου των κατασκευών - Προοπτικές και Προτάσεις Ανάκαμψης αυτού.....	71
6.1 Συμπεράσματα για τα Πλεονεκτήματα και Προβλήματα του κλάδου	71
6.2 Προοπτικές Ανάκαμψης του τομέα των κατασκευών.....	75
6.3 Συμπεράσματα - Προτάσεις για την βιώσιμη Ανάκαμψη του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεών του	81
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	90

Περίληψη

Η πορεία του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του, η πολύπλευρη συμβολή του στην οικονομία και την ανάπτυξη της χώρας, τα χρονίζοντα προβλήματα, που επιδεινώθηκαν με την κρίση, όπως και οι προοπτικές και οι προτάσεις για την πορεία ανάκαμψης αυτών, είναι τα κύρια θέματα που μελετώνται στην Διπλωματική Εργασία.

Ο τομέας των κατασκευών από την εποχή του Χαρ. Τρικούπη, 1880 αποτελεί σταθερά ένα στρατηγικό τομέα, κινητήριο μοχλό για την οικονομική ανάπτυξη και την τεχνολογική πρόοδο, αλλά και την κοινωνική συνοχή και ευημερία της χώρας. Συμβάλλει καθοριστικά στην ισόρροπη ανάπτυξη και στην απασχόληση του ανθρώπινου δυναμικού όλων των βαθμίδων, κυρίως με τις πολλαπλασιαστικές ωφέλειες των Τεχνικών Έργων Υποδομών και Κατοικίας, που υλοποιεί και τη σύνδεσή του με πολλούς άλλους κλάδους και επαγγέλματα. Ως εκ τούτου η συμμετοχή των κατασκευών είναι η καθοριστική στην διαμόρφωση των τάσεων και μεγεθών της οικονομίας, με ένα υψηλό ρυθμό μεγέθυνσης, μεγάλη προστιθέμενη αξία και συμβολή στο ΑΕΠ, σημαντικές επενδύσεις και ποσοστό απασχόλησης.

Στην δεκαετία της κρίσης οι δυσμενείς μακροοικονομικές συνθήκες και η σκληρή δημοσιονομική προσαρμογή είχαν συγκριτικά τη δυσμενέστερη επιρροή στην πορεία του κατασκευαστικού κλάδου και των επιχειρήσεών του. Μεγάλη ήταν η μείωση πλέον του 50%, στην προστιθέμενη αξία, στην απασχόληση και στις επενδύσεις και κατακόρυφη η πτώση στην οικοδομική δραστηριότητα.

Πάρα ταύτα ο κατασκευαστικός τομέας εξακολουθεί να έχει σημαντική θέση στην ελληνική οικονομία και να αποτελεί βασικό μοχλό για μία Ισόρροπη Ανάπτυξη της χώρας.

Στην κατεύθυνση αυτή, μετά την ανάλυση όλων των βασικών μεγεθών γίνεται προσπάθεια να διερευνηθούν οι προοπτικές και οι δυνατότητες ανάπτυξής του στο επίπεδο του σχεδιασμού των κατασκευών και των αναγκαίων ρυθμίσεων που θα δώσουν λύσεις μακροχρόνιας προοπτικής και οι συνέργειες με συναφείς τομείς, ώστε να εντοπισθούν οι δραστηριότητες και οι επενδύσεις που θα οδηγήσουν στην ανάκαμψη του κλάδου και στην αναβάθμιση της συμβολής του στην μεγένθυση της οικονομίας.

Συμπεραίνεται ότι σε μία δύσκολη πορεία ανάκαμψης και παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας, ο κατασκευαστικός κλάδος πρέπει να αξιοποιήσει την μεγάλη του εμπειρία και τεχνογνωσία, να ξεπεράσει τα χρονίζοντα προβλήματά του και με νέες δραστηριότητες, χρηματοδοτικά και αναπτυξιακά εργαλεία να συμβαδίσει σε αυτήν την πορεία ανάκαμψης, ώστε να συνεχίσει να αποτελεί οργανικό κλάδο της Οικονομίας και Ανάπτυξης της χώρας.

Abstract

The course of the construction industry and its businesses, its multifaceted contribution to the country's economy and development, the chronic problems that deteriorated due to the crisis, as well as the perspective and proposals for their recovery, are the main issues studied in this dissertation.

The construction sector since the time of Charilaos Trikoupis 1880 has been a strategic sector and a driving force for the economic growth and the technological progress, as well as for the social cohesion and prosperity of the country. It contributes significantly to the balanced development and employment of human resources at all levels, notably to the multiplicative benefits of the Infrastructure and Residential Technical Projects it implements. It is associated with many other disciplines and professions and makes extensive use of intermediate products and services. Consequently, the involvement of construction is crucial in shaping the trends and sizes of the economy, with high growth rates, high added value and contribution to the GDP, significant investments and employment rates, especially in the twenty-year period before the crisis. In the decade of the crisis, the adverse macroeconomic conditions and the severe fiscal adjustment that was implemented, without a growth dimension, had a comparatively less adverse impact on the course of the construction industry and its businesses. There was a sharp decline of more than 50% in the added value in employment and investment, with a sharp decline in building constructions.

Nevertheless, the construction sector continues to play an important role in the Greek economy and is a key driver for sustainable development. In this direction and after analyzing all the key figures, it is attempted in the present project to explore the prospects and the development opportunities of the sector at the level of Infrastructure design and the necessary arrangements that will provide long-term perspective in related areas, and synergies to identify the activities and investments that will lead to the recovery of the sector and the upgrading of its contribution to the growth of the Greek economy.

It is concluded that in the difficult path of recovery and productive restructuring of the country from the negative economic and financial environment, the construction industry must draw on its extensive experience and know-how, overcome its chronic problems and along with new activities, innovative financing and development tools keep pace with this path of recovery so that it continues being an organizational branch of the Economy and the Development of the country.

Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή

Ο τομέας των κατασκευών αποτελεί έναν από τους βασικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας με ουσιαστική συμβολή στην υλοποίηση ζωτικών έργων και επενδύσεων σε τομείς όπως: οι Δημόσιες Υποδομές στις Μεταφορές, στις Έγγειες βελτιώσεις, στην Παραγωγή της Ενέργειας, τα έργα Πολεοδομικής Ανάπλασης και Προστασίας του Περιβάλλοντος, η Οικοδομική δραστηριότητα ιδιωτική κυρίως στην Κατοικία, οι Κτιριακές υποδομές και Εγκαταστάσεις στη Βιομηχανία και στον Τουρισμό, καθώς και τα δίκτυα διανομής στην Ενέργεια, στις Τηλεπικοινωνίες και στο Εμπόριο.

Πρόκειται για ένα στρατηγικό τομέα, κινητήριο μοχλό για την οικονομική ανάπτυξη και την τεχνολογική πρόοδο, αλλά και την κοινωνική συνοχή και ευημερία της χώρας.

Η επίδρασή του στη διαμόρφωση των τάσεων και των μεγεθών της ελληνικής οικονομίας είναι καθοριστική, αν συνεκτιμηθεί ότι από την εποχή του Χαριλάου Τρικούπη η ροή και το μεγάλο ποσοστό των Δημόσιων πόρων – Εθνικός Προϋπολογισμός, ΠΔΕ - και των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης - Α΄, Β΄ αι Γ΄ΚΠΣ, ΕΣΠΑ – κατευθύνονται στην υλοποίηση των Έργων Υποδομής της χώρας, όπως και των Ιδιωτικών πόρων στην Κατοικία.

Αντίστοιχα ο κατασκευαστικός κλάδος και οι επιχειρήσεις του, έγινε ένας σημαντικός οργανικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας, που μετά τον πόλεμο, παρά τα σοβαρά και χρονίζοντα προβλήματα που αντιμετώπιζε, σημείωσε μεγάλη ανάπτυξη στις κατασκευές Οικοδομικών και Τεχνικών Έργων Υποδομών, συμβάλλοντας έτσι καθοριστικά στην άνοδο του ΑΕΠ και την τόνωση της απασχόλησης με την παραγωγή των παραπάνω Δημόσιων και Ιδιωτικών Έργων – σχεδιασμός, μελέτη, κατασκευή - και στη διαχείριση των αντίστοιχων Συμβάσεών τους.

Ιδιαίτερα στην πολύ καλή για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις περίοδο 1990 – 2008, μέσω των Εθνικών και Κοινοτικών Χρηματοδοτήσεων και η χρήση σύγχρονων μικτών Χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως και μέσω της αναδιάταξή τους σε νέα μεγαλύτερα σχήματα, της εισαγωγής τους στο Χρηματιστήριο, της επέκτασής τους στη διεθνή αγορά, καθώς και στην επενδυτική στροφή σε παράλληλους τομείς και νέες δραστηριότητες η συμβολή τους στο ΑΕΠ της χώρας και στην απασχόληση ήταν καθοριστική.

Σε αυτό το οικονομικό πλαίσιο – κατά πολλούς μη βιώσιμο και ισόρροπο αναπτυξιακά, λόγω και της έλλειψης ενός ολοκληρωμένου εθνικού σχεδιασμού – καταγράφεται μία

κατασκευαστική έκρηξη τόσο στο επίπεδο των μεγάλων δημοσίων έργων, όσο και των ιδιωτικών κυρίως κτιριακών έργων.

Παρά ταύτα, μετά το 2009 οι δυσμενείς μακροοικονομικές συνθήκες, η μεγάλη οικονομική κρίση από μία σειρά αιτιών και χρόνιων προβλημάτων της ελληνικής οικονομίας - μεταξύ αυτών η έλλειψη προγραμματισμού και τα προβλήματα στον σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων, και στη συνέχεια το σκληρό πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής και μακράς λιτότητας που επιβλήθηκε και εφαρμόστηκε, είχαν καταλυτική επίδραση και στην πορεία του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεών του.

Η δραστική μείωση των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, η έλλειψη ρευστότητας και τραπεζικής χρηματοδότησης, η συρρίκνωση του διαθέσιμου εισοδήματος, η αβεβαιότητα για το μέλλον και η μεγάλη αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης των ακινήτων έχουν οδηγήσει τον κλάδο των κατασκευών σε πολύ δύσκολη θέση.

Αναλυτικότερα οι πιο χαρακτηριστικοί παράγοντες

Α) Για τις ευνοϊκές περιόδους και μάλιστα της «χρυσής εικοσαετίας» που διαμόρφωσαν το 2008 την υψηλή προστιθέμενη αξία του κατασκευαστικού κλάδου στο σύνολο των δραστηριοτήτων του, πλέον των 22,5δισ , ώστε να επηρεάσει το ΑΕΠ της χώρας μέχρι και 15% και να δημιουργήσει στον ευρύτερο τομέα περί τις 600.000 θέσεις εργασίας¹ ήταν:

α) Η άμεση ανάγκη για Κατοικία στη μεταπολεμική εικοσιπενταετία, αλλά και η νοοτροπία των πολιτών για τη δική τους στέγη, δημιούργησε μία συνεχή αυξητική τάση για τις κτιριακές κατασκευές, με την οικοδομική δραστηριότητα να φθάνει το 1970 στο ίδιο ποσοστό με τη βιομηχανία και βιοτεχνία, στο 10,0% συμμετοχής στο ΑΕΠ.

β) Τα σημαντικά Προγράμματα Δημόσιων Επενδύσεων και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, που μεσολάβησαν την τριακονταετία πριν τη κρίση με την υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής - ΠΑΘΕ, Αττική Οδός, Εγνατία Οδός, Αερολιμένας Αθηνών, Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, Μετρό Αθηνών - συμπεριλαμβανομένων και των Ολυμπιακών υποδομών, αλλά και των Εγγειοβελτιωτικών και παραγωγής Ενέργειας έργων. Σημειώθηκαν στη χώρα υψηλοί ρυθμοί ετήσιας αύξησης του ΑΕΠ μέχρι 4,2% και στην περίπτωση των κατασκευαστικών επιχειρήσεων δημιούργησαν κεφαλαιοκρατική συσσώρευση και κερδοφορία, με σημαντική συμμετοχή στις επενδύσεις, υψηλή προστιθέμενη αξία, και συμβολή στην απασχόληση.

¹ Πηγή Eurostat 2016

γ) Από την επιρροή της εισόδου πενήντα περίπου κατασκευαστικών επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο και τη στρατηγική των συγχωνεύσεων, της διεθνοποίησης, αλλά και των επεκτάσεων σε νέες δραστηριότητες, που ακολούθησε, διαμορφώθηκε ένα πλαίσιο που ευνόησε ιδιαίτερα τις μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου.

δ) Οι αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο των Δημοσίων Έργων και ιδιαίτερα η δυνατότητα των Έργων Παραχώρησης και των ΣΔΙΤ, όπως και τα αντίστοιχα μικτά χρηματοδοτικά εργαλεία, ενίσχυσαν ακόμη περισσότερο τις σχέσεις τους με το Δημόσιο ως συγχρηματοδότες και επηρέασαν την αναδιάταξή τους, με το 70% των ιδίων κεφαλαίων του κράτους να κατευθύνεται στις 50 μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις και μόλις το 30% να κατευθύνεται στις 600 μικρομεσαίες.

ε) Ομοίως η επιρροή των παραπάνω ενίσχυσε τον δεσμό και την εξάρτηση των επιχειρήσεων με το Τραπεζικό σύστημα και τον υψηλό τραπεζικό δανεισμό.

Ορισμένα από τα παραπάνω και κυρίως η έλλειψη προγραμματισμού, ο υψηλός τραπεζικός δανεισμός των κατασκευαστικών επιχειρήσεων, αλλά και η ενίσχυση των σχέσεων τους με το Δημόσιο, τα χρονίζοντα προβλήματα στη διαχείριση στην παραγωγή των έργων, θεωρούνται κατά πολλούς και ένα μέρος των αιτιών της μεγάλης οικονομικής κρίσης που ακολούθησε .

Β) Τα πιο βασικά αίτια, αλλά και οι επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης - που άρχισε από το 2009 και η οποία η οποία ανέκοψε με σφοδρότητα την μέχρι τότε κατασκευαστική έκρηξη και κερδοφορία του κλάδου των κατασκευών και τον έχουν οδηγήσει σε δεινή θέση, συνοψίζονται ως εξής:

α) Η κατακόρυφη πτώση κατά ¼ περίπου του ΑΕΠ της χώρας και το σκληρό πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής και μακράς λιτότητας που εφαρμόστηκε για την ανάκαμψη της οικονομίας με την παντελή έλλειψη αναπτυξιακού προγράμματος.

β) Η συρρίκνωση των Δημοσίων πόρων και του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και η ανεπάρκεια των ιδιωτικών πόρων για επενδύσεις, οι οποίες στο μεγαλύτερο μέρος τους αφορούν άμεσα ή έμμεσα τον τομέα των Κατασκευών, τροφοδότησαν αλλά και σε μεγάλο βαθμό εξέφρασαν τη βαθιά ύφεση που διέρχεται η ελληνική οικονομία τα τελευταία χρόνια. Οι συνολικές επενδύσεις παγίου κεφαλαίου μειώθηκαν από 26% του ΑΕΠ το 2007 σε μόλις 11% του ΑΕΠ το 2018².

² Πηγή: Εκθέσεις IOBE 2015, 2019, «Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

γ) **Η μείωση κατά πολύ των κατασκευαστικών επιχειρήσεων** λόγω και του δραστικού περιορισμού των δημοπρατήσεων των Δημοσίων Έργων, ενώ πολλές που παραμένουν - τεχνικές κατασκευαστικές εταιρίες, εταιρίες παραγωγής και εμπορίας δομικών προϊόντων και υλικών, γραφεία και όμιλοι τεχνικών μελετών – αντιμετωπίζουν πολλαπλά προβλήματα.

δ) **Ήδη από το 2006 αρχίζει η διαρκής πτωτική τάση της συνολικής κατασκευαστικής δραστηριότητας** με τα σχετικά στοιχεία της ΕΣΥΕ να αναδεικνύουν ρυθμό μείωσης 50%. Αντίστοιχα μεγάλη είναι η μείωση της απασχόλησης στον κλάδο κατά 59%, καθώς και η σωρευτική μείωση αυτού στην προστιθέμενη αξία κατά 76% .³

ε) **Η στάση πληρωμών, οι δανειακές επιβαρύνσεις και τα κόκκινα δάνεια, η έλλειψη ρευστότητας και τραπεζικής χρηματοδότησης,** τα capital controls και το υψηλό κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων, που είναι συστηματικά υψηλότερο από τον μέσο όρο των κρατών της Ευρωζώνης.

στ) **Η συρρίκνωση του διαθέσιμου εισοδήματος, η αβεβαιότητα για το μέλλον και η δραστική αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης,** ιδιαίτερα των ακινήτων.

Όλα τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο τομέας των Κατασκευών και το αντίστοιχο επιχειρηματικό περιβάλλον επηρεάζεται από πληθώρα οικονομικών, θεσμικών / ρυθμιστικών, κοινωνικών και άλλων παραγόντων, όπως είναι οι επιδόσεις και προοπτικές της οικονομίας, οι Χρηματοδοτικοί πόροι, η Φορολογία και τα εμπόδια στην επιχειρηματική δραστηριότητα, ο Εθνικός Σχεδιασμός Υποδομών και άλλων έργων, το σύστημα Παραγωγής των Δημοσίων Έργων, ο Χωροταξικός Σχεδιασμός, οι Δημογραφικές συνήθειες και και βέβαια οι πολιτικές εξελίξεις και κυβερνητικές εναλλαγές που συνδέονται πολλαπλώς με τη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και την πολιτική και το ύψος των δημόσιων χρηματοδοτήσεων.

Εν κατακλείδι η οικονομική ανάπτυξη της χώρας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον τομέα των κατασκευών και τη δραστηριότητα των επιχειρήσεών του.

Επίσης η αύξηση των επενδύσεων σε υποδομές και άλλες κατασκευές και δραστηριότητας, όπως στον ενεργειακό τομέα και τα δίκτυα διανομής, στην οργανωμένη οικιστική και τουριστική ανάπτυξη, στην περιβαλλοντική προστασία και αξιοποίηση των ανανεωτικών πηγών ενέργειας αποτελούν βασικές παραμέτρους για την επιτάχυνση του ρυθμού μεγέθυνσης της ελληνικής οικονομίας και την τόνωση της απασχόλησης.

³ Πηγή Eurostat 2016

Για τους σημαντικούς αυτούς παράγοντες και παραμέτρους και την επιρροή τους στον τομέα των κατασκευών, εκτός από το Ιστορικό της εξέλιξης του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεών του στο Κεφ.2, θα γίνει η σχετική ανάλυση και επεξεργασία όλων των συντελεστών στα Κεφ. 3, 4, και 5, για να εξαχθούν στο Κεφ. 6 τα Συμπεράσματα και οι Προτάσεις για τη βιώσιμη Ανάκαμψη και περαιτέρω Ανάπτυξη αυτών. Αναλυτικότερα:

- 1) Θα γίνει προσπάθεια να διερευνηθούν οι προοπτικές και οι δυνατότητες ανάπτυξης του τομέα των κατασκευών καταρχήν στο θεσμικό επίπεδο του προγραμματισμού και σχεδιασμού των Υποδομών και των αναγκαίων ρυθμίσεων και πολιτικών που θα δώσουν λύσεις με μακροχρόνια προοπτική.
- 2) Θα εξετασθούν οι συναφείς τομείς και οι κλαδικές πολιτικές προκειμένου να εντοπισθούν οι δραστηριότητες και επενδύσεις που θα οδηγήσουν σε μία βιώσιμη ανάκαμψη του κλάδου και θα αναβαθμίσουν την συμβολή του στην μεγένθυση της ελληνικής οικονομίας και την απασχόληση .
- 3) Όσον αφορά τις επιχειρήσεις του κατασκευαστικού κλάδου είναι σημαντικά τα ερωτήματα που τίθενται για την πορεία τους στο δύσκολο εσωτερικό περιβάλλον μετά κρίση και οξύτατα ανταγωνιστικό στο εξωτερικό:
 - ❖ Είναι φυσικό ότι μπορούν να αξιοποιήσουν το αξιόλογο επιχειρηματικό και τεχνικό τους υπόβαθρο και ανθρώπινο δυναμικό, αλλά και να στραφούν στις αναγκαίες αλλαγές στην επιχειρηματική τους Στρατηγική, όπως μία νέα σχέση Επιχειρηματικότητας, Τεχνολογίας και Καινοτομίας, μία σύγχρονη, Καινοτομική Στρατηγική και Διαχείριση σε επί μέρους τομείς και δραστηριότητες, όπου διαφαίνονται βιώσιμες και μεγαλύτερες αναπτυξιακές προοπτικές.
 - ❖ Να αναζητήσουν δηλαδή νέες δραστηριότητες στο Εσωτερικό, στις ήπιες μορφές ενέργειας και τα έργα αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, στις συνδυασμένες μεταφορές και υποδομές διασυνδέσεων με άλλες χώρες, στην αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος, στην παραθεριστική κατοικία και τουριστικές εγκαταστάσεις και να τολμήσουν εγκαταστάσεις και συστήματα νέων τεχνολογιών στην Βιομηχανική παραγωγή και την μεταποίηση των αγροτικών προϊόντων.
 - ❖ Τέλος το αξιόλογο επιχειρηματικό και τεχνικό τους υπόβαθρο, σε συνδυασμό με μία σύγχρονη, καινοτομική Στρατηγική και Διαχείριση θα βοηθήσει τις μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις να αναβαθμίσουν την παρουσία τους και την

ανταγωνιστικότητά τους στις χώρες του Εξωτερικού που ήδη δραστηριοποιούνται ή και να αναζητήσουν νέες αγορές.

Σε μία δύσκολη πορεία ανάκαμψης και παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας από το αρνητικό οικονομικό και χρηματοπιστωτικό περιβάλλον, ο κατασκευαστικός κλάδος πρέπει και μπορεί να αξιοποιήσει την μεγάλη εμπειρία του, να ξεπεράσει τα χρονίζοντα προβλήματά του και με νέες δραστηριότητες και καινοτόμα χρηματοδοτικά και αναπτυξιακά εργαλεία να συμβαδίσει σε αυτήν την πορεία, ώστε να συνεχίσει να αποτελεί ένα οργανικό κλάδο της ελληνικής Οικονομίας και της βιώσιμης Ανάπτυξης της χώρας .

Εν κατακλείδι η μέχρι σήμερα πορεία του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του, η συμβολή του στην οικονομία και ανάπτυξη της χώρας, τα διαρθρωτικά του και μη προβλήματα, που επιδεινώθηκαν με την κρίση, όπως και οι προοπτικές και οι προτάσεις για τη συντονισμένη πορεία ανάκαμψης αυτού, είναι τα κύρια θέματα που αναλύονται, επεξεργάζονται και προσδιορίζουν τις προτάσεις στην παρούσα Διπλωματική Εργασία.

Κεφάλαιο 2. Ιστορικό της εξέλιξης του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του

Η ανάπτυξη, η δομή, η οργάνωση και λειτουργία των επιχειρήσεων του τομέα των κατασκευών σε συνάρτηση με την κατάσταση και τους μετασχηματισμούς της ελληνικής οικονομίας και τις πολιτικές εξελίξεις στη χώρα είναι αναμενόμενο να διακρίνεται και να ανταποκρίνεται σε χαρακτηριστικές οικονομικά και πολιτικά περιόδους αυτής, ως εξής:

2.1 Περίοδοι 1880 – 1940 έναρξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου

2.1.1 Περίοδος 1880 – 1890

Είναι η περίοδος κατά την οποία από τα μικρότερα κράτη η ζήτηση χρήματος προέρχονταν είτε από την ανάγκη και προσπάθεια εκσυγχρονισμού του κράτους και την κατασκευή έργων υποδομής, είτε από ανάγκες προμήθειας στρατιωτικών εξοπλισμών, αλλά και για να καλυφθούν τα ελλείμματα που εμφάνιζαν οι κρατικοί προϋπολογισμοί.

Για τους ίδιους λόγους και το ελληνικό κράτος απέκτησε τη δυνατότητα να δανεισθεί σημαντικά ποσά και έτσι συνήψε το πρώτο ελληνικό δάνειο το 1879 ύψους 60 εκατ. φράγκων, που δυστυχώς λόγω της τεταμένης κατάστασης στη Βαλκανική Χερσόνησο το μεγαλύτερο μέρος του χρησιμοποιήθηκε για αγορά πολεμικού εξοπλισμού και μικρότερα ποσά στα έργα Υποδομών.⁴

Η κυβερνητική τετραετία του Τρικούπη είναι η εποχή της σύναψης νέων μεγάλων εθνικών δανείων, τόσο για την αναδιοργάνωση και ενδυνάμωση του στρατού, όσο και την δημιουργία υποδομών με έμφαση στην κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου και στη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου, όπως και για το όραμα του Χ. Τρικούπη το έργο της Ζεύξης Ρίου Αντιρίου, που υλοποιήθηκε τελικά ένα αιώνα μετά., το 2004.

Έμφαση στο Χρηματιστήριο: Το 1880 γίνονται και τα επίσημα εγκαίνια του Χρηματιστηρίου Αθηνών, για το οποίο ειδικότερα ο Χ. Τρικούπης προσδοκούσε ότι με την ολοκλήρωση των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων και την άρση της αναγκαστικής κυκλοφορίας της δραχμής θα αποτελούσε τον πόλο έλξης ομογενειακών αλλά και ξένων γενικά κεφαλαίων. Ξεκίνησε με 10 εισηγμένες εταιρίες και στην αρχή του 20^{ου} αιώνα ο

⁴ Μιχ. Ρηγίνος «Χρηματιστήριο Αθηνών, Ανάπτυξη και Συγκυρία»

αριθμός των εταιριών έφθασε τις 17 και μεταξύ αυτών οι Τεχνικές: εταιρία Φωταερίου, Εταιρία Μεταλλουργιών Λαυρίου και η εταιρία Σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς.

Στο οικονομικό αυτό περιβάλλον και με την δανειοδότηση ομογενειακών επενδυτικών Τραπεζών εγκαινιάζουν τη λειτουργία τους επιχειρήσεις που συνδέοντα με τα μεγάλα έργα, όπως οι εταιρείες Σιδηροδρόμων και η Εταιρία Δημοσίων και Δημοτικών Έργων⁵.

Παρά τούτα στα οικονομικά δημοσιεύματα της εποχής διατυπώνονται αμφιβολίες κατά πόσο τα μεγάλα έργα υποδομής, που ξεκίνησαν τότε συνέβαλαν στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας ή το αντίθετο. Πράγματι το όλο εγχείρημα ήταν δαπανηρό και χωρίς ροές κεφαλαίων από εξωτερικό δανεισμό και στο εσωτερικό με μεγάλη φορολόγηση, το δημόσιο χρέος υπερδιπλασιάζεται, όπως και τα ελλείμματα του προϋπολογισμού.

Η αδυναμία έκδοσης ενός νέου δανείου οδήγησαν το Δεκέμβριο του 1893 τον Χ. Τρικούπη να κηρύξει και επίσημα την πτώχευση του ελληνικού κράτους (*αρχίζει ο κύκλος των οικονομικών κρίσεων*).

2.1.2 Περίοδος 1900 - 1922

Από το 1900 η Ελλάδα περνά στην εποπτεία του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου.

Τα εγγυημένα δάνεια από το ΔΟΕ είχαν ως στόχο την ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων και μεταξύ αυτών αποσκοπούν κυρίως στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου και μικρότερων έργων υποδομής, που είχαν σταματήσει με την πτώχευση.

Με την αυστηρή επίβλεψη του ΔΟΕ η δημοσιονομική κατάσταση την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα βελτιώνεται και οι προϋπολογισμοί εμφανίζουν πλεονάσματα.

Η βελτιωμένη οικονομική πραγματικότητα έφερε και τον εκσυγχρονισμό και τη μεγέθυνση των επιχειρήσεων στις κατασκευές Οικοδομών και στα Τεχνικά έργα Υποδομών, αλλά και στον τομέα της Βιομηχανίας και της Ενέργειας. Έτσι η περίοδος **1900 -- 1920** χαρακτηρίζεται από την ίδρυση των πρώτων μεγάλων εταιριών σε κλάδους αιχμής.

Είχαν την μορφή ΑΕ και πραγματοποίησαν σημαντικές επενδύσεις. Η αρχή έγινε με τα εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, όπως η Ελληνική Εταιρία Συστήματος Thomson – Houston που κατασκεύασε το πρώτο ατμοηλεκτρικό εργοστάσιο.

Σημαντική νέα βιομηχανική εταιρία ήταν η Ελληνική Εταιρία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων, όπως και η βιομηχανία δομικών υλικών η ΑΕ Τσιμέντων ΤΙΤΑΝ, που κάλυπτε τις ανάγκες της οικοδομικής δραστηριότητας.

⁵ Μιχ. Ρηγίνος «Χρηματοστήριο Αθηνών, Ανάπτυξη και Συγκυρία» κεφ.Α.1

Να παρεμβάλλουμε εδώ ότι η **Οικοδομική δραστηριότητα** από την ίδρυση του ελληνικού κράτους ήταν μία σημαντική κατασκευαστική δραστηριότητα μικρομεσαίων επιχειρήσεων για την κατασκευή Κατοικιών κυρίως. Οι επενδύσεις σε ακίνητα και η εμπορευματοποίηση τους ήταν ιδιαίτερα επικερδής και σε συνδυασμό με ότι οι Έλληνες πολίτες θεωρούσαν πάντα πρωταρχική ανάγκη την απόκτηση στέγης, σε όλες τις περιόδους εμφάνιζαν ανοδική πορεία και είχαν σημαντική συμμετοχή στο ΑΕΠ της χώρας.

Επιπλέον την περίοδο αυτή πραγματοποιείται ένα πρώτο κύμα συγχωνεύσεων μεταξύ των ελληνικών επιχειρήσεων καθώς η νέα οικονομική πραγματικότητα καθιστούσε επιβεβλημένο τον εκσυγχρονισμό αλλά και την μεγέθυνση επιχειρήσεων με στόχο τη δημιουργία και οικονομιών κλίμακας. Όσον αφορά το **Χρηματιστήριο** το 1922 οι εταιρείες 49 και η κατοχή βρίσκει στο χρηματιστηριακό πίνακα 100 περίπου εγγεγραμμένες μετοχικές αξίες ⁶.

2.1.3 Περίοδος 1923 - 1940

Η περίοδος του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου λήγει και σφραγίζεται το 1923 από τη συνθήκη της Λωζάνης. Στην κρίσιμη αυτή περίοδο η εγκατάσταση στην Ελλάδα ενός εκατομμυρίου προσφύγων από τη Μικρά Ασία δημιουργεί μία νέα οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα, γεγονός που οδήγησε μεν σε νέο δανεισμό, αλλά και πρόσθεσε στη χώρα σημαντικό εργατικό δυναμικό.

Ο συνδυασμός των παραπάνω δημιούργησε οικονομική μεγέθυνση με τη δημιουργία μεταξύ των άλλων πλήθους μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και αντίστοιχα νέων βιομηχανικών και βιοτεχνικών εργοστασίων το 60% των οποίων ανήκε στον κλάδο των τροφίμων.

Από τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις επικρατούν οι βιομηχανίες οικοδομικών υλικών και οι οικοδομικές επιχειρήσεις.

Όσον αφορά τις επενδύσεις οι πιο αξιόλογες κατευθύνονται σε κλάδους εντάσεως εργασίας και ιδρύονται γιαυτό νέες μεγαλύτερες επιχειρήσεις, που απασχολούν πάνω από 25 άτομα, κυρίως στην κλωστοϋφαντουργία, τη χημική βιομηχανία, την παραγωγή οικοδομικών υλικών, όπως και στις επιχειρήσεις κτιριακών και τεχνικών έργων και παραγωγής ενέργειας, όπου απασχολείται το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατοτεχνικού δυναμικού ⁷. Από το 1925 επί δικτατορίας Πάγκαλου η κατάσταση επιδεινώνεται και προκειμένου να καλυφθούν τα

⁶ Μ.Ρηγίνος «Χρηματιστήριο Αθηνών, Ανάπτυξη και Συγκυρία» Κεφ. Β

⁷ Μ. Ρηγίνος 1987 «Βαθμός συγκέντρωσης εργατικού δυναμικού το 1930».

ελλείμματα συνάπτεται νέο δάνειο με επαχθείς όρους, υποτίμηση της δραχμής και υψηλός πληθωρισμός. Νέα αυστηρή δημοσιονομική προσαρμογή αλλά και ένα νέο αναπτυξιακό πρόγραμμα για την αναδιοργάνωση της γεωργίας με την κατασκευή μεγάλων δημοσίων έργων στον αγροτικό χώρο, όπως και την επέκταση του οδικού δικτύου, την κατασκευή λιμανιών κ.ά.

Η δημοσιονομική προσαρμογή έφερε και ξένους επενδυτές που μαζί με τις ελληνικές Τράπεζες ανέλαβαν την κατασκευή έργων Ύδρευσης (Ulen), Ηλεκτροδότησης και τηλεφωνίας (Siemens).

Παρά ταύτα μετά το 1932 αρχίζει ένας νέας κύκλος ύφεσης και η μη δυνατότητα και άλλου δανείου έφερε μεταξύ των άλλων και ένα αυστηρό προστατευτικό πλαίσιο *(Δυστυχώς η ιστορία των δυσμενών οικονομικών κύκλων επαναλαμβάνεται)*.

Με το νέο αυτό αυστηρό προστατευτικό ξαναρχίζει η ανάκαμψη της οικονομίας, όπου για άλλη μία φορά το κράτος για να τονώσει την ανάπτυξη διέθεσε σημαντικά ποσά για την κατασκευή Δημοσίων Έργων Υποδομών.

Την περίοδο αυτή ιδρύονται μεγαλύτερες επιχειρήσεις, που απασχολούν περισσότερα από 25 άτομα, στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας της ελαφριάς χημικής βιομηχανίας, των οικοδομικών υλικών- τσιμεντοβιομηχανίες κυρίως – και των κατασκευών. Στους κλάδους αυτούς μαζί με τον κλάδο παραγωγής ενέργειας δημιουργούνται μεγάλες μονάδες στις οποίες απασχολούνταν το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού, π.χ. από 120 άτομα στην Ύφαντουργία έως 200 άτομα στην παραγωγή Ενέργειας .

Στην περίοδο αυτή των 17 ετών, από το 1923 μέχρι την αρχή του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, ο αριθμός των εισηγμένων εταιριών υπερδιπλασιάζεται σε αριθμό - 101 το 1940 - η πλειονότητα των οποίων προέρχεται από τον κλάδο των τραπεζών, της υφαντουργίας και των κατασκευών. Η ανάκαμψη αυτή έστω και υπό προστασία σταμάτησε βίαια με τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο και την Γερμανική κατοχή, που ακολούθησε.

2.2 Περίοδοι 1950 - 1981 – 1984

Διακρίνουμε τρεις υποπεριόδους, την πρώτη από τη λήξη του πολέμου και του εμφυλίου έως την επιβολή της δικτατορίας το 1967, τη δεύτερη την περίοδο της δικτατορίας και την τρίτη την μεταπολίτευση μέχρι και την πρώτη τετραετία το 1984 διακυβέρνησης από το ΠΑΣΟΚ με τις βασικές αλλαγές στη νομοθεσία παραγωγής των Δημοσίων Έργων.

2.2.1 Περίοδος από 1950 - 1967

Στη μεταπολεμική εικοσαετία ο ρόλος του κατασκευαστικού τομέα γίνεται καθοριστικός και ιδιαίτερα η οικοδομική δραστηριότητα εμφανίζει έκρηξη.

Συμμετέχει με ένα σημαντικό ποσοστό 6% περίπου στο ΑΕΠ της χώρας με την οικοδομική δραστηριότητα να συμμετέχει στο 11% περίπου, όσο η ανερχόμενη αυτή την περίοδο βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητά της.

Βασικότερος παράγοντας γι αυτό ήταν η καταστροφή μεγάλου αριθμού κατοικιών κατά τη διάρκεια του πολέμου, που σε συνδυασμό με την ισχυρή πάντα αρχή του Έλληνα πολίτη να θεωρεί την κατοικία, ως την μεγαλύτερη σιγουριά για το μέλλον, μετατράπηκε σε οικοδομική δραστηριότητα υπερδιπλάσια της δραστηριότητας στη Βιομηχανία. Ειδικότερα στην μεταπολεμική αυτή φάση και παρά τις οικονομικές δυσχέρειες των πολιτών η ζήτηση σε στέγη ήταν μεγάλη με αποτέλεσμα το 46% περίπου της επενδυτικής δραστηριότητας να προορίζεται για τις κατασκευές κτιρίων⁸.

Χαρακτηριστικό επίσης είναι ότι οι Κατασκευές – Τεχνικά Έργα και Κτίρια – απορροφούν και το μεγαλύτερο μέρος των Δημοσίων Επενδύσεων κυρίως στα Εγγειοβελτιωτικά έργα, τις Μεταφορές, την Ενέργεια, τα δημόσια Σχολεία και Κτίρια.

Στα πρώτα χρόνια η συμμετοχή του δημοσίου κινείται στο 25% για να φθάσει με το 1985 στο 37%, έναντι ενός πολύ μικρού ποσοστού επενδυτικής συμμετοχής του δημοσίου στη Βιομηχανική παραγωγή.

Αυξητική πορεία σε όλη αυτή την περίοδο παρουσιάζει το απασχολούμενο και ιδιαίτερα στην οικοδομή εργατοτεχνικό δυναμικό, το οποίο από 2,6% το 1951 φθάνει το 7,6% το 1971 και στο 9,2% το 1981, δηλαδή τετραπλασιάζεται⁹.

Η δομή και την οικονομική διάρθρωση των τεχνικών, κατασκευαστικών επιχειρήσεων σε αυτή την μεταπολεμική περίοδο πέρασε από διάφορες φάσεις με σημαντική προς το τέλος της περιόδου την διεθνοποίηση των μεγάλων κατασκευαστικών συγκροτημάτων και συγκεκριμένα την επέκτασή τους προς την Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική.

Μια μεγάλη περιοχή, στην οποία ήδη κυριαρχούσε η συγκέντρωση μεγάλων επενδυτικών προγραμμάτων Έργων και η κατασκευή αυτών από ισχυρούς κατασκευαστικούς Ομίλους της Ευρώπης και των ΗΠΑ.

⁸ Στοιχεία από ΚΕΠΕ, έτος 1965

⁹ Α. Ταρπάγκος «Βιομηχανία των Τεχνικών Κατασκευών»

Παράλληλα ισχυροποιούνται στην εσωτερική αγορά οι μικρομεσαίες κατασκευαστικές εργοληπτικές και οικοδομικές επιχειρήσεις.

2.2.2 Περίοδος 1967 - 1974 διάρκειας της Δικτατορίας

Την περίοδο αυτή σημειώνεται μία ακόμη μεγαλύτερη μεγέθυνση του ενεργητικού των Τεχνικών Εταιριών και αύξηση των κερδών τους. Συγκροτούνται μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις, αλλά ταυτόχρονα ενδυναμώνονται και όλες οι άλλες μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Οι ακαθάριστες επενδύσεις, ιδιαίτερα σε Έργα Οδοποιίας, εγγειοβελτιωτικά και ενέργειας σημειώνουν άνοδο, γιατί και ο αριθμός των μεγάλων επιχειρήσεων φθάνει στις 50 περίπου. Η αύξηση των κονδυλίων για τις επενδύσεις στα δημόσια έργα, αλλά και η ανάπτυξη ιδιαίτερων δεσμών με το Τραπεζικό σύστημα και τον κρατικό μηχανισμό, όπως και οι αδιαφανείς διαδικασίες στην ανάθεση των έργων επέφερε «σκανδαλώδη» πολύ υψηλά κέρδη στις μεγάλες επιχειρήσεις και ανέδειξε μία ολιγοπωλιακή δομή στον κατασκευαστικό κλάδο. Βέβαια η κατασκευή έργων υποδομής ήταν αναγκαία και εκείνη την περίοδο και ακόμη είναι για τη χώρα μας, αλλά χρειάζεται πάντα ένα πλαίσιο εθνικού προγράμματος μέσω δημοκρατικών δομών και διαδικασιών και οπωσδήποτε η χρηστή διαχείριση και αξιοποίηση των δημόσιων επενδυτικών προγραμμάτων και πόρων της χώρας. Δυστυχώς όμως το φαινόμενο της έλλειψης ενός στρατηγικού εθνικού προγράμματος ανάπτυξης και της προβληματικής διαχείρισης στην παραγωγή των δημοσίων έργων είναι, σε μικρότερο βαθμό βέβαια από αυτό στη δικτατορία, ένα μονιμότερου χαρακτήρα φαινόμενο και πρόβλημα της οικονομίας και της ισόρροπης ανάπτυξης της χώρας.

2.2.3 Περίοδος 1975 – 1984

Στην περίοδο αυτή, η διεθνοποίηση των μεγάλων επιχειρήσεων, ιδιαίτερα των ΗΠΑ και της Ευρώπης, γίνεται με απίστευτους ρυθμούς. Έχουν εντάξει υψηλά στον σχεδιασμό τους την στρατηγική ανάπτυξης στη διεθνή αγορά, προσδοκώντας να αντιμετωπίσουν καλύτερα την πολυπλοκότητα του παγκόσμιου περιβάλλοντος, να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό και να μην αφήσουν ανεκμετάλλευτες σημαντικές ευκαιρίες.

Στο περιβάλλον αυτό της δεκαετίας του 1970 και ο κατασκευαστικό τομέας στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τη δημιουργία μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων που επεκτάθηκαν και κυριάρχησαν τόσο στην εξωτερική αγορά με την διανοποίησή τους στην Μέση Ανατολή και

τη Βόρεια Αφρική, όσο και στην εσωτερική αγορά, όμιλοι όπως η «ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ, η «ΒΙΟΚΑΤ», η «ΕΔΟΚ – ΕΤΕΡ», η «ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ» κ.ά.

Αναμφισβήτητα λοιπόν και για τις ελληνικές εταιρίες τα κίνητρα για διεθνοποίηση ήταν πολλά κυρίως στη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική, μία ευρύτατη περιοχή με χώρες με μεγάλα επενδυτικά προγράμματα δημόσιων έργων, κίνητρα για την εγκατάσταση ξένων εταιρειών, σχετικά κοντά στην Ελλάδα με σημαντικά προς τουτο δίκτυα μεταφορών, λιμένων και αεροπορικών συνδέσεων. Πρόκειται για τις χώρες, Σαουδική Αραβία, Κατάρ, Μπαχρέιν, Ιορδανία, στις οποίες παραδοσιακά κυριαρχούν στην αγορά συγκέντρωσης μεγάλων επενδυτικών έργων και προσελκύουν ισχυρούς κατασκευαστικούς Ομίλους της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Στην αγορά αυτή επεκτάθηκαν και οι μεγάλες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, που δημιούργησαν εκεί ένα ευνοϊκό περιβάλλον, με αρκετά ενθαρρυντικά αποτελέσματα της τάξεως του 15% - 20% των δραστηριοτήτων τους να είναι στο Εξωτερικό. Παρόλα αυτά μετά το 1980 οι ελληνικές εταιρείες στο εξωτερικό παρουσιάζουν μία σχετικά πτωτική πορεία - για να ξαναρχίσουν αργότερα την εντατική προσπάθεια λόγω της οικονομικής κρίσης στο εσωτερικό - εξ αιτίας των οργανωτικών και άλλων δυσκολιών που αντιμετώπισαν προκειμένου να εδραιώσουν την επεκτατικότητά τους στον διεθνή χώρο στα πλαίσια ενός οξύτατου ανταγωνισμού που είχαν από αντίστοιχους Ασιατικού, Ευρωπαϊκού και Αμερικάνικους εδραιωμένους ήδη μεγάλους ομίλους. Στο πλαίσιο αυτό παρουσιάζουν ανοδική πορεία οι μεγάλες και μικρομεσαίες κατασκευαστικές επιχειρήσεις στην εσωτερική αγορά, που σιγά σιγά και σταθερά δημιούργησαν την Πυραμίδα του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεών του στον ελληνικό χώρο.

Οι πρώτες μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις από άποψη κεφαλαίου και απασχολουμένου δυναμικού προέρχονται μεν - ή είναι συνέχεια - της προηγούμενης γενιάς, αλλά κυρίως αναδείχθηκαν και επεκτάθηκαν στις συνθήκες της εσωτερικής αγοράς αυτής της περιόδου. Έτσι τα μεγάλα αυτά κατασκευαστικά συγκροτήματα αναλαμβάνουν και τα μεγαλύτερα έργα αυτής της περιόδου, Έργα όπως:

Το υδροηλεκτρικό έργο «Συκιάς – Μεσοχώρας» (ΑΕΓΕΚ), το «Φράγμα του Νέστου» (Κοιν/ζία: ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ – ΤΕΒ – ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ), το «Φράγμα Σμοκόβου» (Κοιν/ζία: ΤΕΓΚ – ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ – ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ), το «Κέντρο επεξεργασίας λυμάτων» (Κοιν/ζία: ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ – ΤΕΒ- EGREMONT - PASSAYANT), τον «Αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκης – Κατερίνης» (ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ) κ.ά.

Μετά τις ως άνω 20 περίπου μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις αναδεικνύονται περί τις

150 μεσαίες τεχνικές εταιρείες – μερικές από τις οποίες ανήκουν ή έχουν σχέση με την προηγούμενη γενιά - και για να συμπληρωθεί η πυραμίδα δημιουργείται άλλο ένα σύνολο περί τις 150 μικρές τεχνικές εταιρείες, ορισμένες με εξειδικευμένο αντικείμενο, άλλες προσωπικού χαρακτήρα κ.λ.π., που πολλές επιλέγουν να δραστηριοποιηθούν σε μία γεωγραφική περιοχή, την έδρα τους.

Όσον αφορά την εξέλιξη του απασχολούμενου εργατοτεχνικού δυναμικού στον κατασκευαστικό τομέα, όπως ήδη αναφέρθηκε παρουσιάζει αυξητική τάση όλη τη μεταπολεμική 30ετία φθάνοντας το 1981 στο υψηλότερο ποσοστό του 9,2%, σχεδόν το ήμισυ του απασχολούμενου προσωπικού στην βιομηχανία και βιοτεχνία.

Μετά το 1981 μειώνεται σταδιακά και σταθεροποιείται στο 8% περίπου.¹⁰

Ο ρόλος του κατασκευαστικού κλάδου γίνεται καθοριστικός στα πλαίσια των ακαθαρίστων επενδύσεων πάγιου κεφαλαίου σε σύγκριση με τις επενδύσεις στη βιομηχανική παραγωγή.¹¹

Απορροφούσε την εν λόγω περίοδο το μεγαλύτερο μέρος των δημοσίων επενδύσεων που έφθασε στο τέλος της αυτής στο 37% περίπου . Απεναντίας στη βιομηχανική παραγωγή οι δημόσιες επενδύσεις είναι σε πολύ χαμηλό ποσοστό που μόλις στη δεκαετία 1975 – 1984 έφθασε στο 4,9% έναντι της πολύ υψηλής ιδιωτικής επενδυτικής στη βιομηχανία που εμφάνιζε το 95% στην αντίστοιχη περίοδο.¹²

Τέλος η κατασκευαστική και εμπορευματοποίηση ακινήτων και την περίοδο αυτή όπως και την προηγούμενη και την επόμενη, με εντατικούς ρυθμούς από το 1960 – 2012, έγινε η πιο επικερδής δραστηριότητα. και απορρόφησε έτσι πολλά από τα διαθέσιμα επενδυτικά κεφάλαια, που θα κατευθύνονταν με μία άλλη αναπτυξιακή πολιτική και σχεδιασμό σε άλλες παραγωγικές επενδύσεις στη βιομηχανία, στην αγροτική παραγωγή, στο εξαγωγικό εμπόριο, οι οποίες θα μπορούσαν να συμβάλλουν πολλαπλώς στην εκβιομηχάνιση, στην σταθερή απασχόληση και εν τέλει στη βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας.

2.3 Περίοδοι από 1984 – 2008

Την περίοδο αυτή οι εκταμιεύσεις ενός ακόμη Πλαισίου Στήριξης, του Γ' ΚΠΣ, και η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004, αφενός καθιερώνουν τον κλάδο ως τον σημαντικότερο αναπτυξιακό παράγοντα της χώρας και αφετέρου προβάλλουν «ερώτημα» αν το υψηλό

¹⁰ Αν. Γαρπάγκος *Μεγάλες Τεχνικές εταιρείες 1984*, πιν. 13 και 21

¹¹ Ντ. Βαϊού , *Κ. Χατζημυχάλης 1997*.

¹² Α. Καραδήμου – Γερόλυμπου, *Ν. Παπαμίχος 2004 Τεχνικά Χρονικά*.

ποσοστό των δημόσιων και ιδιωτικών πόρων και επενδύσεων που διατέθηκαν και πραγματοποιήθηκαν την περίοδο αυτή στις Κατασκευές και τα Έργα Υποδομής και στέρησαν πόρους από άλλες παραγωγικές επενδύσεις, όπως στη βιομηχανία και στην αγροτική παραγωγή, έχουν εδραιώσει αντίστοιχα μία βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, με αύξηση της σταθερής απασχόλησης.

2.3.1 Περίοδος 1984 - 2001

Η πρώτη πενταετία αυτής της περιόδου - διακυβέρνησης ΠΑΣΟΚ - χαρακτηρίζεται κυρίως από σημαντικές νομοθετικές ρυθμίσεις και αλλαγές τόσο στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και στην αυθαίρετη δόμηση με τον γνωστό **Νόμο 1337/83 του Αντ.Τρίτση**, όσο και στο σύστημα δημοπράτησης των δημοσίων έργων και του μητρώου των εργοληπτικών επιχειρήσεων, αρχικά με τον **ν. 1418/1984**, προκείμενου να επιλυθούν σοβαρά προβλήματα για την εξυγίανση του πολύπαθούς συστήματος παραγωγής των δημοσίων έργων, αλλά και να τεθούν οι βάσεις για τον ανύπαρκτο μέχρι τότε χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας, την πάταξη των αυθαιρέτων, τη θέσπιση περιβαλλοντικών όρων και την οργανωμένη δόμηση. Νόμοι σωστοί, που όμως δεν εφαρμόστηκαν εκεί όπου συνδέονταν με το πολιτικό κόστος. Έτσι παρά την προσπάθεια τα χρόνια αυτά προβλήματα δεν ήταν εύκολο να επιλυθούν, γιαυτό και ακολούθησαν αρκετές τροποποιήσεις στη σχετική νομοθεσία, μεταξύ των οποίων και το γνωστό σύστημα δημοπράτησης των μεγάλων έργων με τον «μαθηματικό τύπο», για να τροποποιηθεί και αυτός αργότερα λόγω των σημαντικών παρενεργειών που παρουσίασε.

Την περίοδο αυτή στο χώρο των δημοσίων έργων αναδεικνύεται και το πρόβλημα του «βασικού μετόχου» δηλαδή η ανάγκη να υπάρξει ασυμβίβαστο μεταξύ βασικών μετόχων που ήταν ταυτόχρονα σε Επιχειρήσεις Μέσων Ενημέρωσης και σε Επιχειρήσεις Κατασκευής Δημοσίων Έργων. Ασυμβίβαστο που θεσμοθετήθηκε και ίσχυσε για λίγο χρονικό διάστημα, λόγω της παρέμβασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ζήτησε την κατάργησή του επικαλούμενη ως βασική την αρχή του «ελεύθερου ανταγωνισμού χωρίς προϋποθέσεις».

Σε όλη την δεκαπενταετία 1984 – 2001 σύμφωνα με το Ινστιτούτο Οικονομίας των Κατασκευών (ΙΟΚ) του ΤΕΕ το σύνολο της εγχώριας κατασκευαστικής δραστηριότητας – δημόσια και ιδιωτικά έργα – είχε ανοδική πορεία και ενδεικτικά από το 1997 ήταν στα 6,3 δις ευρώ - 2,2 δις για τα δημόσια και 4,1 δις για τα ιδιωτικά έργα- με μέσο ρυθμό ανάπτυξης τον

υψηλότερο περί το 15,5% (Β'ΚΠΣ), ενώ η κατασκευαστική δραστηριότητα έφθασε το 2001 τα 10,9 δις - 5,2 δις για τα δημόσια και 5,7 δις για τα ιδιωτικά έργα -.

Η συμμετοχή του κατασκευαστικού τομέα στο ΑΕΠ της χώρας έφθασε από το 6,5% το 1997, στο 8,3% το 2001 και με ανοδική του πορεία, στο 12% την περίοδο 2002 – 2004¹³.

Όσον αφορά την οικοδομική δραστηριότητα και την αξιοποίηση της γης και των Ακινήτων, όπως ήδη έχει αναφερθεί από την μεταπολεμική περίοδο έγινε η πιο επικερδής δραστηριότητα για τις οικοδομικές επιχειρήσεις του κλάδου, απορροφώντας έτσι πολλά από τα διαθέσιμα επενδυτικά κεφάλαια που θα κατευθύνονταν σε άλλες παραγωγικές επενδύσεις. Το Τραπεζικό σύστημα έδωσε, όπως έγινε σε πολλές χώρες και στις ΗΠΑ, μεγάλη προτεραιότητα στην αγορά ακινήτων παρά στη Βιομηχανία και γενικά στην αναπτυξιακή χρηματοδότηση της ελληνικής οικονομίας. Ιδιαίτερα με την μείωση των επιτοκίων και την επέκταση της καταναλωτικής πίστης αυξήθηκε κατά πολύ η χορήγηση των στεγαστικών δανείων, με τα γνωστά πλήν δραματικά στη συνέχεια αποτέλεσμα της «φούσκας ακινήτων».

2.3.2 Περίοδος 2000 – 2009

Ήδη λοιπόν είμαστε στην καρδιά της ανοδικής πορείας του κατασκευαστικού τομέα , όπως και των ρυθμών ανάπτυξης της χώρας και ανάκαμψης της οικονομίας .

Στην «χρυσή» αποκαλούμενη δεκαετία που προηγήθηκε της οικονομικής κρίσης, περίοδο στην οποία μεσολάβησαν υψηλά σχετικά Προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων άλλα δύο Κοινοτικά Πλαίσια, Γ'ΚΠΣ και ΕΣΠΑ, για την κατασκευή μεγάλων έργων Υποδομών: Αυτοκινητόδρομος Πατρών – Θεσ/νίκης Ευζώνων, Αττική Οδός, Εγνατία Οδός, Αερολιμένας Αθηνών, Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, συμπεριλαμβανομένων και των Ολυμπιακών υποδομών, αλλά και Περιβαλλοντικών, Παραγωγής και διανομής Ενέργειας Έργων, όπως και η έναρξη πέντε μεγάλων οδικών αξόνων με το σύστημα των «Συμβάσεων Παραχώρησης».

Σημειώθηκαν στη χώρα ιδιαίτερα υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης 4,2%, έναντι 1% - 2% του ευρωπαϊκού μέσου όρου, και ειδικότερα στην περίπτωση των κατασκευαστικών επιχειρήσεων υπήρξε κεφαλαιοκρατική συσσώρευση και κερδοφορία .

Η προστιθέμενη αξία του ευρύτερου τομέα των κατασκευών έφθασε το 2007 στα 22,5 δις και αντίστοιχα οι επενδύσεις στις κατασκευές 34,1δις, ενώ η απασχόληση στον

¹³ Πηγή: ΤΕΕ, Ινστιτούτο Οικονομίας των Κατασκευών (ΙΟΚ)2004

κατασκευαστικό τομέα έφθασε το 2007 στο 11,7% της συνολικής απασχόλησης στην ελληνική οικονομία ¹⁴.

Σε αυτό το οικονομικό πλαίσιο - κατά πολλούς μη βιώσιμο και ισόρροπο αναπτυξιακά - καταγράφεται μία κατασκευαστική έκρηξη τόσο στο επίπεδο των μεγάλων δημοσίων έργων, όσο και των ιδιωτικών, κυρίως οικοδομικών – κατοικιών και επαγγελματικών κτιρίων.

Ο κατασκευαστικός κλάδος γίνεται ένας οργανικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας και περί τις πενήντα κατασκευαστικές επιχειρήσεις μετέχουν επιτυχώς στο Χρηματιστήριο.

Οι μεταβολές και συμπληρώσεις που έγιναν στη Νομοθεσία κατασκευής των δημοσίων έργων με τον ν.2940/01 για «τις συγχωνεύσεις και εξαγορές των εργοληπτικών επιχειρήσεων» με φορολογικά και θεσμικά κίνητρα για τις επιχειρήσεις, όπως και για την κατασκευή των μεγάλων έργων με τις «Συμβάσεις παραχώρησης» δηλαδή τα συγχρηματοδοτούμενα από δημόσιο και ιδιώτες έργα, και επί πλέον η θεσμοθέτηση του συστήματος της «Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα» για την κατασκευή και διαχείριση δημόσιων έργων, είχαν ως αποτέλεσμα να ευνοηθούν οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες, ενώ πολλές από τις μεσαίες να οδηγηθούν σε αναγκαστικές συγχωνεύσεις με αυτές.

Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά το 2003 το 47% περίπου 6,4 δις, αφορά δημόσια έργα ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, εκ των οποίων το 68% κατασκευάζεται από τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες, ενώ το υπόλοιπο 53% περί τα 7,3 δις, αφορά ιδιωτικά έργα.

Παρόλα αυτά μία ομάδα μεσαίων εισηγμένων εταιριών διατηρήθηκε προσδοκώντας να αποτελέσουν τη δεύτερη ταχύτητα στην πορεία της μελλοντικής ανάπτυξης του κλάδου. Αυτό κατάφεραν να το επιτύχουν οι εταιρίες με εξειδικευμένο αντικείμενο, με χρήση νέων τεχνολογιών και με καινοτόμες πρακτικές π.χ. στα ηλεκτρολογικά, τηλεπικοινωνιακά και προστασίας περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας έργα.

Βέβαια συνεχίζει την ανοδική της πορεία η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα, η οποία ενισχύεται ακόμη περισσότερο με την μείωση των επιτοκίων και την επέκταση της καταναλωτικής πίστης που είχε ως αποτέλεσμα τη χορήγηση μεγάλου αριθμού και ύψους στεγαστικών δανείων.

Την περίοδο αυτή εγκαθίστανται στην Ελλάδα και μεγάλοι ευρωπαϊκοί κατασκευαστικοί όμιλοι. Συγκροτούνται κοινοπρακτικά σχήματα με τις ελληνικούς ομίλους, μετά και την

¹⁴ Έκθεση IOBE 2019 «Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα» και στοιχεία Eurostat

υιοθέτηση νέων μορφών δημοπράτησης των έργων με τις Συμβάσεις Παραχώρησης, τη διεθνοποίηση, αλλά και των επεκτάσεων σε νέες δραστηριότητες, που ακολούθησαν.

Βέβαια στην αρχή τα μεγέθη των ελληνικών και ευρωπαϊκών κατασκευαστικών επιχειρήσεων παρουσιάζουν σημαντική διαφορά εις βάρος των πρώτων . Στο πλαίσιο αυτό ενισχύονται ακόμη περισσότερο οι δεσμοί και εξαρτήσεις των κατασκευαστικών και οικοδομικών εταιρειών από το Τραπεζικό σύστημα, με τον υψηλό δανεισμό.¹⁵

Η στρατηγική συνεργασία με τις Τράπεζες, πχ μετοχική σχέση, ήταν αναγκαία σε μεγάλες επιχειρήσεις που κινήθηκαν και στην ανάληψη απαιτητικών μεγάλων έργων με το σύστημα Κατασκευή – Εκμετάλλευση .

Στη πράξη τέτοιου είδους στρατηγικές σχέσεις με τις Τράπεζες περιορίστηκαν σε πολύ μικρό αριθμό μεγάλων επιχειρήσεων του ελληνικού χώρου.¹⁶

Επιπλέον η δυνατότητα των Παραχωρήσεων και των Συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), όπως και τα αντίστοιχα μικτά χρηματοδοτικά εργαλεία, ενίσχυσαν ακόμη περισσότερο τις σχέσεις των κατασκευαστικών επιχειρήσεων με το Δημόσιο ως συγχρηματοδότες και επηρέασαν την αναδιάρταξή τους, με το 70% περίπου των ιδίων κεφαλαίων του κράτους να κατευθύνεται στις 50 περίπου μεγάλες επιχειρήσεις και μόλις το 30% να κατευθύνεται στις 600 περίπου μικρομεσαίες κατασκευαστικές επιχειρήσεις.

Από τα στοιχεία του Ινστιτούτου Οικονομίας των Κατασκευών προκύπτει ότι η αυξημένη συμμετοχή των εταιρειών των ανώτερων τάξεων του ΜΕΕΠ στην κατανομή των μεριδίων της αγοράς οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των προϋπολογισμών των δημοπρατούμενων έργων. Οι διαμαρτυρίες μεγάλου μέρους του τεχνικού κόσμου ότι οι μεγάλες εταιρείες προέβαιναν σε συνεννόηση μεταξύ τους (καρτέλ) και η παρέμβαση γιαυτό της ΕΕ, προκάλεσαν το 2013 την αυτεπάγγελτη έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία τελικά και επέβαλε σημαντικά πρόστιμα.

Αν ανατρέξουμε βέβαια στην ιστορία, στο επιχειρηματικό αυτό πεδίο της συνάντησης της ιδιωτικής οικονομίας και του κράτους που άρχισε από το 1860 στις ΗΠΑ για τις ανάγκες κατασκευής των σιδηρόδρομων και συνεχίστηκε στη Βρετανία και τη Γαλλία, αναδείχθηκαν οι πολυμετοχικές εταιρείες και οι ικανότητες των μηχανικών, που αποτέλεσαν μία νέα ομάδα διαχειριστών, των οποίων η δυναμική ενισχύθηκε από το κράτος λόγω του κρατικού

¹⁵ Στοιχεία απο εμπειρία μου 40 ετών στα Δημόσια έργα, ΤΕΕ, ΣΑΤΕ

¹⁶ *Investment Research & Analysis Journal*, 2002.

προστατευτικού ελέγχου που ίσχυε ήδη ¹⁷.

Πράγματι οι Κυβερνήσεις έχουν δραματίσει διεισδυτικό ρόλο στις οικονομίες πολλών χωρών. Στην Ελλάδα πολύ αργότερα, η ανάγκη κατασκευής μεγάλων έργων υποδομής και η έλλειψη σχετικών πόρων έφερε παρόμοια αναδιάταξη των κατασκευαστικών επιχειρήσεων και ενίσχυσε τις σχέσεις τους με το κράτος ως συγχρηματοδότες.

2.4 Περίοδος της οικονομικής κρίσης από 2009 έως σήμερα

Σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον, αρχίζει και η περίοδος της μεγάλης χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2009 μέχρι σήμερα, με την κατακόρυφη πτώση του ΑΕΠ, τη συρρίκνωση των δημόσιων πόρων και του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, τη στάση πληρωμών, τις δανειακές επιβαρύνσεις, τα capital controls κ.λ.π.

Κρίση, που μεταξύ των άλλων έπληξε με τη μεγαλύτερη σφοδρότητα τον τομέα των κατασκευών με - 76,3% πτώση της προστιθέμενης αξίας του και - 59,1% της απασχόλησης, ενώ οι επενδύσεις στις κατασκευές βαίνουν μειούμενες από το 15% του ΑΕΠ το 2008 κάτω του 5% το 2014 κ.ο.κ ¹⁸. Ειδικότερα :

- ❖ Το δημόσιο χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ διογκώθηκε σημαντικά και το κράτος επαφίεται πλέον σε έκτακτες δανειακές εισφορές από επίσημους φορείς για να χρηματοδοτήσει τις κοινωνικές δαπάνες, τους μισθούς και το δημοσιονομικό έλλειμμα. Πέρα από την κρίση ελλείμματος και χρέους, η χώρα αντιμετωπίζει προκλήσεις ως προς την ανταγωνιστικότητά της και την προοπτική απασχόλησης του ανθρώπινου δυναμικού της.
- ❖ Μία σειρά αλληλεξαρτώμενων πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων έχει συντελέσει στη χαμηλή ανταγωνιστικότητα, στην υστέρηση των ξένων επενδύσεων και στο πρόβλημα της απασχόλησης στην Ελλάδα. Ο προγραμματισμός και η υλοποίηση των επενδύσεων αντιμετωπίζουν σοβαρά εμπόδια που αυξάνουν το κόστος.
- ❖ Η ελληνική οικονομία αδυνατεί να προσφέρει ευκαιρίες απασχόλησης, ιδιαίτερα στους νέους και πάσχει από χαμηλό ποσοστό κινητικότητας του εργατικού δυναμικού, γεγονός που με την πάροδο του χρόνου, η ύφεση μετατρέπεται ραγδαία σε κρίση απασχόλησης, με το επίσημο ποσοστό ανεργίας να φθάνει το 27%.

Ειδικότερα για τον κατασκευαστικό τομέα τα πιο βασικά αίτια, αλλά και οι επιπτώσεις της

¹⁷ Μ-Χρ. Χατζηϊωάννου, «Ιστορία των επιχειρήσεων 2007»

¹⁸ Ομοίως στοιχεία από Έκθεσεις IOBE 2019, απο Eurostat , ΕΣΥΕ

χρηματοπιστωτικής κρίσης, η οποία ανέκοψε με σφοδρότητα την μέχρι τότε κατασκευαστική έκρηξη και κερδοφορία του κατασκευαστικού κλάδου και τον έχουν οδηγήσει σε δεινή θέση συνοψίζονται ως εξής:

- ❖ **Η κατακόρυφη πτώση κατά ¼ περίπου του ΑΕΠ της χώρας και το σκληρό πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής και μακράς λιτότητας, που εφαρμόστηκε για την ανάκαμψη της οικονομίας με την παντελή έλλειψη αναπτυξιακού προγράμματος.**
- ❖ **Η κατάρρευση της οικοδομής,** στην οποία αποδίδεται η κατακόρυφη πτώση των μεγεθών του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα. Σύμφωνα με στοιχεία του ΣΑΤΕ οι επενδύσεις σε κατοικίες υποχώρησαν από 25,2 δισ. ευρώ το 2007 σε μόλις 1 δισ. ευρώ το 2017. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη πτώση του κλάδου της οικοδομής διαχρονικά, γεγονός που είχε μεγάλη συμβολή και συνολικά στην ύφεση της οικονομίας. Ενώ κατά τη δεκαετία 2007-2017 οι επενδύσεις στις λοιπές κατασκευές να μην κινήθηκαν πτωτικά, αλλά αισθητά λιγότερο, καθώς υποχώρησαν από τα 8,9 δισ. σε 7,1 δισ. ευρώ το 2017.¹⁹
- ❖ **Ο περιορισμός των Δημόσιων πόρων και του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων** οι οποίες στο μεγαλύτερο μέρος τους αφορούν άμεσα ή έμμεσα τον τομέα των Κατασκευών στα έργα αναπτυξιακών και κοινωνικών Υποδομών .
- ❖ **Η έλλειψη ενδιαφέροντος για συγχρηματοδοτούμενα έργα από ιδιωτικά κεφάλαια** και γενικότερα επενδύσεις εξαιτίας των υψηλών δανειακών υποχρεώσεων των μεγάλων εργοληπτικών επιχειρήσεων και του εγκλωβισμού τους στο τραπεζικό σύστημα .
Πράγματι οι συνολικές επενδύσεις παγίου κεφαλαίου μειώθηκαν από 26% του ΑΕΠ το 2007 σε μόλις 11% του ΑΕΠ το 2018²⁰ .
- ❖ **Ο δραστηκός περιορισμός των δημοπρατήσεων των Δημοσίων Έργων,** που ακολούθησε, οδήγησε σε πρωτοφανείς εκπτώσεις και σε συνδυασμό με την ντε φάκτο στάση πληρωμών από το κράτος σε μαζικές απολύσεις και εντατικοποίηση της εργασίας, χρονοβόρες δικαστικές διαδικασίες, υπερβάσεις στους προϋπολογισμούς των έργων κ.ά.

Μετά από αυτά ήδη από το 2006 αναδεικνύεται η διαρκής πτωτική τάση της συνολικής κατασκευαστικής δραστηριότητας.

Πιο συγκεκριμένα :

¹⁹ Πηγή Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ)

²⁰ Εκθέσεις IOBE , 2015, 2019«Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

1. Ο αριθμός των κατασκευαστικών επιχειρήσεων μειώθηκε κατά πολύ – περίπου 40.000 - ενώ πολλές που παραμένουν - τεχνικές κατασκευαστικές εταιρίες, εταιρίες παραγωγής και εμπορίας δομικών προϊόντων και υλικών, γραφεία και όμιλοι τεχνικών μελετών – αντιμετωπίζουν πολλαπλά προβλήματα..

2. Ομοίως η απασχόληση στον κατασκευαστικό τομέα μειώθηκε στο 8,1% της συνολικής απασχόλησης, από 11,7% το 2007 με αποτέλεσμα ένας στους τέσσερις απασχολούμενους στον κλάδο να οδηγείται μόνιμα εκτός εργασίας .

3. Η Χρηματοδότηση του κλάδου των κατασκευών από τις ελληνικές τράπεζες υποχώρησε σημαντικά λόγω της πτώσης της κατασκευαστικής δραστηριότητας και των προβλημάτων των Τραπεζών. Η στάση πληρωμών, οι δανειακές επιβαρύνσεις και τα κόκκινα δάνεια, η έλλειψη ρευστότητας και τραπεζικής χρηματοδότησης και τα capital controls.

4. Ενώ το κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι συστηματικά υψηλότερο από τον μέσο όρο των κρατών της Ευρωζώνης.

5. Αντίστοιχα η επενδυτική στις κατασκευές μειώθηκε από 34,1δισ το 2007 στο 9,6 δισ το 2017, δηλαδή στο ¼. Το ποσοστό των επενδύσεων στις κατασκευές, επί του συνόλου των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου, υποχώρησε από το 56% που είχε βρεθεί το 2007, σε 36% το 2017, κατά πολύ περισσότερο σε σχέση με τις άλλες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου ²¹ .

6. Η συρρίκνωση του διαθέσιμου εισοδήματος, η αβεβαιότητα για το μέλλον και η δραστική αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης των ακινήτων. -

Υπό τις υφιστάμενες συνθήκες η δυναμικότητα του κλάδου σε ανθρώπινους πόρους, κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και τεχνογνωσία έχει πληγεί ιδιαίτερα και τα στοιχεία δείχνουν ότι ο κατασκευαστικός κλάδος επηρεάστηκε κατά πολύ περισσότερο από τους λοιπούς κλάδους της οικονομίας, με τις χαρακτηριστικές ως άνω επιπτώσεις στην απασχόληση, τη σωρευτική μείωση της προστιθέμενης αξίας και της επενδυτικής του δραστηριότητας ..²²

²¹ Στοιχεία από Έκθεση IOBE 2 019«Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»,ΕΛΣΤΑΤ.κ.ά.

²² Πηγές :Eurostat 2016, IOBE 2015,2019, ΕΣΥΕ

Κεφάλαιο 3. Χαρακτηριστικά μεγέθη, προσανατολισμοί και συμβολή στην οικονομία του τομέα των κατασκευών

3.1 Εισαγωγή

Ο τομέας των κατασκευών αποτελεί έναν από τους βασικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας, ισχυρά συνδεδεμένος με την ανάπτυξη και την απασχόληση της χώρας.

Συμβάλλει καθοριστικά στην Περιφερειακή, Ισόρροπη Ανάπτυξη της χώρας με τον αποκεντρωμένο οικονομικό κύκλο που δημιουργεί, κυρίως με τις πολλαπλασιαστικές ωφέλειες των Τεχνικών Έργων, όπως και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, της κοινωνικής συνοχής και της άρσης της γεωγραφικής απομόνωσης με τα έργα Υποδομών που υλοποιεί σε όλες τις Περιφέρειες, όπως και το υψηλό ποσοστό απασχόλησης που εξασφαλίζει για το ανθρώπινο δυναμικό, όλων των βαθμίδων. Ως εκ τούτου η συμμετοχή των κατασκευών στη συνολική προστιθέμενη αξία είναι ιδιαίτερα υψηλή.

Ο κλάδος των κατασκευών συνδέεται με πολλούς άλλους κλάδους και επαγγέλματα, όπως τον βιομηχανικό, τον αγροτικό, τον τουριστικό και τον εμπορικό, με την κατασκευή των πάσης φύσεως εγκαταστάσεων, όπως κτιριακών, βιομηχανικών, τουριστικών και δικτύων εξυπηρέτησής τους - μεταφοράς ενέργειας, ύδρευσης, άρδευσης και επίγειων μεταφορών και χρησιμοποιεί προς τούτο σε μεγάλο βαθμό ενδιάμεσα προϊόντα και σχετικές υπηρεσίες.

Αποτελεί για όλα αυτά ένα στρατηγικό τομέα για την οικονομική ανάπτυξη, με σημαντική άμεση συνεισφορά στην δημιουργία του Εγχώριου Παραγόμενου Προϊόντος (ΑΕΠ), αλλά και σημαντική έμμεση συνεισφορά στη δημιουργία αυτού, σε βαθμό που η πραγματική συνολική συνεισφορά του κατασκευαστικού τομέα στη δημιουργία του ΑΕΠ να είναι υψηλότερη, σχεδόν διπλάσια από το μέγεθος της άμεσης συνεισφοράς του.

Η συμβολή του στις ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου ήταν ιδιαίτερα σημαντική πριν την κρίση, κυρίως στις επενδύσεις στην κατοικία και στις δημόσιες στα έργα Υποδομής, ξεπερνώντας κατά πολύ τις υπόλοιπες κατηγορίες επενδύσεων.

Πέτυχε ένα υψηλό ρυθμό μεγέθυνσης την εικοσαετία πριν την κρίση με την προστιθέμενη αξία του ευρύτερου τομέα των κατασκευών σε όρους ΑΕΠ να έχει διαμορφωθεί στα 22,5 δισεκ. ενώ σε όρους απασχόλησης, λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις η συνολική συνεισφορά της κατασκευαστικής δραστηριότητας υπολογίζεται στις 590.000 θέσεις εργασίας.

Προκύπτει ότι «για 1 ευρώ που δαπανάται στις κατασκευές προστίθεται 1,8 στο ΑΕΠ της χώρας και για 1 εκατ. αξία που παράγουν οι κατασκευές δημιουργούν 44 θέσεις εργασίας και για κάθε θέση στον κλάδο στηρίζονται συνολικά 3 θέσεις εργασίας σε όλη την οικονομία.»²³

Παρά ταύτα ο κλάδος των κατασκευών και οι επιχειρήσεις του αντιμετώπιζε και αντιμετωπίζει και πολλά διαρθρωτικά κυρίως προβλήματα με τον μεγάλο κατακερματισμό των επιχειρήσεών του, την έλλειψη εξειδικευμένου εργατοτεχνικού δυναμικού, την περιορισμένη ικανότητα να ενσωματώσει τις νέες τεχνολογίες και καινοτόμες πρακτικές σε ένα διεθνοποιημένο περιβάλλον υψηλών απαιτήσεων και οξύτατου ανταγωνισμού.

Ενώ ως προς τη λειτουργία του γενικά διέπεται από ένα καλό, σύγχρονο νομοθετικό και ρυθμιστικό πλαίσιο, μετά και από πολλές προσπάθειες – όχι πάντα επιτυχείς – που έγιναν για την αναδιάρθρωση και βελτίωσή του, σένα ασταθές οικονομικά, χωρίς προγραμματισμό, με πολλές κρατικές παρεμβάσεις, περιβάλλον.

Και ήλθε η μεγάλη κρίση, όπου οι δυσμενείς μακροοικονομικές συνθήκες και η βίαιη δημοσιονομική προσαρμογή που εφαρμόστηκε στη δεκαετία που διανύουμε είχαν συγκριτικά με άλλους τομείς τη δυσμενέστερη επιρροή στην πορεία του κατασκευαστικού κλάδου.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, η προστιθέμενη αξία του ευρύτερου τομέα των Κατασκευών διαμορφώθηκε το 2013 σε μόλις 8,1 δισ. ευρώ - περίπου 4% του ΑΕΠ - από 22,5 δισ. - 11% του ΑΕΠ - το 2006. Σημαντική ήταν η επίπτωση και της απασχόλησης στον κλάδο, η οποία περιλαμβάνει πλήθος ειδικοτήτων και επαγγελμάτων και μειώθηκε το 2013 σε 287.000 εργαζόμενους, ήτοι στο 8,7% της συνολικής απασχόλησης, όταν το 2008 αριθμούσε 590.000 εργαζόμενους ήτοι το 13% της συνολικής απασχόλησης.

Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι περισσότερο από το 30% της ύφεσης από το 2008 έως το 2013 συνδέεται με την πτώση των επενδύσεων στις οικοδομικές κατασκευές, ενώ η κατασκευαστική δραστηριότητα που συνδέεται με τα δημόσια έργα παρουσιάζει σχετικά μικρή υποχώρηση.²⁴

Είναι αξιοσημείωτο ότι παρά την πολύ μεγάλη πτώση της κατασκευαστικής δραστηριότητας, η συνεισφορά του κλάδου στην ελληνική οικονομία παραμένει σημαντική, λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του στην ευρύτερη οικονομία της χώρας.

²³ Πηγή : Έκθεση IOBE 2019«Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

²⁴ Πηγές : Έκθεση IOBE 2019«Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα», ΕΛΣΤΑΤ, ΕΣΥΕ

3.2 Εύρος και περιγραφή του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεών του

Ο τομέας των κατασκευών μελετά και υλοποιεί ένα πλήθος έργων ζωτικών για την κοινωνική συνοχή και την τόνωση της απασχόλησης, την ισόρροπη ανάπτυξη της οικονομίας και των παραγωγικών της κλάδων – Βιομηχανικός, Αγροτικός, Τουριστικός, Εμπόριο – για την Προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση της Ποιότητας ζωής.

Ο τομέας περιλαμβάνει τις οικονομικές και επενδυτικές δραστηριότητες **του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα**, που έχουν σχέση :

- ❖ **Με την κατασκευή Κτιριακών Έργων**, όπως κτιριακών Συγκροτημάτων και πάσης φύσεως Εγκαταστάσεων του Δημοσίου: Σχολική στέγη, Πανεπιστήμια, Νοσοκομεία, Κέντρα Πολιτισμού και του Ιδιωτικού τομέα: Τουριστικά και Βιομηχανικά συγκροτήματα και εγκαταστάσεις, όπως και Οικοδομικών, κυρίως κατοικιών και εμπορευματοποίησης ακινήτων.
- ❖ **Με την υλοποίηση Έργων Υποδομών, Δημοσίων κυρίως**, όπως :
Μεταφορών : Οδικών, Σιδηροδρομικών, Λιμένων και Αεροδρομίων,
Έγγειων Βελτιώσεων : Φράγματα, σταθμοί και δίκτυα Ύδρευσης και Αποχέτευσης, Σταθμών Παραγωγής και Δικτύων διανομής ενέργειας και τηλεπικοινωνιών,
Περιβαλλοντικών Έργων : Διαχείρισης Απορριμμάτων, Βιολογικών Καθαρισμών, Έργα Προστασίας και Αποκατάστασης από Φυσικές Καταστροφές
- ❖ **Με εξειδικευμένες δραστηριότητες Έργων Πολιτικού Μηχανικού** : Αναπλάσεις οικισμών, συντηρήσεις, επισκευές κτιρίων, δικτύων και εγκαταστάσεων, Ηλεκτρομηχανολογικών: τεχνολογικού εξοπλισμού και εκσυγχρονισμού βιομηχανικών και ηλεκτρομηχανικών εγκαταστάσεων: Σταθμών και δικτύων Ήπιων μορφών ενέργειας .

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο τομέας των κατασκευών αποτελείται από ένα σύνολο επί μέρους, πολύ σημαντικών κλάδων σε άμεση σχέση με το αντικείμενό του.

Επί πλέον η αύξηση των ως άνω δραστηριοτήτων του αντανακλά αντίστοιχα στην αύξηση των δραστηριοτήτων των βασικών κλάδων με τους οποίους έχει συνέργειες και παρεμφερείς δραστηριότητες, όπως με την παραγωγή δομικών και άλλων υλικών, τα προϊόντα των λατομικών και μεταλλευτικών εξορύξεων και εκμεταλλεύσεων, με τη βιομηχανία προϊόντων ξύλου, μετάλλου, τσιμέντου και σκυροδέματος, γυαλιού, κεραμικών κ.ά, προκειμένου και οι κλάδοι αυτοί να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες απαιτήσεις για τα συναφή αυτά προϊόντα.

Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα – όπως αναφέρθηκε – η συνολική πραγματική συνεισφορά του κλάδου στην ανάπτυξη και στο παραγόμενο προϊόν να είναι μεγαλύτερη, σχεδόν διπλάσια, της άμεσης συνεισφοράς αυτού.

Οι βασικές κατηγορίες των έργων του κατασκευαστικού τομέα παρουσιάζονται:

A) Για τον πρώτο τομέα των Έργων Υποδομής, Δημοσίων κυρίως ή και Συγχρηματοδοτούμενων στο παρακάτω Οργανόγραμμα της Γενικής Γραμματείας Υποδομών. Επίσης συνοπτικά από τις αντίστοιχες κατηγορίες στις οποίες εντάσσονται οι Εργοληπτικές Επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν Δημόσια Έργα. :

1. Οργανόγραμμα της Γενικής Γραμματείας Υποδομών

A. Γενική Διεύθυνση Σχεδιασμού των Υποδομών

B. Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών

- Διεύθυνση Οδικών Υποδομών
- Διεύθυνση Υποδομών σιδηρής τροχιάς, Συντηρήσεων και Ασφάλειας
- Διεύθυνση Αεροδρομίων
- Διεύθυνση Υποδομών και Συμβάσεων Παραχώρησης
- Διεύθυνση Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης Υποδομών με σύμβαση Παραχώρησης

Γ. Γενική Διεύθυνση Υδραυλικών, Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών

- Διεύθυνση Ύδρευσης, Αποχέτευσης, και Επεξεργασίας λυμάτων
- Διεύθυνση Αντιπλημμυρικών και Εγγειοβελτιωτικών έργων
- Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών
- Διεύθυνση Κτηριακών Υποδομών

Δ. Γενική Διεύθυνση Προδιαγραφών, Μητρώων και Απαλλοτριώσεων

Ε. Γενική Διεύθυνση Αποκατάστασης Επιπτώσεων από φυσικές καταστροφές

Επίσης οι αποκεντρωμένες στις Περιφέρειες Ειδικές Υπηρεσίες Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ): Μακεδονίας, Στερεάς Ελλάδος, Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων, Ηπείρου και Κερκυράς, Κρήτης και Δωδεκανήσου, Εβρου και ΕΥΔΕ Θεσσαλίας.²⁵

²⁵ Πηγή :Υπ. Υποδομών & Μεταφορών, Γενική Γραμματεία Υποδομών

2. Κατηγορίες έργων που εντάσσονται οι Εργοληπτικές Επιχειρήσεις Δημοσίων Έργων

A. Βασικές κατηγορίες Έργων : Οδοποιία, Οικοδομικά, Υδραυλικά, Λιμενικά, Ηλεκτρομηχανολογικά, Βιομηχανικά, Ενεργειακά.

B. Ειδικές κατηγορίες Έργων : Πλωτών Έργων & Εγκαταστάσεων Ναυπηγείων, Αποκαλύψεως Μεταλλείων, Καθαρισμού & Επεξεργασίας Νερού, Υγρών, Στερεών & Αερίων Αποβλήτων, Ηλεκτρονικού Εξοπλισμού, Πρασίνου .²⁶

Όσον αφορά την Χρηματοδότηση των ως άνω Δημοσίων Έργων Υποδομών και Κτιριακών, αυτή έχει ως εξής:

α. Έργα τα οποία υλοποιούνται αμιγώς από Εθνικούς πόρους

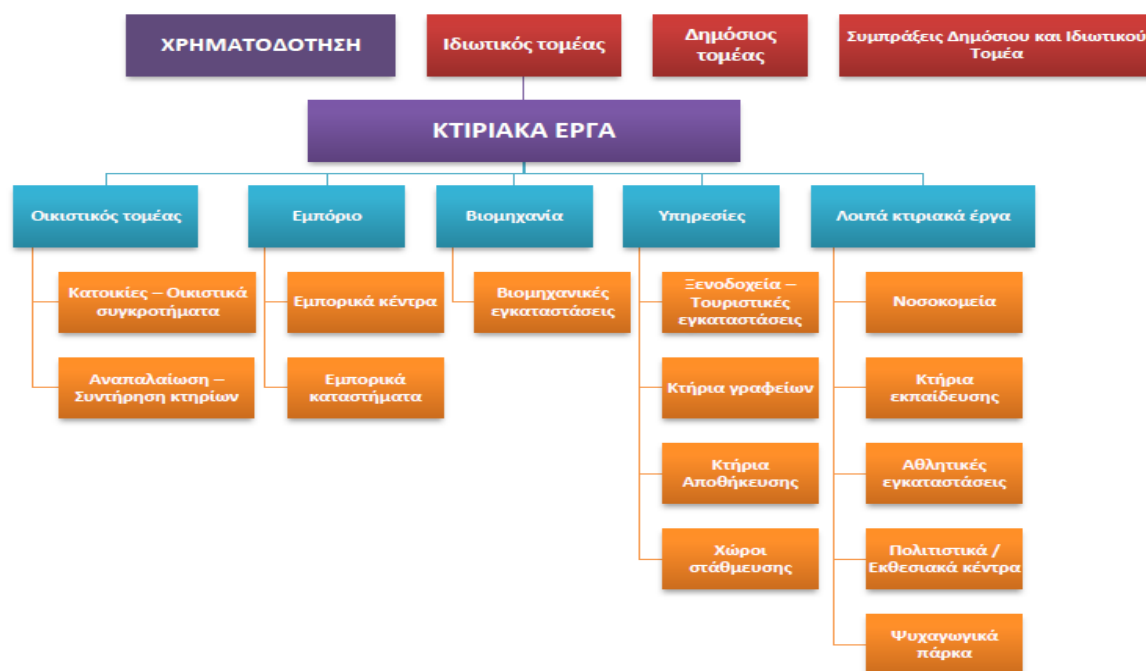
β. Έργα που συγχρηματοδοτούνται από Εθνικούς και Ευρωπαϊκούς Πόρους

γ. Έργα που για την υλοποίησή τους γίνονται Συμπράξεις μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)

δ. Μεγάλα έργα συνήθως Αυτοκινητόδρομοι και Αεροδρόμια που υλοποιούνται ως ανταποδοτικά με τις Συμβάσεις Παραχώρησης.

B) Η δεύτερη μεγάλη κατηγορία των δραστηριοτήτων του κατασκευαστικού κλάδου είναι τα **Κτιριακά και Οικοδομικά έργα**

Διάγραμμα 3.2 Κατηγορίες Κτιριακών Έργων



Πηγή: IOBE 2019 «Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

²⁶ Πηγή : Διεύθυνση Μητρώων και Τεχνικών Επαγγελματιών του Υπ. Υποδομών & Μεταφορών

Τα έργα αυτά όπως φαίνεται στο Διαγρ. 3.2 των κατηγοριών Κτιριακών έργων της Έκθεσης του ΙΟΒΕ 2019', είναι κατοικίες κυρίως, όπως και οι ειδικές κατηγορίες έργων συντηρήσεων, έργων εγκαταστάσεων που υποστηρίζουν τη Βιομηχανία, τον Τουρισμό, το Εμπόριο, τη Γεωργία κ.ά.

Η χρηματοδότηση του μεγαλύτερου μέρους των έργων αυτών είναι ιδιωτική, κυρίως η Οικοδομική δραστηριότητα, ενώ από το Δημόσιο γίνεται με τις ίδιες κατηγορίες χρηματοδότησης των έργων Υποδομής, δηλαδή Εθνικοί, Κοινοτικοί πόροι, Συγχρηματοδοτήσεις Δημ. Ιδιωτ. Τομέα, και αφορούν τα Σχολικά και Πανεπιστημιακά Συγκροτήματα, τα Νοσοκομεία, τις Αθλητικές εγκαταστάσεις, τα Πολιτιστικά κέντρα κ.ά.

3.3 Συμβολή των κατασκευών στην Ελληνική Οικονομία

Οι κατασκευές, όπως ήδη έχει αναφερθεί, αποτελούν ένα στρατηγικό τομέα για την οικονομική ανάπτυξη με σημαντική άμεση, αλλά και έμμεση συνεισφορά στην δημιουργία του Εγχώριου Παραγόμενου Προϊόντος (ΑΕΠ) σε βαθμό που η πραγματική συνολική συνεισφορά του κατασκευαστικού τομέα στη δημιουργία του ΑΕΠ να είναι υψηλότερη, σχεδόν διπλάσια από το μέγεθος της άμεσης συνεισφοράς του.

Η μεγάλη συμβολή του κατασκευαστικού τομέα στην απασχόληση, στην Περιφερειακή ανάπτυξη και την άρση της γεωγραφικής απομόνωσης με τα Έργα Υποδομών και με την κατασκευή της κατοικίας και η σύνδεσή του και οι αλληλεπιδράσεις με πολλούς κύριους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας καθιστούν τη συμμετοχή των κατασκευών στη συνολική προστιθέμενη αξία ιδιαίτερα υψηλή. Αναλυτικότερα:

3.3.1 Προστιθέμενη αξία του κατασκευαστικού τομέα

Ο κλάδος των κατασκευών, μεταξύ των άλλων, πέτυχε ένα υψηλό ρυθμό μεγέθυνσης την εικοσαετία πριν την κρίση με την προστιθέμενη αξία του στενού πυρήνα να έχει σημαντικά ανοδική τάση - με κάποιες μικρές διακυμάνσεις - και να έχει διαμορφωθεί έτσι το 2006 **στα 15 δις. 8,4% του ΑΕΠ**, και του ευρύτερου τομέα στα **22,5 δις. στο 11% του ΑΕΠ** και με σημαντική συμβολή στις ακαθάριστες επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου.

Παρα ταύτα ο κατασκευαστικός κλάδος επηρεάστηκε πολύ περισσότερο από άλλους κλάδους από την ύφεση της ελληνικής οικονομίας, η οποία οδήγησε στην μεγάλη πτώση των επενδύσεων και της κατασκευαστικής δραστηριότητας, με την προστιθέμενη αξία να

παρουσιάζει από το 2007 έως το 2017 συνεχή και έντονη πτώση περίπου - 51% (Πίν.3.3.1& 3.3.2. διαγρ. 3.3.1).

Πίνακας 3.3.1 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία στον κλάδο των κατασκευών 1995 -2006 σε εκατ. Ευρώ

Τρέχουσες τιμές	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Κατα-Σκευές	4709	5374	6313	7426	8489	8840	9574	10301	14318	16057	11375	18086
Ακαθ.Εγ Προϊόν ΑΕΠ	93064	103037	114712	125263	133789	141247	152194	163461	178905	193716	199242	218862
% ΑΕΠ Κλάδου μόνο	5,06	5,21	5,50	5,92	6,34	6,26	6,30	6,30	7,90	8,29	5,71	8,30

Α. Ξηροτύρη, Επεξεργασία από στοιχεία Ελληνικής Στατιστικής Αρχής

Πίνακας 3.3.2 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία στον κλάδο των κατασκευών 2007 – 2018 σε εκατ. Ευρώ

Τρέχουσες τιμές	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Κατα – σκευες	15017	10719	10550	8888	6310	5821	4701	3783	3314	3844	3699	4008
Ακαθ. Εγλ. Πρ ΑΕΠ	232695	241990	237534	226031	207029	191204	180654	178656	177258	176488	180218	184714
% ΑΕΠ του Κλάδου μόνο	6,46	4,42	4,44	3,93	3,05	3,04	2,60	2,12	1,87	2,17	2,06	2,17

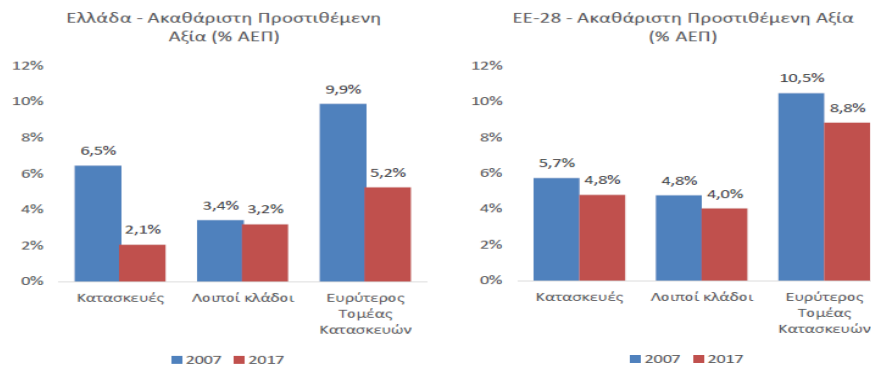
Α. Ξηροτύρη, Επεξεργασία από στοιχεία Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (Ενημέρ.7/3/2019)

Από τους πίνακες και τα Διάγραμμα 3.3.2 & 3.3.3 που ακολουθούν, προκύπτει ότι:

- Η βαθιά οικονομική κρίση επηρέασε κατεξοχήν τον κατασκευαστικό κλάδο, λόγω της μείωσης των εισοδημάτων, της αύξησης της φορολογίας και της δραστική περικοπής – διακοπής - των στεγαστικών δανείων, γεγονότα που έφεραν την κατάρρευσης της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας, όπως και λόγω της μείωσης των Εθνικών πόρων, του

Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) και των Χρηματοδοτήσεων, προκειμένου να επιτευχθούν υψηλά πρωτογενή πλεονάσματα και να καλυφθούν οι δανειακές υποχρεώσεις της χώρας, αιτίες που έφεραν και τη στασιμότητα στην κατασκευή έργων Υποδομών.

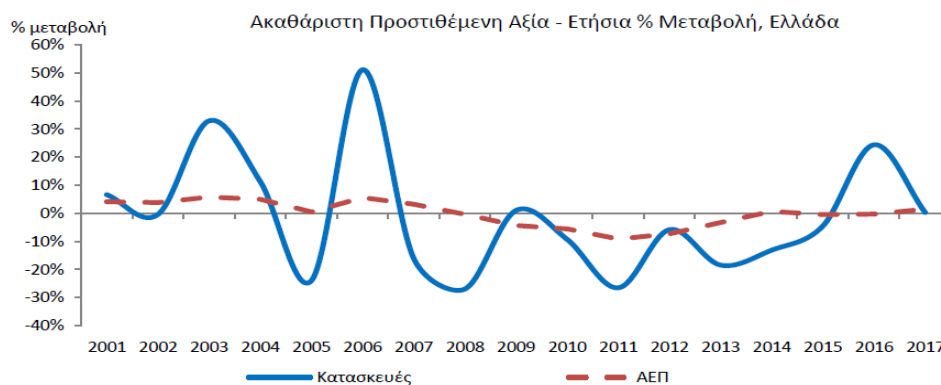
Διάγραμμα 3.3.1 Ακαθάριστη Προστιθέμενη αξία τομέα κατασκευών % του ΑΕΠ σε Ελλάδα και Ε28Π



Πηγή :Eurostat, Ανάλυση IOBE

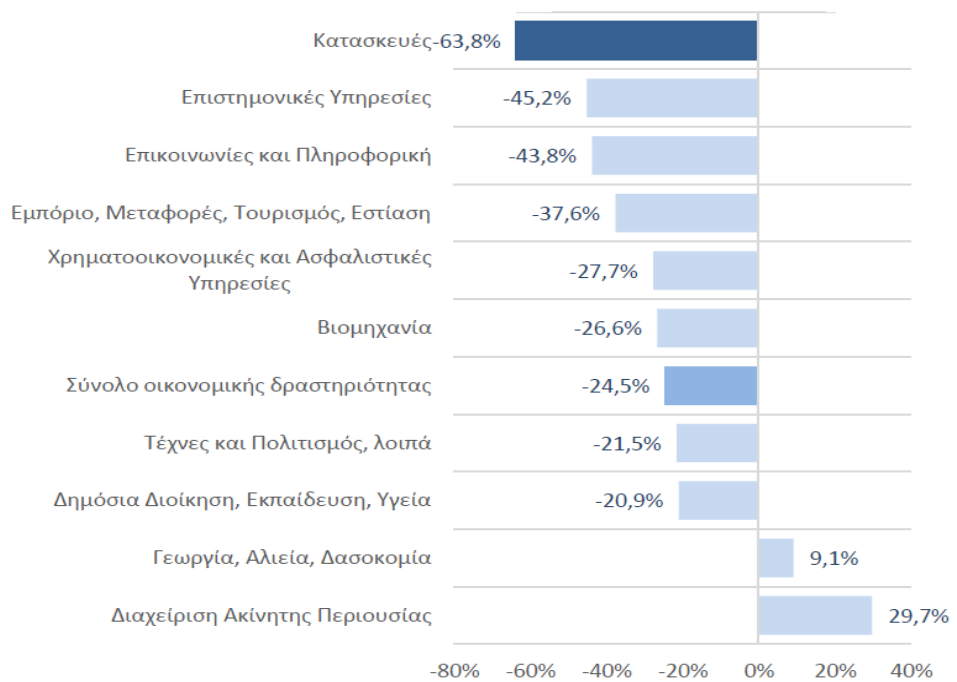
Επίσης ότι τα στοιχεία της Eurostat και η σχετική ανάλυση του IOBE δείχνουν ότι οι κατασκευές στην Ελλάδα σημείωσαν την μεγαλύτερη πτώση και τις εντονότερες διακυμάνσεις. Αν συγκρίνουμε τις μεταβολές της προστιθέμενης αξίας με αυτές του ΑΕΠ (διαγρ.3.3.2), οι κατασκευές σημείωσαν μεγαλύτερες διακυμάνσεις από αυτές του ΑΕΠ στην κρίση. Χαρακτηριστικό και λίαν ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι και σχετικά με τους άλλους κλάδους της Οικονομίας οι κατασκευές σημείωσαν και με διαφορά την μεγαλύτερη πτώση, φθάνοντας το 2017 στη μεγαλύτερη μείωση - 64% σε σχέση με το 2007, έναντι -24,5% μείωση στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας.

Διάγραμμα 3.3.2 % Μεταβολή της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας των κατασκευών και του ΑΕΠ στην Ελλάδα



Πηγή : IOBE Έκθεση 2019

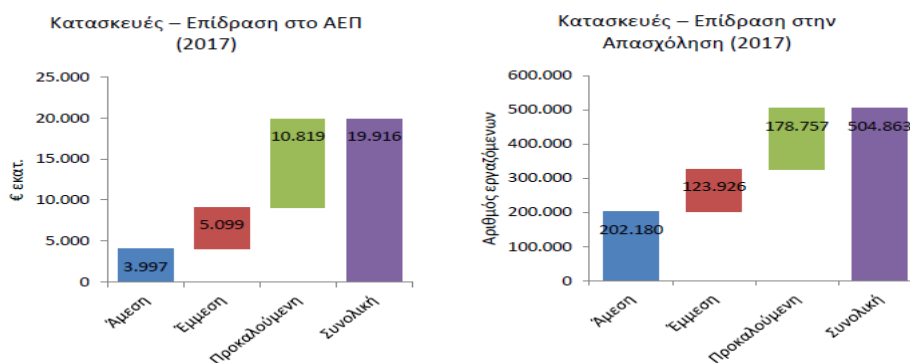
Διάγραμμα 3.3.3 Ποσοστιαία μεταβολή Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας



Πηγή: EUROSTAT, Ανάλυση IOBE

Τελικά επειδή η πτώση αυτή της κατασκευαστικής και κυρίως της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας και των αντίστοιχων επενδύσεων, εκτός από την καθοριστική αρνητική επίδραση που είχε στην πορεία του ίδιου του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεων του, σημαντική επίδραση είχε και στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας και στη διαμόρφωση του ύψους του ΑΕΠ. Χαρακτηριστικός γιαυτό είναι το Διάγρ. 3.3.4 «άμεση και έμμεση και προκαλούμενη αξία των κατασκευών στο ΑΕΠ»

Διάγραμμα 3.3.4. Άμεση, έμμεση και προκαλούμενη επίδραση του τομέα των κατασκευών στο ΑΕΠ



Πηγή : IOBE , Έκθεση 2019

3.3.2 Συμβολή στην απασχόληση

Η συμβολή του κατασκευαστικού τομέα στην Απασχόληση είναι σημαντική και πολύπλευρη. Δημιουργούνται σε όλη την επικράτεια σημαντικές θέσεις απασχόλησης πολλαπλών ειδικοτήτων εργατοτεχνικού και επιστημονικού προσωπικού: Τόσο από την μεγάλη συμμετοχή του κατασκευαστικού τομέα στην Περιφερειακή Ανάπτυξη και στην άρση της απομόνωσης, με έργα Οδικών, Εγγειοβελτιωτικών και Κοινωνικών Υποδομών κυρίως, όσο και από την επιρροή που έχει η Οικοδομική δραστηριότητα του κατασκευαστικού τομέα, ιδιαίτερα με την κατασκευή κατοικίας, στην αγορά, στις θέσεις εργασίας και την συνοχή των τοπικών κοινωνιών.

Επίσης σε όρους απασχόλησης, λαμβάνοντας υπόψη και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του με άλλους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, η συνολική συνεισφορά της κατασκευαστικού τομέα είναι ιδιαίτερα υψηλή.

Διαχρονικά η εξέλιξη της απασχόλησης στον κατασκευαστικό τομέα φαίνεται στους παρακατω πίνακες από τους οποίους προκύπτουν συνοπτικά τα εξής:

Πίνακας 3.3.2.1 Εξέλιξη της απασχόλησης στον ευρύτερο τομέα των κατασκευών από 1951 – 1984, σε χιλιάδες άτομα

Κλάδος Δραστηριότητας	Απασχολούμενο Δυναμικό	1951	1961	1971	1981	1982	1983	1984
Συνολικό Δυναμικό	Πραγματική Απασχόληση	2660	3423	3143	3388	3491	3508	3500
Κατασκευές	Πραγματική Απασχόληση	68	150	240	311	294	273	250
Κατασκευές % του συνόλου		2,20	4,40	7,60	8,3	8,4	7,8	7,2

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων της ΕΛΛΣΤΑΤ από Αν. Ταρπάγκο «Βιομηχανία Τεχνικών Κατασκευών 1951- 1984»

α. Σε ολόκληρη την μεταπολεμική τριακονταετία (1950 – 1981) η εξέλιξη του απασχολούμενου εργατοτεχνικού δυναμικού στον ευρύτερο τομέα των κατασκευών εμφανίζει μία εντυπωσιακή ανοδική πορεία . Από 2,6% στο σύνολο το 1951 έφθασε στο 4,4% το 1961, στο 7,6% το 1971 και στο 9,2% το 1981. Στην πενταετία όμως μετά το 1981 το απασχολούμενο δυναμικό στις τεχνικές κατασκευές έχει πτωτική πορεία και από το 9,2% το

1981 μειώνεται στο 7,2% το 1984. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του πίνακα 3.3.2.1 το εργατοτεχνικό προσωπικό στον κλάδο σχεδόν τετραπλασιάζεται στην μεταπολεμική τριακονταετία, ενώ το αντίστοιχο στη Βιομηχανία μόλις αυξάνεται κατά μισή φορά.

Πίνακας 3.3.2.2 Απασχόληση στον κλάδο των κατασκευών μόνο (στενό πυρήνα) από 1996 – 2007, σε χιλιάδες άτομα

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ Σε χιλ. άτομα	265	264	290	285	295	301	313	340	344	366	370	389

Α. Ξηροτύρη, Επεξεργασία από Πίνακα της ΕΛΣΤΑΤ

β. Η απασχόληση στον κλάδο των κατασκευών μόνο (στενό πυρήνα) από 1996 –2007 παρουσιάζει μια σταθερά ανοδική πορεία όπως προκύπτει από την επεξεργασία των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ στον παραπάνω πίνακα. Φθάνει έτσι **στη μέγιστη τιμή των 389.000 εργαζόμενων το 2007** (Ολοκλήρωση Κοινοτικών πλαισίων στήριξης, Ολυμπιακών έργων, ικανοποιητικό ΠΔΕ). Ενώ **στον ευρύτερο τομέα των κατασκευών το 2008 ο αριθμός των απασχολούμενων πλησιάζει τις 590.000.**

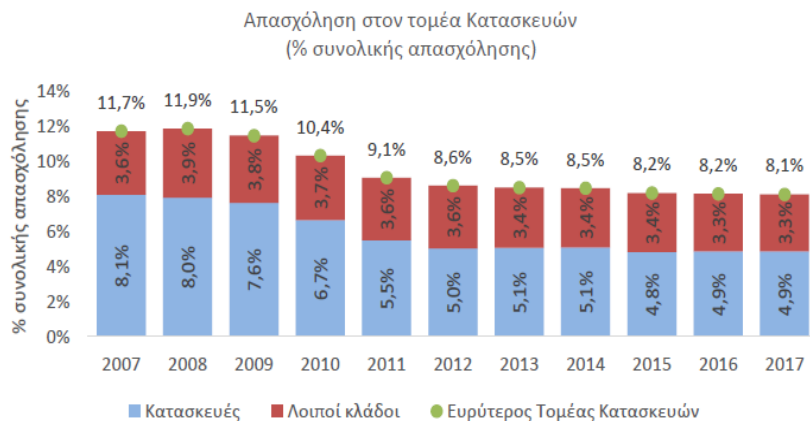
Διάγραμμα 3.3.2.1 Απασχόληση στον τομέα των κατασκευών, σε χιλ. άτομα, από το 2007, αρχή ύφεσης έως 2017



Πηγή: Eurostat, Ανάλυση IOBE

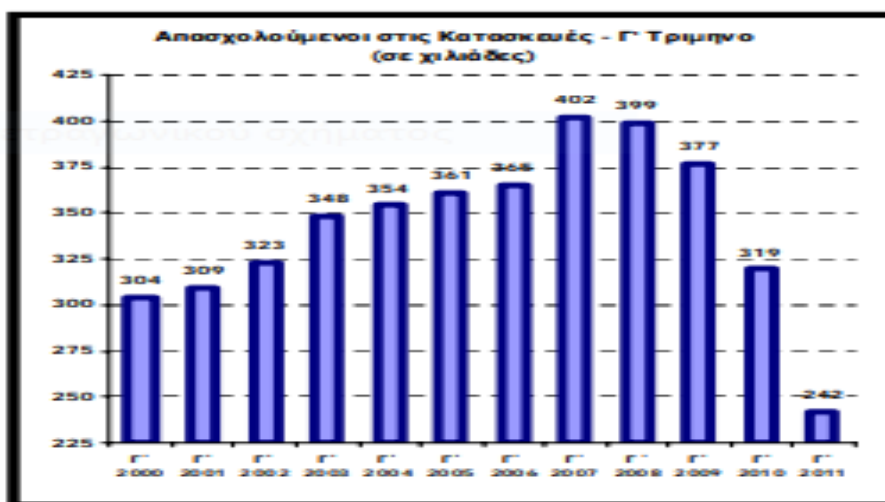
γ. Στον στενό πυρήνα αυτού, μειώνονται κατά το ήμισυ περίπου, **από 389.000 το 2007 σε 202.000 το 2017, μεταβολή -48,2% και % της συνολικής απασχόλησης από 8,1% το 2007 σε 4,9% το 2017, μεταβολή -40%.** Στον ευρύτερο τομέα των κατασκευών οι απασχολούμενοι μειώνονται **από 590.000 το 2007 σε 337.000 το 2017 μεταβολή -40% και % της συνολικής απασχόλησης από 11,7% το 2007 σε 8,1% το 2017, μεταβολή -30%.**

Διάγραμμα 3.3.2.2. Απασχόληση στον τομέα των κατασκευών % συνολικής απασχόλησης, 2007 - 2017



Πηγή: Eurostat, Ανάλυση IOBE

Διάγραμμα 3.3.2.3 Απασχολούμενοι στις κατασκευές από 2000 – 2011



Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

δ. Οι επιπτώσεις της ύφεσης εκτός από την οικονομική τους διάσταση έχουν και την κοινωνική τους, που προέρχεται από την εκτίναξη της ανεργίας η οποία σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, τον Δεκέμβριο του 2013, η συνολική ανεργία ανήλθε στην Ελλάδα στο 27,5% (1,349 εκατ. άτομα) στο σύνολο του πληθυσμού, έναντι 8,0% το 2008.

ε. Στον κατασκευαστικό τομέα και ειδικότερα στις οικοδομικές δραστηριότητες, όπως αναφέρθηκε, η επίπτωση της ύφεσης ήταν η πολύ δυσμενέστερη όχι μόνο στην προστιθέμενη αξία, αλλά και στην απασχόληση. Συνολικά την περίοδο 2008 και 2017 η απασχόληση στον

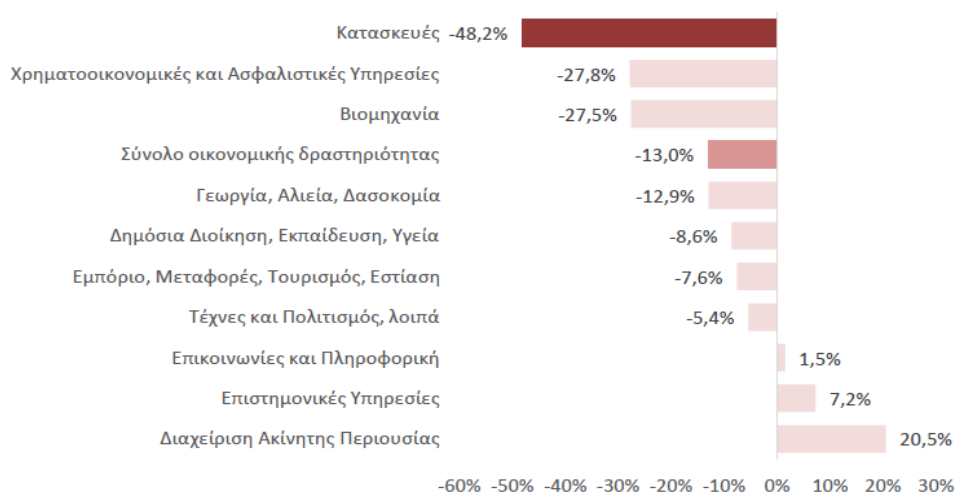
κλάδο κλάδο **μειώθηκε κατά 48,2%** περίπου, όταν η αντίστοιχη μείωση στο σύνολο της οικονομίας ήταν **13%** (διάγρ.3.3.2.4) . Όσον αφορά τη διάρθρωση της απασχόλησης στην περίοδο της ύφεσης περισσότερο από τους μισούς εργαζόμενους απασχολήθηκαν σε εξειδικευμένες κατασκευαστικές δραστηριότητες²⁷.

Επίσης πέρα από την γενική μείωση της απασχόλησης έντονη και ανησυχητική είναι η τάση μείωσης της συμμετοχής του εργατοτεχνικού και επιστημονικού δυναμικού στις κατασκευαστικές δραστηριότητες και αντίστοιχα ανησυχητικό το φαινόμενο της διαρροής εξειδικευμένων - εγκεφάλων - του brain drain. Σε σχετική έρευνα του ICAP το 2018 το 20% των ατόμων που έφυγαν στο εξωτερικό είχαν πτυχίο Μηχανικού και το 11% εργαζόταν με καλές προοπτικές στις κατασκευές²⁸.

Πάρα ταύτα ο κατασκευαστικός τομέας εξακολουθεί να αποτελεί το κλειδί της Ισόρροπης – Περιφερειακής Ανάπτυξης και γι αυτό και μέσα στην κρίση η απασχόληση στις κατασκευές στις περισσότερες Περιφέρειες της χώρας παραμένει σημαντική.

Εξακολουθεί γι αυτό να έχει σημαντική θέση στην ελληνική οικονομία και να αποτελεί την σημαντική ελπίδα και μοχλό της ανοδικής πορείας σε μία βιώσιμη ανάπτυξη με καλύτερες και σταθερές θέσεις εργασίας, με εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών και καινοτόμων διαδικασιών στην οργάνωση της κατασκευής.

Διάγραμμα 3.3.2.4 Ποσοστό μεταβολής της απασχόλησης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας 2007- 2017



Πηγή: Eurostat, Ανάλυση IOBE

²⁷ IOBE Έκθεση 2019 «Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

²⁸ ICAP 2018

3.5 Δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στα Τεχνικά έργα Υποδομής, τα Κτιριακά, κυρίως στην κατοικία, και στην Παραγωγή ενέργειας

3.5.1 Επενδύσεις στα Τεχνικά έργα Υποδομής και τα Κτιριακά

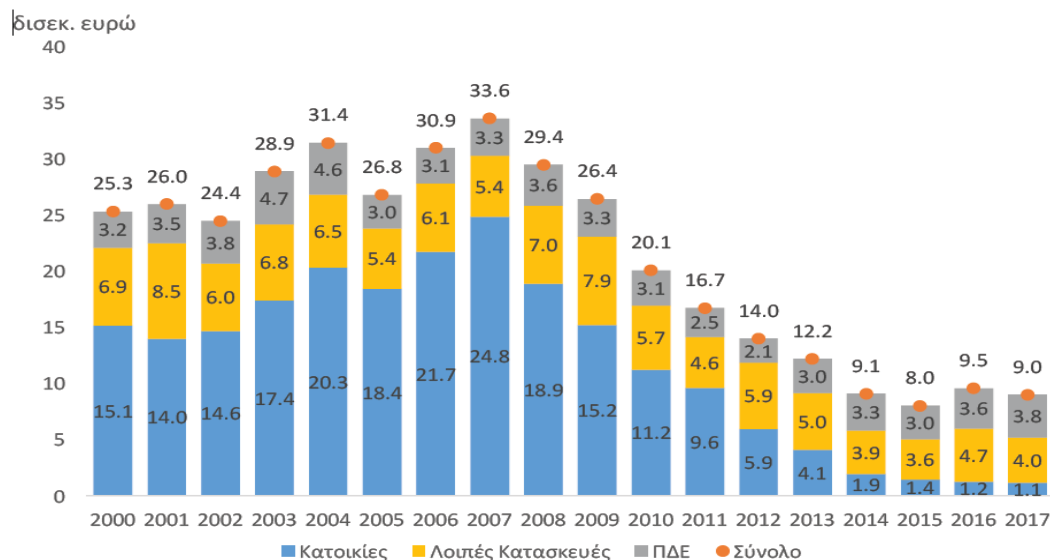
Οι επενδύσεις στις διάφορες κατασκευές και ιδιαίτερα στις κατοικίες είχαν ανοδική πορεία στη εικοσαετία προ της κρίσης, ενώ οι επενδύσεις από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων παρέμειναν περίπου σταθερές με σχετικές αυξομειώσεις, κυρίως αυξήσεις στην περίοδο κατασκευής των έργων των Ολυμπιακών αγώνων και μειώσεις στην πρώτη πενταετία από την έναρξη της κρίσης. Ειδικότερα στην περίοδο της κρίσης από 2008 έως και σήμερα οι επενδύσεις στις κατασκευές έχουν πτωτική πορεία, με τις επενδύσεις στις κατοικίες να παρουσιάζουν κατακόρυφη πτώση.

Όπως ήταν αναμενόμενο με την κρίση η **συνολική δαπάνη για τις επενδύσεις για τα κατασκευαστικά έργα μειώθηκε από 33,6 δις το 2007 σε μόλις 9,0 δις το 2017.**

Όπως αναφέρθηκε, κατακόρυφη ήταν η υποχώρηση στις επενδύσεις στις κατοικίες κατά 95.4%, αφού το 2017 διαμορφώθηκαν μόλις στο 1,1 δις από 24,8 δις το 2007.

Όσον αφορά τα έργα Υποδομών και συντήρησης μέσω ΠΔΕ αυτά διατηρήθηκαν σε ένα επίπεδο περί τα 3 δις – 3,5 δις κατά μέσο όρο, όσο περίπου και το 2007.

Διάγραμμα 3.5.1.1 Οι επενδύσεις σε κατασκευές ανά κατηγορία από 2000 – 2017, σε δις ευρώ



Πηγή: Στοιχεία από Eurostat, Εθνικοί λογαριασμοί, Κρατικοί Προϋπολογισμοί, μετά από την ανάλυση του IOBE στην Έκθεση 2018

3.5.2. Οι επενδύσεις στην παραγωγή Ενέργειας

Από το 1880 - 1950 ο κλάδος της παραγωγής και διανομής της ενέργειας παρέμεινε στην ιδιωτική πρωτοβουλία με σημαντικό αριθμό μεγάλων ιδιωτικών κυρίως και δημοτικών μονάδων που έφθασαν το 1950 στις 385. Χαρακτηρίζεται ως κλάδος εντάσεως εργασίας, όπου απασχολείται το μεγαλύτερο ποσοστό εργατικού δυναμικού.

Οι επενδύσεις και οι αντίστοιχες επιχειρήσεις στην παραγωγή της Ενέργειας είτε προηγήθηκαν των επενδύσεων στα άλλα έργα Υποδομών, ακόμη και αυτών των μεταφορών ή στην αρχή της κοινής πορείας τους είχαν σημαντικό προβάδισμα. Έτσι την περίοδο 1900 -- 1920 που χαρακτηρίζεται από την ίδρυση των πρώτων μεγάλων εταιρειών σε κλάδους αιχμής, που είχαν την μορφή ΑΕ και πραγματοποίησαν σημαντικές επενδύσεις, η αρχή έγινε με τα εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, όπως η Ελληνική Εταιρία Συστήματος Thomson – Houston που κατασκεύασε το πρώτο ατμοηλεκτρικό εργοστάσιο.

Την περίοδο 1923 - 1940 ιδρύονται μεγαλύτερες επιχειρήσεις, δηλαδή επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερα από 25 άτομα, στην παραγωγή ενέργειας, στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας, της ελαφριάς χημικής βιομηχανίας, των οικοδομικών υλικών-τσιμεντοβιομηχανίες και των κατασκευών. Οι κλάδοι αυτοί και ειδικότερα ο κλάδος παραγωγής ενέργειας χαρακτηρίζονταν από την ύπαρξη σημαντικού αριθμού μεγάλων μονάδων, στις οποίες απασχολούνταν το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού, π.χ. 120 άτομα στην Ύφαντουργία έναντι 200 ατόμων στην παραγωγή ενέργειας .

Τον Αύγουστο του 1950 ιδρύεται η **Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού**, με σκοπό τη χάραξη και εφαρμογή μιας εθνικής ενεργειακής πολιτικής, η οποία «μέσα από την εντατική εκμετάλλευση των εγχώριων πόρων και την ενοποίηση των δικτύων σε ένα εθνικό διασυνδεδεμένο σύστημα να κάνει το ηλεκτρικό ρεύμα δικαίωμα του κάθε Έλληνα πολίτη»²⁹. Με την ίδρυση της ΔΕΗ εθνικοποιείται η παραγωγή και διανομή της ηλεκτρικής ενέργειας, και εθνικοποιούνται 385 μικρές ή μεγάλες, ιδιωτικές κυρίως και δημοτικές μονάδων.

Η ΔΕΗ με μία σειρά μεγάλων επενδύσεων με Ατμοηλεκτρικούς σταθμούς, με επίκεντρο τον Λιγνίτη περίξ της Πτολεμαΐδας, Υδροηλεκτρικούς και αργότερα μικρότερες σε ΑΠΕ, με εκτεταμένα δίκτυα διανομής και υπηρεσίες πελατών έγινε μία ισχυρή δημόσια επιχείρηση. Πολύ αργότερα, μετά 50 χρόνια σχεδόν, με τον ν. 2773/1999 αρχίζει η διαδικασία **απέλευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα** και οι ιδιώτες καλούνται

²⁹ *Ιστοσελίδα της ΔΕΗ*

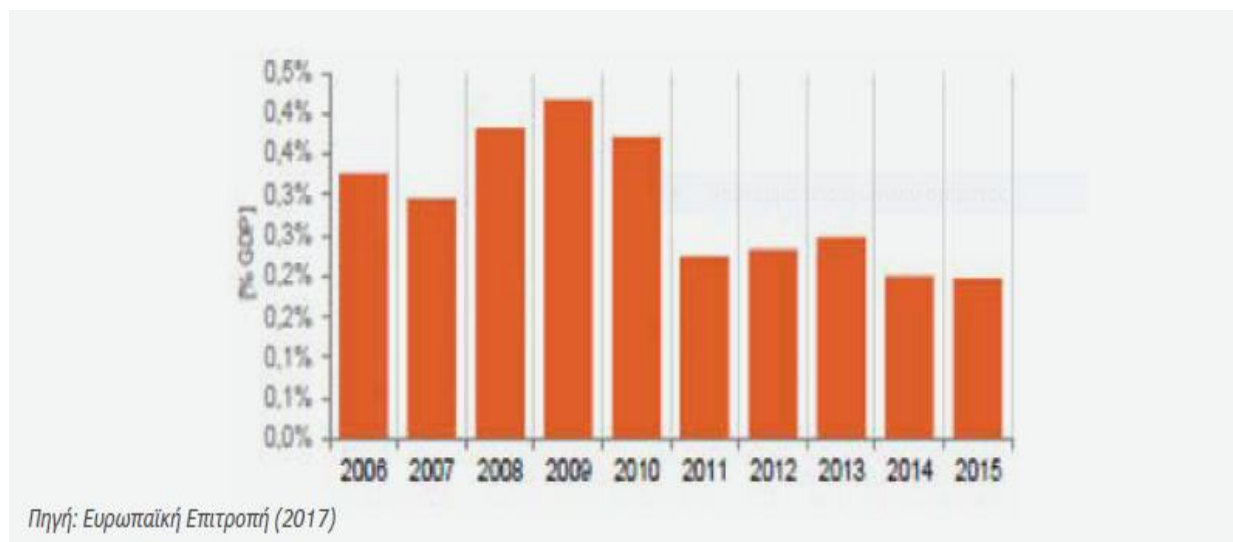
να συμμετέχουν στους διαγωνισμούς για άδειες Ηλεκτροπαραγωγής καταρχήν για μονάδες φυσικού αερίου, υδροηλεκτρικές και ΑΠΕ.

Τελικά το μονοπώλιο της ΔΕΗ στην παραγωγή, μεταφορά, διανομή και πώληση ηλεκτρικής ενέργειας έχει αρθεί πλήρως μετά από 12 χρόνια, **το 2012**.

Η άμεση συνεισφορά του ενεργειακού τομέα της Ελλάδας στην οικονομική ανάπτυξη διαμορφώθηκε το 2012 σε περίπου 6,0% σε όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας ή σε 93.630 ανθρώπους που απασχολήθηκαν άμεσα στην χώρα και περίπου 150.000 έμμεσα, βάσει δεδομένων του Ινστιτούτου Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης. (ΙΕΝΕ).

Σήμερα οι ενεργειακές επενδύσεις στην Ελλάδα σε μικρά και μεγάλα έργα παραγωγής και διαχείρισης ενέργειας αναμένεται να αποτελέσουν ένα από τους κινητήριους, αναπτυξιακούς μοχλούς όχι μόνο στον ενεργειακό τομέα και τις επιχειρήσεις του αλλά συνολικά στην Οικονομία. Σύμφωνα με την Έκθεση 2018 του ΙΕΝΕ τον ελληνικό ενεργειακό τομέα «προκύπτει ουσιαστική πρόοδος σε βασικά έργα υποδομής, στο χώρο των επενδύσεων και στο σύνθετο εγχείρημα της χάραξης ενεργειακής πολιτικής»³⁰.

Διάγραμμα 3.5.2.1 Ακαθάριστος Σχηματισμός Πάγιου Κεφαλαίου στον Ενεργειακό κλάδο ως ποσοστό του ΑΕΠ από 2006 - 2017



³⁰ Ετήσιες Έκθεσεις 2018,209 του ΙΕΝΕ «Ελληνικός Ενεργειακός Τομέας»

Κεφάλαιο 4. Αριθμός, μέγεθος και χαρακτηριστικά των Κατασκευαστικών Επιχειρήσεων

4.1 Εισαγωγή

Το μέγεθος, η δομή και η οικονομική διάρθρωση των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων και εταιριών από την μεταπολεμική περίοδο μέχρι σήμερα έχουν περάσει από διάφορες φάσεις και οικονομικές διακυμάνσεις, που επηρέασαν λόγω της στενής διασύνδεσης και αλληλεπίδρασης των επιχειρήσεων αυτών με τις επιχειρήσεις και άλλων κλάδων της οικονομίας.

- Ήδη από **το 1880**, αλλά κυρίως στη μεταπολεμική **εικοσαετία 1950- 1970** ο ρόλος του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του γίνεται καθοριστικός και ιδιαίτερα των οικοδομικών επιχειρήσεων. Η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα, λόγω και της καταστροφής μεγάλου αριθμού κατοικιών στη διάρκεια του πολέμου, εμφανίζει έκρηξη και καταγράφεται ως υπερδιπλάσια της τότε βιομηχανικής δραστηριότητας.

- Ιδιαίτερα σημαντική για τις επιχειρήσεις του τομέα των κατασκευών είναι και η **δεκαετία του 1970**, με τον σχηματισμό μεγάλων κατασκευαστικών συγκροτημάτων που κυριάρχησαν στην εσωτερική αγορά και που σε ένα κλίμα έντονης διεθνοποίησης των επιχειρήσεων των ΗΠΑ και της ΕΕ, επιχειρούν και οι ελληνικές την επέκτασή τους κυρίως προς τη Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική. Μετά **το 1978** οι μεγάλες ελληνικές εταιρίες στο Εξωτερικό παρουσιάζουν μία σχετικά πτωτική πορεία, για να ξαναρχίσουν αργότερα λόγω της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα μία εντατική προσπάθεια διεθνοποίησης, ενώ ισχυροποιούνται και παρουσιάζουν ανοδική πορεία οι μεγάλες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις που παρέμειναν στην εσωτερική αγορά.

- **Στην δεκαετία του 1990** συνεχίζεται η ανοδική πορεία των κατασκευαστικών – εργοληπτικών επιχειρήσεων όλων των βαθμίδων, λόγω των σημαντικών χρηματοδοτήσεων από την απορρόφηση του Β'ΚΠΣ, αλλά και της υψηλής ιδιωτικής Οικοδομικής δραστηριότητας, λόγω των χαμηλών επιτοκίων και της ευνοϊκής Τραπεζικής πολιτικής στη χορήγηση δανείων.

- **Η δεκαετία του 2000 – 2008** ήταν η πιο αποδοτική, χαρακτηρίστηκε «χρυσή δεκαετία», για τον κατασκευαστικό κλάδο και τις επιχειρήσεις του, λόγω των σημαντικών χρηματοδοτήσεων του Γ'ΚΠΣ και του ΕΣΠΑ, τις αυξημένες εθνικές χρηματοδοτήσεις για

την κατασκευή των Έργων των Ολυμπιακών αγώνων και της συνεχιζόμενης ευνοϊκής δανειακής πολιτικής προς τις κατασκευαστικές και τις οικοδομικές κυρίως επιχειρήσεις .

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για την περίοδο **2000 - 2008** οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις στο σύνολό τους έφθασαν το 2008 στις **114.000 περίπου**, απασχόλησαν ένα υψηλό αριθμό εργαζομένων, **πλέον των 300.000** (στον στενό πυρήνα των κατασκευών) και πέτυχαν ένα υψηλό κύκλο εργασιών, συνολικά στις κατασκευαστικές δραστηριότητες περί τις 16.000.000 χιλ. ευρώ, εκ των οποίων 10.000.000 χιλ. ευρώ περίπου στις οικοδομικές και 6.000.000 χιλ. ευρώ στα έργα Πολ. Μηχανικού.

Ο κλάδος των κατασκευών γίνεται ένας οργανικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας και περί τις πενήντα κατασκευαστικές επιχειρήσεις μετέχουν επιτυχώς στο Χρηματιστήριο.

Οι μεταβολές και συμπληρώσεις που έγιναν στη Νομοθεσία κατασκευής των δημοσίων έργων με τον ν. 2940/01 για «τις συγχωνεύσεις και εξαγορές των εργοληπτικών επιχειρήσεων», όπως και για την κατασκευή των μεγάλων έργων με τις «Συμβάσεις παραχώρησης» ευνόησαν τις εισηγμένες στο Χρηματιστήριο μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και οδήγησαν πολλές από τις μεσαίες σε αναγκαστιστικές συγχωνεύσεις με αυτές. Παρόλα αυτά μία ομάδα μεσαίων εισηγμένων εταιριών διατηρήθηκε και αυτό κατάφεραν να το επιτύχουν οι εταιρίες με εξειδικευμένο αντικείμενο και χρήση νέων τεχνολογιών.

Από την άλλη πλευρά συνεχίζει την ανοδική της πορεία η ιδιωτική Οικοδομική δραστηριότητα και αντίστοιχα οι Οικοδομικές Επιχειρήσεις.

Σε αυτό το οργανωτικό και οικονομικό περιβάλλον των κατασκευαστικών επιχειρήσεων αρχίζει η **περίοδος της χρηματοοικονομικής κρίσης, η δεκαετία 2009 - σήμερα**, όπου:

Η κατακόρυφη πτώση **κατά ¼ περίπου του ΑΕΠ της χώρας** και το σκληρό πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής, με παντελή έλλειψη αναπτυξιακού σχεδιασμού, η συρρίκνωση των εθνικών πόρων και του ΠΔΕ, η κατάρρευση της οικοδομής στην οποία αποδίδεται η κατακόρυφη πτώση των μεγεθών του κατασκευαστικού κλάδου , συντελούν ήδη από το 2008 στην διαρκή πτωτική τάση της συνολικής κατασκευαστικής δραστηριότητας με τα σχετικά στοιχεία της ΕΣΥΕ να αναδεικνύουν **ετήσιο ρυθμό μείωσης 50% περίπου**.

Ο αριθμός των κατασκευαστικών επιχειρήσεων μειώθηκε κατά πολύ ενώ πολλές που παραμένουν - τεχνικές κατασκευαστικές εταιρίες, εταιρίες παραγωγής και εμπορίας δομικών προϊόντων και υλικών, γραφεία και όμιλοι τεχνικών μελετών - υπολειπονται.

4.2. Αριθμός και μέγεθος των κατασκευαστικών επιχειρήσεων

Όπως φαίνεται στους παρακάτω πίνακες και Διαγράμματα η συντηρητική πλειοψηφία των κατασκευαστικών επιχειρήσεων είναι οι μικρές που απασχολούν έως 9 άτομα ή οι ατομικές, ενώ σε όλες τις περιόδους περίπου δύο στις τρεις επιχειρήσεις ασχολούνται με διάφορες και εν πολλοίς εξειδικευμένες κατασκευαστικές εργασίες, το 25% περίπου με την κατασκευή κτιρίων - κατοικιών κυρίως – και ένα μικρό σχετικά ποσοστό περί το 8% εκτελούν δημόσια κυρίως έργα Υποδομών, όπως μεταφορών, ύδρευσης, αποχέτευσης, προστασίας του περιβάλλοντος, αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές κ.ά., τα χαρακτηριζόμενα ως έργα πολιτικού μηχανικού.

Πίνακας 4.2.1 Η εξέλιξη του πλήθους των κατασκευαστικών επιχειρήσεων σε σχέση και με τον αριθμό των απασχολούμενων σε αυτές, από 2005 – 2013

Μέγεθος Επιχειρ	2005	2009		2010		2011		2012		2013	
	Απολ. Αριθμ.	Απολ. Αριθμ.	Ετησ Μετ.	Απολ. Αριθμ.	Ετησ Μετ.	Απολ. Αριθμ.	Ετήσ Μετ.	Απολ. Αριθμ.	Ετησ. Μετ.	Απολ. Αριθμ.	Ετησ. Μετ.
0-9 απασχολ	107138	109.693	2,3%	102617	-6,5%	90313	12%	84552	-6,40	82841	-2,0%
10-19 Απασχολ	2129	2199	3,2%	1535	-30%	1345	-12,4%	1542	-14,6%	1280	-16,9%
20-49 Απασχολ	819	586	-28,5%	803	37,0%	757	-5,7	592	-21,8%	332	-44%
50-249 Απασχολ	313	462	47,6%	331	-28,4%	269	-18,7%	175	-35%	157	-10,3%
50 + Απασχολ	23	12	-48%	12	0,0%	15	25%	13	13,4%	12	-7,7%
Σύνολο επ/σεων	110.422	112952	2,2%	105298	6,8%	92699	-12,0%	86.874	-6,3%	84622	-2,6%

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων της Eurostat του 2016

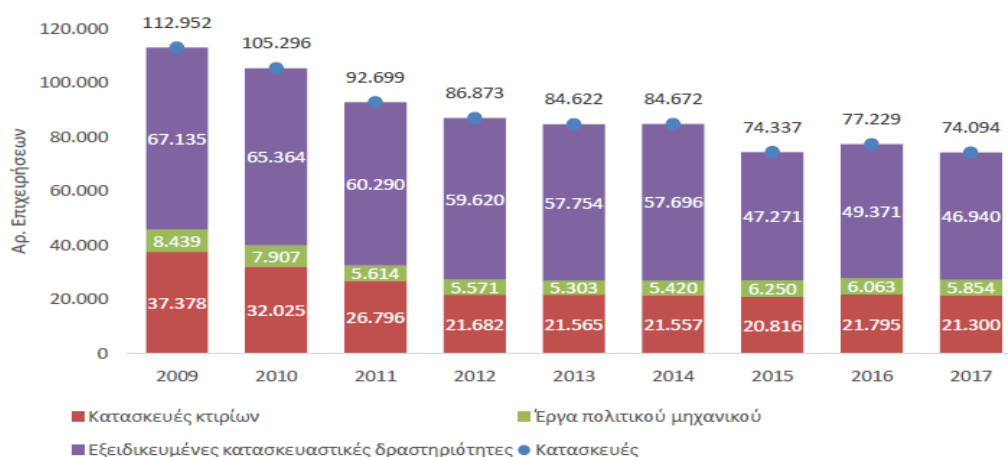
Αναλυτικότερα, όσον αφορά τον αριθμό των κατασκευαστικών επιχειρήσεων:

- ❖ Ο συνολικός αριθμός αυτών το 2005 ήταν 110.442 και έφθασε στη μέγιστη τιμή 112.952 το 2009, οπότε και αρχίζει η χρηματοοικονομική κρίση.
- ❖ Μετά το 2009 ο αριθμός των επιχειρήσεων βαίνει σημαντικά μειούμενος σε 84.622 το 2013, μεταβολή -25,5% και σε 74.094 το 2017 δηλαδή συνολική μείωση κατά 38.850 επιχειρήσεις, ήτοι μεταβολή -34,5%.

Επίσης όσον αφορά το μέγεθος των κατασκευαστικών επιχειρήσεων, σε σχέση και με τον αριθμό των απασχολούμενων σε αυτές, παρατηρείται ότι:

- ❖ Οι πολύ μικρές επιχειρήσεις, από ατομικές ή με απασχόληση μέχρι 9 άτομα αποτελούν, όπως ήδη αναφέρθηκε, την συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων του κλάδου των κατασκευών στην Ελλάδα.
- ❖ Πράγματι από τα στοιχεία της Eurostat προκύπτει ότι οι πολύ μικρές επιχειρήσεις του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα αποτελούν το 98 % αυτού, ενώ και στις άλλες χώρες της ΕΕ28 η κατάσταση είναι μεν παρόμοια με 23,7% κατά μέσο όρο, αλλά με σχετικά μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων που απασχολούν 10 – 19 άτομα.
- ❖ Το ίδιο παρατηρείται και με την κατανομή των εργοληπτικών επιχειρήσεων που μετέχουν στην ανάληψη δημοσίων έργων κατά τάξη πτυχίου ΜΕΕΠ.

Διάγραμμα 4.2.1 Αριθμός επιχειρήσεων κλάδου κατασκευών την περίοδο 2009 -2017



Πηγή :Eurostat, Ανάλυση IOBE , Έκθεση 2019

Όπως προκύπτει από τον παρακάτω Πίνακα 4.2..2 διαχρονικής εξέλιξης των εγγεγραμμένων εταιρειών σε αυτόν το μεγαλύτερο ποσοστό των εργοληπτικών επιχειρήσεων έχει ατομική μορφή και μόνο το 26% περίπου διαθέτει οργάνωση κανονικής επιχείρησης.

Από τις τελευταίες το 21%, περί τις 540 το 2012 επιχειρήσεις, έχουν μορφή ΑΕ και περί τις 100 μόνο εξ αυτών διαθέτουν πτυχίο 5^{ης} , 6^{ης} και 7^{ης} τάξης .³¹

Είναι εμφανής λοιπόν ο κατακερματισμός της παραγωγικής δομής του κλάδου των κατασκευών, γεγονός που «αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την συνεχή επαγγελματική κατάρτιση και την ανάπτυξη διαχειριστικών και οργανωτικών ικανοτήτων των ελληνικών επιχειρήσεων, ενώ μπορεί να συνδέεται και με υψηλότερο κόστος αλλά και σημαντικές δυσκολίες χρηματοδότησης.

³¹ ΣΑΤΕ Επεξεργασία στοιχείων Άνσης 15, ΥΜΕΔΙ

Πίνακας 4.2.2. Διαχρονική εξέλιξη των εγγεγραμμένων τεχνικών εταιρειών 3ης έως 7ης τάξης του ΜΕΕΠ (2000 – 2012)

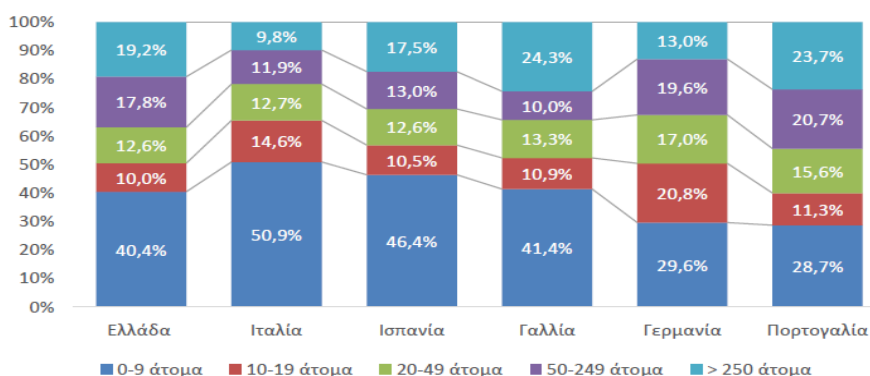
Τάξη	Δεκ. 2004	Δεκ. 2005	Δεκ. 2006	Δεκ. 2007	Δεκ. 2008	Δεκ. 2009	Δεκ. 2010	Δεκ. 2011	Οκτ. 2012
7η	14	14	13	11	11	11	9	9	9
6η	51	48	46	45	41	37	38	35	31
5η	65	61	57	60	59	59	57	55	56
4η	102	102	113	116	130	148	148	138	136
3η	480	456	443	437	411	339	321	299	304
Σύνολο (5ης-7ης)	130	123	116	116	111	107	104	99	96
Σύνολο	712	681	672	669	652	594	573	536	536

Πηγή: Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ) και ΣΑΤΕ

Επειδή όμως ο κλάδος των κατασκευών έχει να αντιμετωπίσει την συχνά απρόβλεπτη διακύμανση της ζήτησης σε ποικίλα έργα διαφορετικού βαθμού απαιτήσεων σε διαφορετικές περιοχές, η ευελιξία των επιχειρήσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική, όπως και η ελαχιστοποίηση του πάγιου κόστους π.χ. αμοιβές μόνιμου προσωπικού και αυτό το επιτυγχάνουν με τη σύναψη υπεργολαβιών με μικρές επιχειρήσεις για συγκεκριμένες εργασίες»³²

Επίσης και ως προς το μερίδιο στην αξία της παραγωγής των κατασκευών **οι επιχειρήσεις με απασχόληση μικρότερη από 10 εργαζόμενους, συγκέντρωσαν το 2016 το 40% της αξίας της παραγωγής και οι μεγάλες επιχειρήσεις το 19%** (Διάγρ. 4.2.3.).

Διάγραμμα 4.2.3 Κατανομή αξίας παραγωγής με βάση το μέγεθος της απασχόλησης 2016



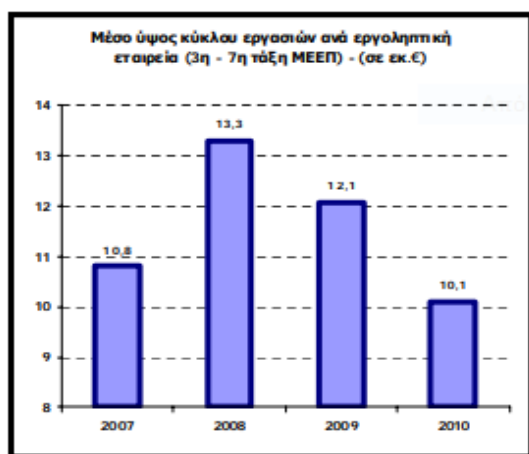
Πηγή: Eurostat, Ανάλυση IOBE *

³² IOBE, Έκθεση 2019 «Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

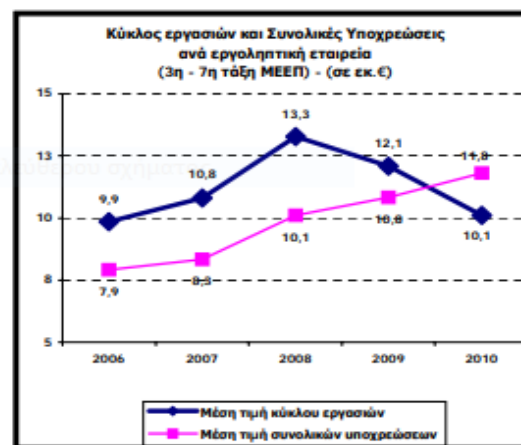
Επίσης από τα διαγρ. 4.2.4 του Συνδέσμου Ανωνυμων Τεχνικών Εταιριών (ΣΑΤΕ) προκύπτει ότι οι εργοληπτικές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν έργα του δημοσίου 3^{ης} έως 7^{ης} τάξης κατά ΜΕΕΠ είχαν τον υψηλότερο κατά μέσο όρο κύκλο εργασιών στα 13,3 εκατ. και σύνολο υποχρεώσεων στα 10,1 εκατ., ενώ το 2010 είχαν σημαντική πτώση στον κύκλο εργασιών στα 10,1 εκατ. και συνεχιζόμενη αύξηση των υποχρεώσεων τους στα 11,8 εκατ. ευρώ.

Η πτώση βέβαια αυτή του κύκλου εργασιών των εργοληπτικών επιχειρήσεων έργων του δημοσίου είναι κατά πολύ χαμηλότερη της πτώσης – της κατάρρευσης σχεδόν - της ιδιωτικής δραστηριότητας και του κύκλου εργασιών των οικοδομικών επιχειρήσεων.

Διαγράμματα 4.2.4. Εξέλιξης κύκλου εργασιών και υποχρεώσεων εταιριών 3ης – 7^{ης} τάξης ΜΕΕΠ, σε εκατ. ευρώ



Πηγή: ΣΑΤΕ



Πηγή: ΣΑΤΕ

4.3 Δομή, χαρακτηριστικά και λοιπές συνιστώσες των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων

4.3.1. Δομή και χαρακτηριστικά κατασκευαστικών επιχειρήσεων

Είναι γεγονός ότι την κατά την περίοδο της τριακονταετίας που προηγήθηκε της οικονομικής κρίσης, περίοδο που μεσολάβησαν τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, η υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων και των Ολυμπιακών, σημειώθηκαν στη χώρα ιδιαίτερα υψηλοί ρυθμοί ετήσιας αύξησης του ΑΕΠ μέχρι 4,2% και ειδικότερα στην περίπτωση των κατασκευαστικών επιχειρήσεων υπήρξε κεφαλαιοκρατική συσώρευση και κερδοφορία, παράλληλα όμως και υψηλή προστιθέμενη αξία και συμμετοχή αυτών στις

επενδύσεις και κατ'έκταση στην διαμόρφωση του ΑΕΠ της χώρας.

Παρά ταύτα το σημαντικότερο χαρακτηριστικό στις κατασκευαστικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα είναι ότι τη συντριπτική πλειοψηφία σε αυτές έχουν οι πολύ μικρές επιχειρήσεις, από ατομικές ή μέχρι 9 άτομα. Όπως ήδη έχει αναφερθεί οι πολύ μικρές αυτές επιχειρήσεις αποτελούν το 98 % των επιχειρήσεων του κλάδου, ενώ και στις άλλες χώρες της ΕΕ28 η κατάσταση είναι μεν παρόμοια, αλλά με σχετικά μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων που απασχολούν 10 – 19 άτομα.

Το ίδιο παρατηρείται και με την κατανομή των εργοληπτικών επιχειρήσεων που μετέχουν στην ανάληψη δημοσίων έργων. Μόνο το 26% αυτών διαθέτει οργάνωση κανονικής επιχείρησης, ενώ μόλις 100 εξ αυτών διαθέτουν πτυχίο ανώτερων τάξεων, 5^{ης} έως 7^{ης}.

α) Το κατεξοχήν λοιπόν χαρακτηριστικό του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεών του είναι ο κατακερματισμός της παραγωγικής του δομής, γεγονός που «αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την συνεχή επαγγελματική κατάρτιση και την ανάπτυξη διαχειριστικών και οργανωτικών ικανοτήτων των ελληνικών επιχειρήσεων.

Οι μεταβολές που έγιναν στη Νομοθεσία εκτέλεσης των δημοσίων έργων, στον καλό ν.1418 /1984, με αιτιολογία και την ενοποίηση του κλάδου με το νόμο για τις συγχωνεύσεις των εργοληπτικών επιχειρήσεων, ευνόησαν τις ανώτερης τάξης εισηγμένες στο Χρηματιστήριο επιχειρήσεις και οδήγησαν πολλές από τις μεσαίες σε αναγκαστικές συγχωνεύσεις με αυτές.

Στη συνέχεια η δυνατότητα των Συμβάσεων Παραχωρήσεως και των Συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), όπως και τα αντίστοιχα μικτά χρηματοδοτικά εργαλεία, ενίσχυσαν ακόμη περισσότερο τους μεγάλους Ομίλους, την επέκτασή τους και σε νέες δραστηριότητες, όπως και τις σχέσεις τους με το Δημόσιο ως συγχρηματοδότες και επηρέασαν την αναδιάταξή τους, με το 70% περίπου των ιδίων κεφαλαίων του κράτους να κατευθύνεται στις 50 περίπου μεγάλες επιχειρήσεις και μόλις το 30% να κατευθύνεται στις 600 περίπου μικρομεσαίες.

Παράλληλα μία ομάδα μικρότερων ελληνικών κατασκευαστικών εταιριών εισηγμένων κυρίως θα επιδιώξει να αποτελέσει τη δεύτερη ταχύτητα στη ανάπτυξη του κλάδου στο μέλλον. Αυτές όμως που άντεξαν στον σκληρό ανταγωνισμό, ιδιαίτερα μέσα στην κρίση, είναι οι εταιρείες με εξειδικευμένο αντικείμενο κυρίως στα ηλεκτρονικά, τα περιβαλλοντικά και τηλεπικοινωνιακά έργα.

β) Χαρακτηριστικό αποτέλεσμα όλων αυτών των αλλαγών είναι η ενίσχυση των δεσμών και εξαρτήσεων των εταιριών από το Τραπεζικό σύστημα, με τον υψηλό δανεισμό και

από το κράτος με τον σχετικό προστατευτισμό, όπως και η μεγένθυση των ήδη μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών, και η ανάληψη των μεγάλων έργων από λίγες εταιρίες.

Όσον αφορά την συνεργασία των επιχειρήσεων με τις Τράπεζες – μετοχική σχέση – αυτή καθίσταται πιο αναγκαία για τις μεγάλου μεγέθους εταιρίες και κυρίως αυτές που στοχεύουν στην ανάληψη των ιδιαίτερα απαιτητικών έργων με τα συστήματα των Συμβάσεων παραχώρησης και των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

γ) Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων είναι η ύπαρξη ισχυρών οικογενειακών δομών στην συμμετοχή και διοίκηση αυτών.

Είναι γεγονός ότι οι περισσότερες μεγάλες κυρίως επιχειρήσεις στην Ελλάδα ελέγχονται από ένα ή δύο ή και τρεις επιχειρηματίες, που έχουν οικογένειες, με σχετικά παραδοσιακές νοοτροπίες διοίκησης, ανάπτυξης και ελέγχου της επιχείρησης και των οποίων τα μέλη επιδιώκουν να σταδιοδρομήσουν στην επιχείρηση και να μετέχουν στον έλεγχο αυτής.

Ο οικογενειακός χαρακτήρας λειτουργεί θετικά σε θέματα μεταφοράς εμπειρίας και τεχνογνωσίας από τα παλαιά στα νέα μέλη, που συνήθως στις κατασκευαστικές έχουν την ειδικότητα του μηχανικού, όπως και σε περιόδους που οι απειλές ή και οι ευκαιρίες είναι έντονες. Λειτουργεί όμως αρνητικά στις περιπτώσεις ανάγκης εκσυγχρονισμού και εφαρμογής νέων προτύπων και στην στελέχωση με ικανά προς τούτου νέα μέλη εκτός οικογενειών στη διοίκηση. Παράλληλα επιδρά καθοριστικά στην επιλογή των αναγκαίων επιχειρηματικών συμπράξεων και συνεργασιών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των παραπάνω αποτελεί ένας από τους μεγαλύτερους κατασκευαστικούς Ομίλους, ο οποίος προήλθε από τη συγχώνευση πέντε μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών και κατά τα "ειωθότα" τα επτά εκτελεστικά μέλη των ΔΣ είναι μέλη των οικογενειών των εταιρειών αυτών, όπως επίσης και μέλη των θυγατρικών του.

Οι περισσότεροι είναι Μηχανικοί με γνώση και εμπειρία στον κατασκευαστικό τομέα.

Όσον αφορά τα λοιπά μη εκτελεστικά μέλη του ΔΣ είναι πρώην υψηλόβαθμα στελέχη του Τραπεζικού ή Χρηματοπιστωτικού τομέα, της Διοίκησης ή και σημαντικοί επενδυτές.

4.3.2 Επιχειρήσεις στην παραγωγή και διανομή Ενέργειας

Το 1889 η Γενική Εταιρεία Εργοληψιών, κατασκευάζει στην Αθήνα την πρώτη μονάδα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος και τον ίδιο χρόνο στην Θεσσαλονίκη Βελγική Εταιρία αναλαμβάνει το φωτισμό και την τροchioδρόμηση της Πόλης με την κατασκευή εργοστασίου

παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Δέκα χρόνια αργότερα οι πολυεθνικές εταιρίες ηλεκτρισμού κάνουν την εμφάνισή τους στην Ελλάδα.

Η αμερικανική εταιρία Thomson-Houston με τη συμμετοχή της Εθνικής Τράπεζας θα ιδρύσει την Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρία που θα αναλάβει την ηλεκτροδότηση κι άλλων μεγάλων Ελληνικών πόλεων³³.

Από το 1880 – 1950, όπως αναφέρθηκε, ο κλάδος της παραγωγής και διανομής της ενέργειας ανήκει στην ιδιωτική πρωτοβουλία με σημαντικό αριθμό μεγάλων ιδιωτικών κυρίως και δημοτικών μονάδων που έφθασαν το 1950 στις 380 και χαρακτηρίζεται ως κλάδος εντάσεως εργασίας, όπου απασχολείται το μεγαλύτερο ποσοστό εργατικού δυναμικού.

Το 1950 ιδρύεται η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, με σκοπό τη χάραξη και εφαρμογή μιας εθνικής ενεργειακής πολιτικής, η οποία μέσα από την εντατική εκμετάλλευση των εγχώριων πόρων και την ενοποίηση των δικτύων σε ένα εθνικό διασυνδεδεμένο σύστημα.

Με την ίδρυση της ΔΕΗ εθνικοποιείται η παραγωγή και διανομή της ηλεκτρικής ενέργειας και εξαγοράζονται από αυτή οι αντίστοιχες, πολυάριθμες ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στο νέο πλαίσιο οι εργοληπτικές επιχειρήσεις με τη σχετική κατασκευαστική εξειδίκευση, ως ανάδοχοι πλέον του Δημοσίου, αναλαμβάνουν από τη ΔΕΗ μετά από διαγωνισμό την κατασκευή των έργων και δικτύων του πολύ σημαντικού ενεργειακού της προγράμματος.

Πολύ αργότερα και με επιτυχημένη την πορεία της ΔΕΗ, με τον ν. 2773/1999 «Απελευθέρωση της παραγωγής ΗΕ και ρυθμίσεις για την μεταφορά και διανομή» αρχίζει η διαδικασία **απέλευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας** στην Ελλάδα, σε εφαρμογή των οδηγιών της ΕΕ . Ιδρύεται η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ), από την οποία το 2000 γίνεται η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε ιδιώτες για άδειες Ηλεκτροπαραγωγής για μονάδες φυσικού αερίου, υδροηλεκτρικές και ΑΠΕ.

Παρά ταύτα ο ισχυρός δημόσιος Οργανισμός, η ΔΕΗ και οι δύσκολες συνθήκες ανταγωνισμού, οι αδυναμίες του νομοθετικού πλαισίου, οι πολιτικές επιφυλάξεις, αλλά και η δυστοκία των ιδιωτών να επενδύσουν στην ηλεκτροπαραγωγή και να καταφέρουν ανταγωνιστικές τιμές, καθυστέρησαν σημαντικά την διαδικασία της απελευθέρωσης.

Ακολούθησε γιαυτό ο ν. 3426/2005, ενσωμάτωση της οδηγίας 2003/54/ΕΚ, για την «επίσπευση της απελευθέρωσης και τη διάκριση ανάμεσα στο σύστημα μεταφοράς και διανομής της ΗΕ». Δίδεται το δικαίωμα ελεύθερης επιλογής Προμηθευτή Ηλεκτρικής

³³ *Ιστοσελίδα της ΔΕΗ*

Ενέργειας για όλους τους επαγγελματικούς και βιομηχανικούς καταναλωτές και από τον Ιούλιο του 2007 το δικαίωμα και για τους οικιακούς καταναλωτές.

Η ΜΕΤΚΑ- Μυτηλιναίος είναι ο όμιλος που ανταποκρίθηκε από το 2004 το νέο πλαίσιο της απελευθέρωσης , κατασκευάζοντας το 2004 και το 2005 δύο μονάδες συνδυασμένου κύκλου με φυσικό αέριο στο Λάυριο και στον Αγ. Νικόλαο. Το 2009 κατασκεύασε το εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στην Κόρινθο, προγραμματίζει νέο εργοστάσιο στη Βοιωτία, ενώ έχει τις σημαντικότερες στην Ελλάδα μονάδες Φωτοβολταϊκών.

Η ΕΛΛΑΚΤΩΡ μέσω της θυγατρικής της ΗΛΕΚΤΩΡ δραστηριοποιείται στη διαχείριση απορριμάτων και την παραγωγή Ηλεκτρικής ενέργειας.

Η ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ μέσω της θυγατρικής της ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ είναι πρωτοπόρος στις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και με τον ΗΡΩΝ στον τομέα της παραγωγής και προμήθειας ενέργειας, προγραμματίζει μια νέα μονάδα συνδυασμένου κύκλου με φυσικό αέριο στην Κομοτηνή. Νέα εργοστάσια έχουν ανακοινώσει αντίστοιχα η Elpedison, (από τα Ελληνικά Πετρέλαια), ο όμιλος Κοπελούζου στην Αλεξανδρούπολη, η ElvalHalcor του ομίλου Στασινόπουλου στη Θίσβη Βοιωτίας, ο όμιλος Καράτζη στη Λάρισα κ.ά.

Η απελευθέρωση της λιανικής αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα προχωράει με σχετικά σταθερά βήματα και το 2018 στην προμήθεια συμμετείχαν 35 πάροχοι με τα μερίδια των κυριότερων εξ αυτών (~>1%) στην προμήθεια ρεύματος : ΔΕΗ 78,08%, Ήρων 5,10% , ΜΕΤΚΑ 4,38% , Elpedison 3,46%, Watt & Volt 1,71%, Volterra 1,60%, NRG 1,39% ³⁴

Η κύρια όμως τάση της αγοράς είναι η **Διείσδυση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας**

Βάσει του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμο το αντίστοιχο μερίδιο των ΑΠΕ στην εγχώρια κατανάλωση εκτιμάται ότι θα ανέλθει το 2030 στο 32%, όπου επιτυγχάνεται και ο στόχος που έχει τεθεί. Γιαυτό υπάρχει και το έντονο ενδιαφέρον των μεγάλων κυρίως επιχειρηματικών Ομίλων του κατασκευαστικού τομέα, ώστε εκτός από τα έργα Υποδομών να εντάξουν, με την ίδρυση θυγατρικών, δραστηριότητες της παραγωγής και εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας με αιχμή την καθαρή ενέργεια από τις Ανανεώσιμες Πηγές (ΑΠΕ) .

Μετά από αυτά οι δραστηριότητες των Ελληνικών ως άνω Ομίλων εκτός από τις κατασκευές επεκτείνονται και στην εμπορία που περιλαμβάνει την ανάπτυξη δικτύου συνεργαζομένων εταιρειών στις γειτονικές χώρες, τη συμμετοχή στις δημοπρασίες δικαιωμάτων

³⁴ Δελτία ρυθμιστή ΑΑΓΗΕ /Χρηματιστηρίου.

διασυνοριακής μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, τη προμήθεια και πώληση ηλεκτρικής ενέργειας από και προς τις γειτονικές αγορές κ.λ.π.

Σημαντικά επίσης είναι, στην περίοδο της κρίσης, για τις μικρότερες κατασκευστικές επιχειρήσεις τα έργα βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας των κτιρίων .

Γενικότερα σήμερα οι ενεργειακές επενδύσεις στην Ελλάδα σε μικρά και μεγάλα έργα παραγωγής και διαχείρισης ενέργειας αναμένεται να αποτελέσουν ένα από τους κινητήριους, αναπτυξιακούς μοχλούς όχι μόνο στον ενεργειακό τομέα και τις επιχειρήσεις του αλλά συνολικά στην Οικονομία.

Σύμφωνα με την Έκθεση 2019 του IENE τον ελληνικό ενεργειακό τομέα «προκύπτει ουσιαστική πρόοδος σε βασικά έργα υποδομής, στο χώρο των επενδύσεων και στο σύνθετο εγχείρημα της χάραξης ενεργειακής πολιτικής.³⁵

Λόγω αυτών των προβλέψεων οι μεγάλοι όμιλοι ηλεκτροπαραγωγών προγραμματίζουν νέες μονάδες με στόχο να καλυφθεί το κενό στο ηλεκτρικό σύστημα από την σταδιακή απόσυρση του λιγνίτη, ενώ μεγάλα επενδυτικά funds από τις ΗΠΑ αλλά και επιχειρήσεις από τη Γερμανία και την υπόλοιπη Ευρώπη πολιορκούν τη χώρα μας για επενδύσεις σε ΑΠΕ.

4.3.3 Οι μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις και πως επιβιώνουν

Αν ανατρέξουμε στην δεκαετία του 1970 ο τομέας των κατασκευών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τη δημιουργία μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων που επεκτάθηκαν και κυριάρχησαν τόσο στην εσωτερική αγορά, όσο και στην εξωτερική αγορά με την διεθνοποίησή τους στην Μέση Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική, όμιλοι όπως η «ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ, η «ΒΙΟΚΑΤ», η «ΕΔΟΚ – ΕΤΕΡ», η «ΑΡΧΙΡΟΔΟΝ» κ.λ.π.

Μετά το 1980 οι πρώτες μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις από άποψη κεφαλαίου και απασχολουμένου δυναμικού προέρχονται μεν – ή είναι συνέχεια – της προηγούμενης γενιάς, αλλά κυρίως αναδείχθηκαν και επεκτάθηκαν στις συνθήκες της εσωτερικής αγοράς αυτής της περιόδου.

Έτσι τα μεγάλα αυτά κατασκευαστικά συγκροτήματα αναλαμβάνουν και τα μεγαλύτερα έργα αυτής της περιόδου. Έργα όπως: Το υδροηλεκτρικό έργο «Συκιάς – Μεσοχώρας» (ΑΕΓΕΚ), το «Φράγμα του Νέστου» (Κοιν/ξία: ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ – ΤΕΒ – ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ), το

³⁵ Από την Έκθεση 2019 του IENE «Ελληνικός Ενεργειακός τομέας»

«Φράγμα Σμοκόβου» (Κοιν/ξία: ΤΕΓΚ – ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ – ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ), το «Κέντρο επεξεργασίας λυμάτων» (Κοιν/ξία: ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ – ΤΕΒ- EGREMONT - PASSAYANT), την «Ενωτική Διώρυγα Αλιάκμονα» (ΑΚΤΩΡ), τον «Αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκης – Κατερίνης» (ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΩΝ) κ.ά.

Μετά τις ως άνω 20 περίπου κατασκευαστικές επιχειρήσεις αναδεικνύονται περί τις 150 μεσαίες τεχνικές εταιρείες – μερικές από τις οποίες ανήκουν ή έχουν σχέση με την προηγούμενη γενιά – και για να συμπληρωθεί η πυραμίδα δημιουργείται άλλο ένα σύνολο περί τις 150 μικρές τεχνικές εταιρείες, ορισμένες με εξειδικευμένο αντικείμενο, άλλες προσωπικού χαρακτήρα κ.λ.π., που πολλές επιλέγουν να δραστηριοποιηθούν σε μία γεωγραφική περιοχή, την έδρα τους.

Την περίοδο της ευνοϊκής, πριν την κρίση, εικοσαετίας, αξιοποιώντας και τη σχετική νομοθεσία και τις ανάγκες του δημοσίου για συγχρηματοδότηση, άρχισαν να συγκροτούνται με συγχωνεύσεις μικρότερων εταιρειών και με άνοιγμα σε πολλαπλές δραστηριότητες και οι μεγαλύτεροι κατασκευαστικοί όμιλοι, όπως:

ΕΛΛΑΚΤΩΡ, ΜΕΤΚΑ, J&P - ΑΒΑΞ, ΓΕΚ – ΤΕΡΝΑ, Ι ΝΤΡΑΛΟΤ- ΙΝΤΡΑΚΑΤ κ.ά., οι οποίες βρίσκονται μεταξύ των 30 μεγαλύτερων επιχειρήσεων στην Ελλάδα.

Οι όμιλοι αυτοί παραμένουν ισχυροί και μετά την κρίση, παρόλο που η αβεβαιότητα που κυριάρχησε στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, επηρέασε αρνητικά τις δραστηριότητες αυτών. Βασικός τους στόχος η διαρκής και βιώσιμη ανάπτυξή τους, η διατήρηση και περαιτέρω ενίσχυση της ισχυρής τους θέσης στους παραδοσιακούς τομείς δράσης του κλάδου των κατασκευών και της ηλεκτροπαραγωγή κυρίως στην Ελλάδα και τη συνεχή επέκτασή του τόσο σε νέους τομείς δράσης - διαχείριση απορριμμάτων, εξορυκτικές δραστηριότητες , αγορά ακινήτων - όσο και σε νέες αγορές εκτός Ελλάδας.

«Με όχημα την ισχυρή τεχνογνωσία τους και στηριζόμενες στην κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού τους, μπόρεσαν να σταθεροποιήσουν τις κύριες δραστηριότητες τους στην Ελλάδα και παράλληλα να αναπτυχθούν αποτελεσματικά σε πολλές χώρες του εξωτερικού» αναφέρει χαρακτηριστικά ένα στέλεχος τους.³⁶

Παράλληλα έχουν αντιληφθεί ότι σε ένα διεθνές περιβάλλον που αλλάζει με ταχύτατους ρυθμούς, η ικανότητα των επιχειρήσεων να εισάγουν στην αγορά νέα, καινοτόμα προϊόντα ή

³⁶ ³⁶ ΕΛΛΑΚΤΩΡ Γεν.Συνέλευση 26/06/2016

υπηρεσίες πριν από τους ανταγωνιστές τους, αποτελεί το μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τους. Επιδιώκουν μία νέα στρατηγική προσήλωσης στην καινοτομία, στις δεξιότητες στη διαχείριση της τεχνολογίας και την ουσιαστική διασύνδεσή τους με την επιχειρηματική στρατηγική.

Το σημαντικότερο όμως που πρέπει να επιδιώξουν σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι η θέσπιση κανόνων και η εφαρμογή επιχειρηματικών πρακτικών, με εταιρική κουλτούρα, σύστημα εταιρικής διακυβέρνησης, κατάλληλη διοίκηση και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού σε ένα το ισορροπημένο εργασιακό περιβάλλον, όπου θα υποστηρίζεται η δημιουργικότητα και θα διασφαλίζονται η διάρκεια, η οργάνωση και ο προσανατολισμός των ανθρώπινων και οικονομικών πόρων με αποδοτικό τρόπο για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων.

Σήμερα οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο επιχειρήσεις στον κλάδο των κατασκευών και υλικών κατασκευών είναι εικοσιένα περίπου, ενώ στις ανώτερη 7^η τάξη του ΜΕΕΠ είναι εγγεγραμμένες μόλις εννέα.

Κεφάλαιο 5. Διαχρονικοί παράγοντες που επηρεάζουν τον τομέα των κατασκευών

5.1 Εισαγωγή

Πλήθος οικονομικών, θεσμικών και διαρθρωτικών παραγόντων επηρεάζουν τον τομέα των κατασκευών και κατ'επέκταση διαμορφώνουν το επιχειρηματικό περιβάλλον των επιχειρήσεων του κλάδου. Σε όλη την πορεία ανάπτυξης του κατασκευαστικού τομέα από το 1880 έως σήμερα οι παράγοντες αυτοί είχαν μεγάλες διακυμάνσεις και αλλαγές κυρίως σε κύκλους οικονομικών κρίσεων ή ευνοϊκών συνθηκών, αλλά και σε περιόδους ιστορικών – Α' και Β' Παγκόσμιος πόλεμος, Μικρασιατική καταστροφή - όπως και πολιτικών γεγονότων – δικτατορία, αποκατάσταση και διεύρυνση των δημοκρατικών και κοινωνικών θεσμών, ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι οικονομικοί παράγοντες ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια της μεγάλης οικονομικής κρίσης διαφοροποιήθηκαν σε μεγάλο βαθμό και επηρέασαν κατ'εξοχήν τον κλάδο των κατασκευών.

Εκτός τούτου οι παράγοντες αυτοί δεν είναι κοινοί, αλλά και μέσα στις δραστηριότητες του ίδιου του κλάδου έχουν διαφορετικές επιδράσεις, όπως συμβαίνει στην περίπτωση μας στην οικοδομική δραστηριότητα και στην παραγωγή Δημοσίων Έργων, υποδομών κυρίως .

5.2 Οικονομικοί Παράγοντες (Πορεία της οικονομίας, Δημόσιοι και κοινοτικοί πόροι, Προϋπολογισμοί, κόστος χρηματοδότησης – Τράπεζες, Φορολογία)

Καταρχήν λόγω της παγκοσμιοποίησης οι εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία επηρεάζουν άμεσα όλες τις επί μέρους οικονομίες των κρατών, όπως και αυτές στη χώρα μας.

Κορυφαίο παράδειγμα η σχετικά πρόσφατη μεγάλη χρηματοπιστωτική αναταραχή που ξεκίνησε από την αγορά στεγαστικών δανείων χωρίς εξασφάλιση στις ΗΠΑ και συγκλόνισε την παγκόσμια οικονομία.

5.2.1. Η πορεία της ελληνικής οικονομίας

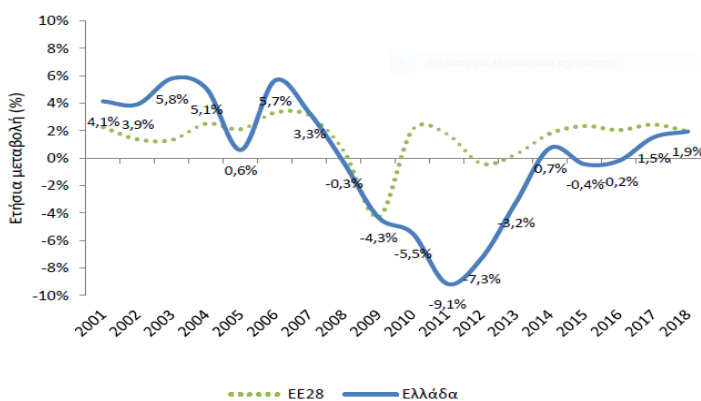
Οι ρυθμοί μεγένθυσης, το οικονομικό κλίμα, τα επιτόκια, οι Χρηματιστηριακοί δείκτες, η εμπιστοσύνη των πολιτών είναι από τους βασικότερους παράγοντες που επηρεάζουν όλους τους παραγωγικούς κλάδους και οπωσδήποτε τον κλάδο των κατασκευών.

Ο τομέας των κατασκευών, όπως ήδη έχει αναφερθεί, είχε μία ανοδική πορεία με μικρές

«Η πορεία του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του, η πολύπλευρη συμβολή τους στην οικονομία, τα προβλήματα και οι προοπτικές ανάκαμψης από την κρίση»

διακυμάνσεις μέχρι το 2009, ενώ από την αρχή της οικονομικής κρίσης μέχρι και σήμερα αντιμετωπίζει πολύ μεγάλα προβλήματα.

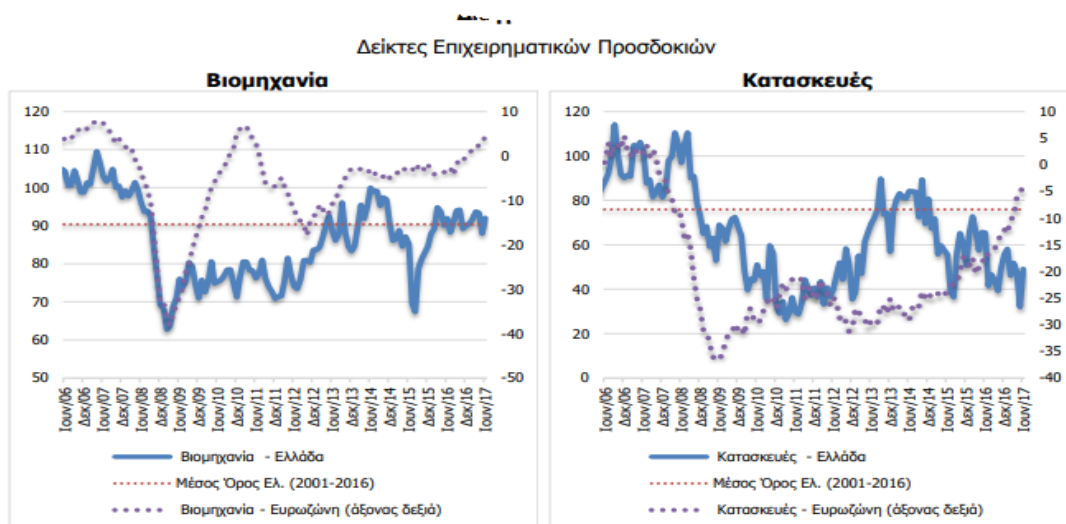
Διάγραμμα. 5.2.1.1 Πραγματικοί ρυθμοί μεγένθονσης ΑΕΠ στην Ελλάδα και στην ΕΕ28



Πηγή: Eurostat, Ανάλυση ΙΟΒΕ.

Όπως φαίνεται στο Διάγρ. 5.2.2.1 οι ρυθμοί μεγένθονσης της οικονομίας καταρρέουν μέχρι το 2013 και στη συνέχεια σταθεροποιούνται από 0% - 2% . Παρά ταύτα η δυναμική της ανάπτυξης παραμένει χαμηλή και στηρίζεται μόνο στην κατανάλωση και όχι στις επενδύσεις.

Διάγραμμα 5.2.1.2 Δείκτες Επιχειρηματικών Προσδοκιών



Πηγή: ΙΟΒΕ «Ελληνική Οικονομία 2017»

Οι αρνητικοί ρυθμοί της οικονομίας δημιούργησαν αρνητικές προσδοκίες για την πορεία της με αποτέλεσμα μεταξύ των άλλων την αναστολή της επενδυτικής δραστηριότητας,

κατ'εξοχήν δραστηριότητας του κατασκευαστικού κλάδου και πολύ περισσότερο της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας.

Όπως φαίνεται στο Διάγρ. 5.2.1,2 οι επιχειρηματικές προσδοκίες στις κατασκευές υποχωρούν σημαντικά και μέχρι σήμερα δεν ανακάμπτουν σε σύγκριση με αυτές στη Βιομηχανία, όπως και οι προβλέψεις για την απασχόληση σε αυτές³⁷.

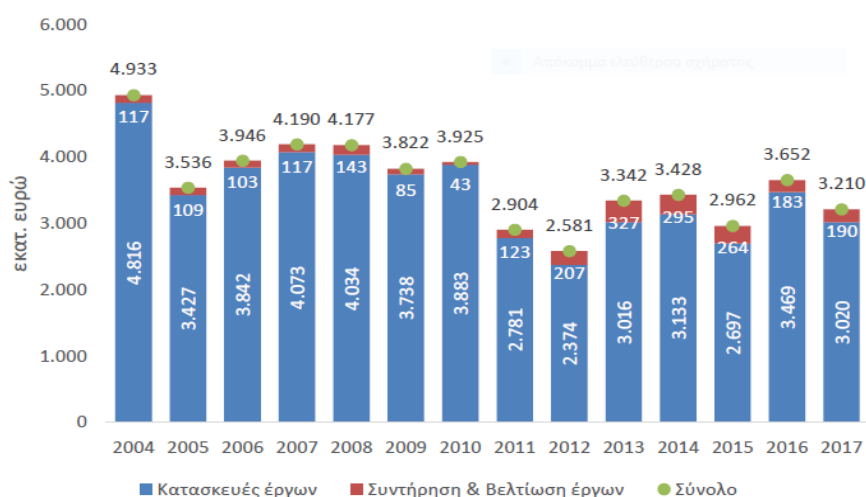
5.2.2 Οι χρηματοδοτικοί πόροι και το κόστος χρηματοδότησης

Είναι ιδιαίτερα σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την κατασκευαστική δραστηριότητες και τις αντίστοιχες δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις.

Το σκέλος των εθνικών Προϋπολογισμών και ιδιαίτερα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), που αφορούν στην κατασκευή των Έργων Υποδομής είναι ένα σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο, το οποίο με σωστό προγραμματισμό συνεισφέρει πολλαπλασιαστικά στην Ισορροπη και Βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας.

Όπως φαίνεται στο Διάγρ. 5.2.2.1 η οικονομική κρίση επηρέσε τις δαπάνες του ΠΔΕ που κατά την περίοδο 2009-2017 οι δαπάνες ήταν κατά μέσο όρο 20% χαμηλότερες σε σχέση με την περίοδο 2004- 2008. Την περίοδο 2016- 2017 παρατηρείται μία αύξηση των δαπανών λόγω των πληρωμών στα συγχρηματοδοτούμενα έργα.

Διάγραμμα 5.2.2.1 Πληρωμές του Προγράμματος Δημ. Επενδύσεων για Κατασκευές - Συντήρηση



Πηγή: ΥΠΟΙΚ. Ανάλυση ΙΟΒΕ

³⁷ ΙΟΒΕ «η Ελληνική Οικονομία, Έκθεση 2017

Βασικός επίσης παράγοντας για τον κλάδο των κατασκευών είναι η Χρηματοδότηση από το Τραπεζικό σύστημα. Μετά την ιδιαίτερα ευνοϊκή περίοδο 2000 – 2008 των δανείων στις κατασκευές και ειδικότερα των στεγαστικών δανείων, μετά το 2009 σημειώθηκε σημαντική υποχώρηση των δανείων σε αυτές λόγω της πτώσης της οικοδομικής δραστηριότητας και των προβλημάτων που αντιμετώπιζε το Τραπεζικό σύστημα. Τα υπόλοιπα των δανείων στις κατασκευές ήταν 4,5δισ το 2004 και έφθασαν στα 11,5δισ το 2010, για να μειωθούν σταδιακά το 2018 στα 7,8δισ. Μεγάλο πρόβλημα για το Τραπεζικό σύστημα είναι η συσώρευση των σταγαστικών δανείων που δεν εξυπηρετούνται και αποτελούν περίπου το 44% το 2018³⁸.

Αναμφισβήτητο το κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων είναι ένα σημαντικός παράγοντας που ευνόησε «σκανδαλωδώς» την κατασκευαστική δραστηριότητα, ιδιαίτερα την οικοδομική μέχρι το 2008, ενώ μετά την κρίση αποτελεί το δυσμενέστερο στοιχείο στη λειτουργία του κλάδου των κατασκευών.

Σήμερα το κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι το υψηλότερο μεταξύ των κρατών της ΕΕ, περίπου 3 ποσοστιαίες μονάδες πάνω από τον μέσο όρο. Το στοιχείο αυτό υποβαθμίζει την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών επιχειρήσεων τόσο έναντι αυτών του Ευρωπαϊκού χώρου, όσο και διεθνώς, εμποδίζοντας την επέκτασή τους στο Εξωτερικό.

5.2.3 Λοιποί οικονομικοί παράγοντες

Οι βασικότεροι είναι:

Οι τιμές και η φορολογία των ακινήτων

Η μεγάλη μείωση των αποδοχών και εισοδημάτων λόγω της κρίσης είχε ως αποτέλεσμα και την πολύ χαμηλή ζήτηση στην αγορά ακινήτων και αντίστοιχα την μεγάλη πτώση των τιμών των ακινήτων, περί το 40%.

Επίσης ο ΕΝΦΙΑ σε συνδυασμό με την αύξηση της φορολογίας στα ακίνητα πάγωσαν ακόμη περισσότερο την αγορά ακινήτων και τις σχετικές επενδύσεις. Ενδεικτικό της δύσκολης κατάστασης είναι ότι η Ελλάδα κατατάσσεται στις υψηλότερες θέσεις της ΕΕ, τέταρτη θέση στο σύνολο των εσόδων από φόρους στην ακίνητη περιουσία ως ποσοστό του ΑΕΠ.

Φορολογία και άλλα εμπόδια στην επιχειρηματικότητα

Η φορολογική επιβάρυνση, η πολυνομία, η γραφειοκρατία είναι παράγοντες που επηρεάζουν την κερδοφορία, την προσέλκυση επενδύσεων και γενικότερα την ανταγωνιστικότητα των

³⁸ Έκθεση IOBE 2019 «Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»

επιχειρήσεων. Ιδιαίτερα λόγω της υψηλής φορολογίας των τελευταίων ετών η κατάσταση έχει επιδεινωθεί στην Ελλάδα.

Αν δούμε αναλυτικότερα την ευκολία ή μη του επιχειρείν στην Ελλάδα, στα θετικά είναι ότι έχει ως μέλος της ΕΕ σταθερό νόμισμα και πληθωρισμό, ενώ στα αρνητικά ότι δεν έχει σταθερή οικονομία, έχει υψηλό δείκτη χρέους, ποσοστό ανεργίας και υψηλή φορολογία.

Συγκρινόμενη με τον μέσο όρο των χωρών του ΟΟΣΑ η φορολογική επιβάρυνση των επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι υψηλότερη κατά 12 ποσοστιαίες μονάδες, αυτό είναι από τα σημαντικότερα στην επιχειρηματικότητα και τις επενδύσεις.

Από τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας για το **Doing Business 2019- 2020 για την Ελλάδα**, προκύπτει ότι:

Ο καθοριστικός δείκτης **DB2019 = 79**, είναι λίγο πιο μπροστά από τα μισά 190 κράτη, ο δείκτης rank στις διαδικασίες έναρξης = 11, στην πληρωμή φόρου rank = 72, στη λήψη πίστωσης r = 119, για την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος r = 40, αναφορικά με την άδεια κατασκευής rank = 86 κ.ο.κ.³⁹

Διάγραμμα 5.2.3.1 .Δείκτες για την ευκολία ή μη του επιχειρείν στην Ελλάδα



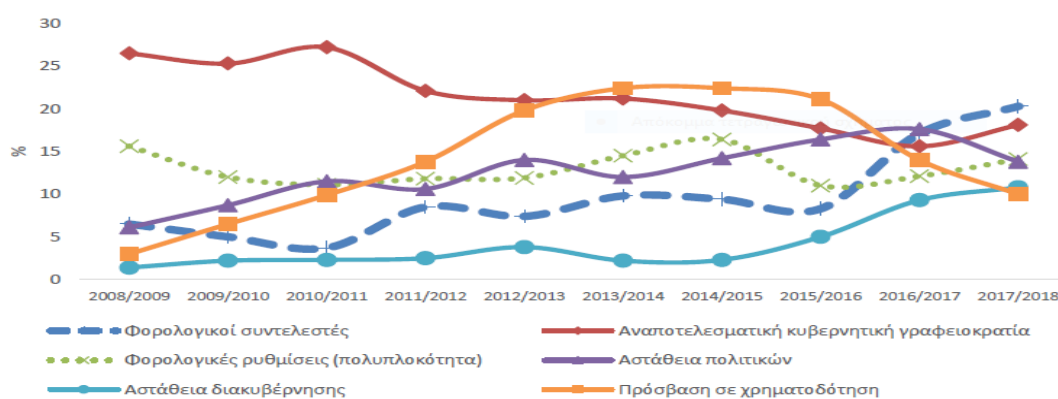
Πηγή : WORLD BANK “ Doing Business 2019-2020, Greece

³⁹ Πηγή : WORLD BANK “ Doing Business 2019-2020, Greece

Οι κυριότεροι παράγοντες που εμποδίζουν την επιχειρηματική δραστηριότητα στην Ελλάδα φαίνονται και στο διάγραμμα 5.3.2.1. της WORLD BANK.

Επίσης για το μεγάλο πρόβλημα της απονομής της δικαιοσύνης στην Ελλάδα απαιτούνται 1580 ημέρες για την επίλυση μίας δικαστικής διαφοράς συγκεκριμένου τύπου, έναντι 630 κατά μέσο όρο στις χώρες της ΕΕ28. Επίσης πρώτη στην ΕΕ8 με 670 ημέρες για την επίλυση αστικών και εμπορικών διαφορών, έναντι 88ημερών στη Λιθουανία.

Διάγραμμα 5.3.2.1 Οι κυριότεροι παράγοντες που εμποδίζουν την επιχειρηματική δραστηριότητα



Πηγή: World Bank Group, Doing Business database. Η επιλογή έγινε με βάση την κατάταξη των εμποδίων το 2017/2018.

Άλλοι παράγοντες σημαντικοί για την κατασκευαστική δραστηριότητα είναι:

- Οι επενδυτικοί νόμοι με τους οποίους ενισχύονται τα επενδυτικά σχέδια,
- Η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων για την αγορά κατοικίας (π.χ. χρυσή βίζα)
- Η μεγαλύτερη δραστηριοποίηση, λόγω της κρίσης, των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων στο Εξωτερικό.

5.3 Θεσμικοί παράγοντες (Εθνικός σχεδιασμός έργων υποδομής και παραγωγής ενέργειας, σύστημα παραγωγής Δημοσίων Έργων, Χωροταξικός Σχεδιασμός)

Προσανατολισμός της ανάπτυξης - Νέο παραγωγικό μοντέλο

Η κρίση που πλήττει τη χώρα μας εδώ και μία δεκαετία ανέδειξε ιδιαίτερα και τα ελλείμματα, τις καθυστερήσεις και τους αναχρονισμούς αλλά και την αποσπασματικότητα του παραγωγικού μοντέλου, που εφαρμόστηκε για πολλές δεκαετίες.

Παρά τους υψηλούς δείκτες στο παρελθόν, η ανάπτυξη δεν είχε στοιχεία διατηρησιμότητας, δεν δημιούργησε σταθερές θέσεις εργασίας. Η λειτουργία της χώρας χαρακτηριζόταν από την

έλλειψη ενός ολοκληρωμένου, στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης και από την απουσία διαδικασιών και εργαλείων σχεδιασμού, αξιολόγησης και υλοποίησης τομεακών και κλαδικών πολιτικών.

Με στοιχεία εσωστρέφειας η χώρα δεν κατάφερε να παρακολουθήσει τις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις και να προσαρμοστεί στις νέες απαιτήσεις ενός παγκόσμιου περιβάλλοντος, ανταγωνισμών, αλλά και επαναλαμβανόμενων οικονομικών κρίσεων.

Η ανάπτυξη για να έχει στοιχεία διατηρησιμότητας και για να διαχυθούν οι ωφέλειες στο σύνολο της κοινωνίας θα πρέπει να συνδεθεί με ένα εθνικό, στρατηγικό σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας, και ειδικότερα:

- ❖ Να στηριχθεί σε ένα κράτος δικαίου, με μια αναδιοργανωμένη δημόσια διοίκηση φιλική προς την αναπτυξιακή διαδικασία και την επιχειρηματικότητα και με διαχείριση των πόρων με διαφάνεια και δημοκρατία στο σχεδιασμό.
- ❖ Να δοθεί προτεραιότητα σε όλους τους σύγχρονους δυναμικούς κλάδους της οικονομίας, ιδιαίτερα όπου η χώρα μας έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως και σε δραστηριότητες με μεγάλο εισοδηματικό πολλαπλασιαστή, που αυξάνουν την παραγωγικότητα, ενισχύουν την εξωστρέφεια και δημιουργούν πολλές και σταθερές θέσεις εργασίας.
- ❖ Να στηριχθεί στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας μέσω και της ενίσχυσης της κοινοτομίας και της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών, όπως και της ορθής αξιοποίησης του εξειδικευμένου και ανθρώπινου δυναμικού.

Η επανεκκίνηση της αναπτυξιακής διαδικασίας, ιδιαίτερα μετά από μία παρατεταμένη κρίση τριών μνημονίων λιτότητας και βίαιης δημοσιονομικής προσαρμογής, πρέπει επί τέλους να προκύψει από την εφαρμογή ενός εθνικού, στρατηγικού σχεδίου για όλους τους τομείς μεταξύ των οποίων και του τομέα των Υποδομών, της Ενέργειας, της Χωροταξικής Οργάνωσης και Περιβαλλοντικής Προστασίας, των νέων Τεχνολογιών.

Ενός σχεδίου που θα προκύψει ως προϊόν διαλόγου και συναίνεσης, ως μία σύνθεση των μέχρι σήμερα προσπαθειών εθνικών σχεδίων ανάπτυξης, που όμως ποτέ δεν είχαν την ευρύτερη πολιτική και κοινωνική συναίνεση για να επιτύχουν τελικά αποδοτική εφαρμογή.

Σχέδια κατά καιρούς έχουν γίνει, ενώ παράλληλα ο εθνικός και περιφερειακός σχεδιασμός και η υλοποίηση, με βάση αυτόν, όλων των κοινοτικών προγραμμάτων αποτελούν ένα σημαντικό υπόβαθρο ως προς το σχεδιασμό, την εφαρμογή και την αξιολόγηση.

Άλλωστε και κατά την περίοδο της κρίσης παρουσιάστηκαν ως ολοκληρωμένα μεν, αλλά όχι μέσα από διαδικασίες διαβούλευσης **δύο Εθνικά Σχέδια Ανάπτυξης:**

Το 2014 η τότε Κυβέρνηση παρουσίασε ένα εθνικό σχέδιο Ανάπτυξης της χώρας, που ήταν και μνημονιακή υποχρέωση, χωρίς ευρύτερη διαβούλευση, αλλά μετά από μία διαδικασία δύο ετών μελετών του ΚΕΠΕ, του ΙΟΒΕ και της μελέτης, που είχε αναθέσει, στην Mc Kinsey & Company «**Η Ελλάδα 10 χρόνια μπροστά**»⁴⁰ και

Το 2018 η τότε Κυβέρνηση παρουσίασε επίσης χωρίς ευρύτερη διαβούλευση, ένα εθνικό σχέδιο Ανάπτυξης «**Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και δίκαιη Ανάπτυξη**» με σημαντικές κατευθύνσεις και προτάσεις για τη διαδικασία μετάβασης, όπως εισαγωγικά ισχυρίζεται, «σε ένα νέο μοντέλο Δίκαιης και Βιώσιμης Ανάπτυξης, διαδικασία απαιτητική, πολυδιάστατη και μακροπρόθεσμη που επιτάσσει την υλοποίηση σημαντικών μετασχηματισμών στο κράτος, τις αγορές, τις επιχειρήσεις και το ανθρώπινο δυναμικό με στόχο την ενίσχυση της παραγωγικής βάσης της ελληνικής οικονομίας»⁴¹

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι είναι αναγκαίο., πέρα από την ευρύτερη πολιτική και κοινωνική συναίνεση που πρέπει με θεσμικό τρόπο να επιτευχθεί για ένα εθνικό, στρατηγικό σχέδιο Ανάπτυξης, να εξασφαλισθεί και η εφαρμογή της στρατηγικής και των πολιτικών που προβλέπονται σε αυτό, μέσω αρμόδιων οργάνων και επιτροπών διακομματικής συναίνεσης, για την παρακολούθηση της προόδου, τον εντοπισμό προβλημάτων και αποκλίσεων και την υποβολή προτάσεων, μέτρων διόρθωσης και αναθεωρήσεων.

Μία παρόμοια διαδικασία που έχει θεσμοθετηθεί και εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ για την παρακολούθηση της εφαρμογής των Εθνικών τους Προϋπολογισμών.

Ειδικότερα :

Α) Όσον αφορά τον **Προγραμματισμό των Υποδομών και των άλλων Τεχνικών Έργων** που αφορούν στην κατασκευή έργων προσβάσεων και οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων, ύδρευσης και αποχέτευσης , λοιπών έργων βελτιώσεων, παραγωγής ενέργειας, κοινωνικών υποδομών, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην Ισορροπη Ανάπτυξη της χώρας, και εδώ ο σχεδιασμός τους ήταν αποσπασματικός δεν ακολουθούσε ένα συνεκτικό εθνικό και περιφερειακό πρόγραμμα επίλυσης προβλημάτων και αναγκών και σπάνια είχε επαρκείς πόρους για την έγκαιρη υλοποίησή του.

Έπρεπε γιαυτό ο προγραμματισμός και σχεδιασμός των Υποδομών να αποτελέσει Υποπρόγραμμα του Εθνικού σχεδιασμού για την Ανάπτυξη και το οποίο θα αποτυπώνει δημοκρατικά και ισόρροπα τις ανάγκες για τα έργα αναπτυξιακών και κοινωνικών

⁴⁰ Mc Kinsey & Company Μελέτη «Η Ελλάδα 10 χρόνια μπροστά»

⁴¹ Υπ.Ανάπτυξης 2018 Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

Υποδομών, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη τον εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό, που προηγήθηκε, τα έργα που υλοποιήθηκαν και τις αστοχίες και τα προβλήματα που σημειώθηκαν. Θα διατυπώνει έτσι ένα βιώσιμο προγραμματισμό έργων και θα συμβάλλει, εκτός όλων των άλλων πολύ σημαντικών, και στη δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις και τον απαραίτητο επιχειρησιακό τους σχεδιασμό.

Ειδικότερα θα αφορά σήμερα την ολοκλήρωση των οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, τις συνδυασμένες μεταφορές και συνδέσεις με τους λιμένες και τα αεροδρόμια της χώρας, την αναβάθμιση και βελτίωση των υφιστάμενων δικτύων με στόχο την δημιουργία φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών με κατάλληλα, σύγχρονα προς τούτο μέσων.

Πρέπει να σημειώσουμε ως πολύ θετικό ότι αυτά επιδιώκονται και προσδιορίζονται μέσα από **«Το εθνικό στρατηγικό σχέδιο Μεταφορών»** που εκπονήθηκε πριν ένα χρόνο και αποτελεί ενότητα της Μελέτης του Υπ. Ανάπτυξης του 2018 **«Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και δίκαιη Ανάπτυξη»** και όπου εισαγωγικά αναφέρεται :

«Η Ελλάδα δίνει μεγάλη έμφαση στη δημιουργία προσβάσιμων, ποιοτικών, ανθεκτικών, αξιόπιστων και βιώσιμων υποδομών που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξιακή πορεία της. Το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές και αποσκοπεί στην ανάπτυξη και αναβάθμιση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και στην ενσωμάτωσή τους σε διευρωπαϊκά δίκτυα, στην προώθηση συνδυασμένων και νέων τρόπων μεταφοράς, στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, στην ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών, στην ανάπτυξη ενός διαλειτουργικού και υψηλής ποιότητας σιδηροδρομικού δικτύου και στη βελτίωση της περιφερειακής κινητικότητας. Το εθνικό σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα (logistics) υποστηρίζει το στόχο της χώρας να καταστεί ηγετικό κέντρο logistics μέσα από την ανάπτυξη υπηρεσιών διαμετοκόμισης υψηλής προστιθέμενης αξίας»⁴².

Μία ακόμη σημαντική κατηγορία έργων υποδομής είναι η βελτίωση και αναβάθιση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης και η μεγάλη κατηγορία των έργων διαχείρισης των απορριμάτων και προστασίας και αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές.

Β) Βασικό υποπρόγραμμα ενός εθνικού σχεδίου ανάπτυξης θα πρέπει να είναι και η Εθνική Στρατηγική για την παραγωγή και τα δίκτυα της ενέργειας.

Η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα προέρχεται κυρίως από θερμοηλεκτρικούς σταθμούς καύσης λιγνίτη.

⁴² Υπ. Ανάπτυξης 2018 Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

Ακολουθούν οι σταθμοί χρήσης φυσικού αερίου, οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) και τα μεγάλα υδροηλεκτρικά έργα και οι πετρελαϊκοί σταθμοί.

Από το 1880 - 1950 ο κλάδος της παραγωγής και διανομής της ενέργειας ανήκει στην ιδιωτική πρωτοβουλία με σημαντικό αριθμό μεγάλων ιδιωτικών κυρίως και δημοτικών μονάδων που έφθασαν το 1950 στις 385. Χαρακτηρίζεται ως κλάδος εντάσεως εργασίας, όπου απασχολείται το μεγαλύτερο ποσοστό εργατικού δυναμικού,

Τον Αύγουστο του 1950 ιδρύεται η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού με σκοπό τη χάραξη και εφαρμογή μιας εθνικής ενεργειακής πολιτικής, μέσα από την εντατική εκμετάλλευση των εγχώριων πόρων και την ενοποίηση των δικτύων σε ένα εθνικό διασυνδεδεμένο σύστημα.

Με την ίδρυση της ΔΕΗ εθνικοποιείται η παραγωγή και διανομή της ηλεκτρικής ενέργειας.

Πολύ αργότερα με τον ν. 2773/1999 αρχίζει η διαδικασία **απέλευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα**, σε εφαρμογή των σχετικών αποφάσεων και οδηγιών της ΕΕ.. Ακολουθεί η θεσμοθέτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ) που το 2000 κάνει πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε ιδιώτες για άδειες Ηλεκτροπαραγωγής για μονάδες φυσικού αερίου, υδροηλεκτρικές και ΑΠΕ.

Το εθνικό δίκτυο μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας περνάει στην διαχείριση δύο θυγατρικών της ΔΕΗ, στους Ανεξάρτητους Διαχειριστές ΑΔΜΗΕ και ΔΕΔΔΗΕ. Παρά ταύτα ο ισχυρός δημόσιος Οργανισμός, η ΔΕΗ, η συνθετότητα του εγχειρήματος, αδυναμίες και οι παλινδρομίσεις του νομοθετικού πλαισίου, ιδιαίτερα και η δυστοκία των επενδυτών στην ηλεκτροπαραγωγή, φρέναραν επί μία δεκαετία την πρόοδο της απελευθέρωσης.

Το δικαίωμα ελεύθερης επιλογής Προμηθευτή Ηλεκτρικής Ενέργειας προχωρά πιο γρήγορα από το 2004, για όλους τους επαγγελματικούς και βιομηχανικούς καταναλωτές και για τους οικιακούς καταναλωτές, τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή την 1η Ιουλίου 2007. Και τελικά το μονοπώλιο της ΔΕΗ στην παραγωγή, μεταφορά, διανομή και πώληση ηλεκτρικής ενέργειας έχει αρθεί πλήρως από το 2012, με εξαίρεση τα Μη Διασυνδεδεμένα Νησιά

Η ΔΕΗ παραμένει και μετά την απελευθέρωση η μεγαλύτερη εταιρεία παραγωγής και προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα. **Με εγκατεστημένη ισχύ 12,1 GW το 2017 κατέχει περίπου το 60,6% της συνολικής εγκατεστημένης ισχύος των σταθμών ηλεκτροπαραγωγής στην Ελλάδα**, συμπεριλαμβάνοντας στο ενεργειακό της μείγμα λιγνιτικούς, υδροηλεκτρικούς και πετρελαϊκούς σταθμούς, καθώς και σταθμούς φυσικού αερίου, αλλά και εγκαταστάσεις ΑΠΕ. Ενώ στο πλαίσιο απελευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας μετά το 2000, έχει προστεθεί νέα εγκατεστημένη ισχύς 9,0 GW από

ιδιώτες, εκ των οποίων 6,0 GW ΑΠΕ και 3,0 GW με καύσιμο φυσικό αέριο.

Σε ό,τι αφορά τις ΑΠΕ, κατανέμονται συνολικά στο διασυνδεδεμένο σύστημα και τα νησιά ως εξής: 2,6 GW από φωτοβολταϊκά, 2,8 GW από αιολικά, από ΜΥΗΣ 239 MW και από βιοαέριο 69 MW, πλέον της ΣΗΘΥΑ. Άλλα 10,0 GW κυρίως από ΑΠΕ βρίσκονται σε στάδιο κατασκευής ή αδειοδότησης σύνδεσης στο σύστημα.⁴³

Η κύρια σήμερα τάση της αγοράς είναι η **Διείσδυση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας**.

Βάσει του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού το αντίστοιχο μερίδιο των ΑΠΕ στην εγχώρια κατανάλωση εκτιμάται ότι θα ανέλθει το 2030 στο 32%, όπου επιτυγχάνεται και ο στόχος, ενώ η αντίστοιχη διείσδυση των ΑΠΕ για το έτος 2050 εκτιμάται ανω του 60% .

Σύμφωνα με την Έκθεση 2018 του IENE τον ελληνικό ενεργειακό τομέα «προκύπτει ουσιαστική πρόοδος σε βασικά έργα υποδομής, στο χώρο των επενδύσεων στην Ελλάδα σε μικρά και μεγάλα έργα παραγωγής και διαχείρισης ενέργειας που αναμένεται να αποτελέσουν ένα από τους κινητήριους, αναπτυξιακούς μοχλούς όχι μόνο στον ενεργειακό τομέα αλλά συνολικά στην Οικονομία.⁴⁴

Το σύστημα παραγωγής των δημοσίων έργων

«Τα δημόσια έργα είναι έργα υποδομής της χώρας που καλύπτουν βασικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων, στην αύξηση του εθνικού προϊόντος και γενικά αποσκοπούν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής. Εντάσσονται στο γενικό πλαίσιο της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της χώρας και υλοποιούν επιλογές δημοκρατικού προγραμματισμού»⁴⁵.

Το νομοθετικό πλαίσιο για την παραγωγή των δημοσίων έργων, δηλαδή τον Σχεδιασμό, τη Μελέτη, τη Δημοπράτηση - Ανάθεση και την κατασκευή των Έργων είχε πολλές αλλαγές, - όχι πάντα επιτυχείς – προκειμένου να επιτευχθεί αντικειμενικότητα και διαφάνεια στην ανάθεση των έργων και αποτελεσματικότητα, ποιότητα και έλεγχος στην κατασκευή τους .

Η πρώτη πενταετία διακυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ χαρακτηρίζεται μεταξύ των άλλων και από σημαντικές νομοθετικές ρυθμίσεις και αλλαγές τόσο στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και στις διαδικασίες έκδοσης των οικοδομικών αδειών **Ν. 1337/83 Α. Τρίτη** «Επέκταση πολεοδομικών σχεδίων οικισική ανάπτυξη και άλλες ρυθμίσεις», όσο και στο

⁴³ Έκθεση IENE 2019 Πηγή : WORLD BANK “ Doing Business 2019-2020, Greece

⁴⁴ IENE Έκθεση 2018)

⁴⁵ Από την εισηγητική έκθεση του ν.3669/2008, του κώδικα για τα δημόσια έργα

σύστημα δημοπράτησης των δημοσίων έργων και του μητρώου των εργοληπτικών επιχειρήσεων, αρχικά με τον καλό **Νόμο 1418/1984**, προκείμενου να επιλυθούν σοβαρά προβλήματα για την εξυγίανση του πολυπαθούς συστήματος παραγωγής των δημοσίων έργων, αλλά και να τεθούν οι βάσεις για τον ανύπαρκτο μέχρι τότε χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας, τη θέσπιση περιβαλλοντικών όρων και την οργανωμένη δόμηση.

Παρά την προσπάθεια τα χρόνια αυτά προβλήματα δεν ήταν εύκολο να επιλυθούν, γι' αυτό και ακολούθησαν αρκετές τροποποιήσεις στη σχετική νομοθεσία μεταξύ των οποίων και το γνωστό σύστημα δημοπράτησης των μεγάλων έργων με τον «μαθηματικό τύπο», για να τροποποιηθεί και αυτός αργότερα λόγω των σημαντικών παρενεργειών που παρουσίασε.

Οι μεταβολές και συμπληρώσεις που έγιναν στη Νομοθεσία κατασκευής των δημοσίων έργων με τον **ν. 2940/01 για «τις συγχωνεύσεις και εξαγορές των εργοληπτικών επιχειρήσεων»** - φορολογικά και θεσμικά κίνητρα για τις επιχειρήσεις -, όπως και για την κατασκευή των μεγάλων έργων με τις «Συμβάσεις παραχώρησης» - συγχρηματοδοτούμενα από δημόσιο και ιδιώτες έργα και γενικότερα την θεσμοθέτηση του συστήματος της «Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα» για την κατασκευή και διαχείριση δημοσίων έργων, ευνόησαν τις εισηγμένες στο Χρηματιστήριο μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες και οδήγησαν πολλές από τις μεσαίες σε αναγκαστιστικές συγχωνεύσεις με αυτές.

Το 2008 με τον **Νόμο 3669/2008 κυρώνεται η Κωδικοποίηση της νομοθεσίας κατασκευής των δημοσίων έργων** προκειμένου να εναρμονισθούν οι διατάξεις και να τεθούν ενιαίοι κανόνες στην παραγωγή αυτών.

Τα στάδια της παραγωγής των Δημοσίων έργων σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο είναι:

- α) Προγραμματισμός των αναγκών και επιλογή των συγκεκριμένων έργων για την επίλυση των προβλημάτων.
- β) Εκπόνηση των απαραίτητων μελετών για την κατασκευή των έργων, προϋπολογισμός κάθε επιμέρους έργου και τεύχη δημοπράτησης .
- γ) Δημοπράτηση του έργου, επιλογή του Αναδόχου και ανάθεση της κατασκευής αυτού..
- δ) Κατασκευή του έργου με την επίβλεψη από την αναθέτουσα δημόσια αρχή.
- ε) Παράδοση του έργου από την Ανάδοχο εταιρία και παραλαβή από την αναθέτουσα αρχή.

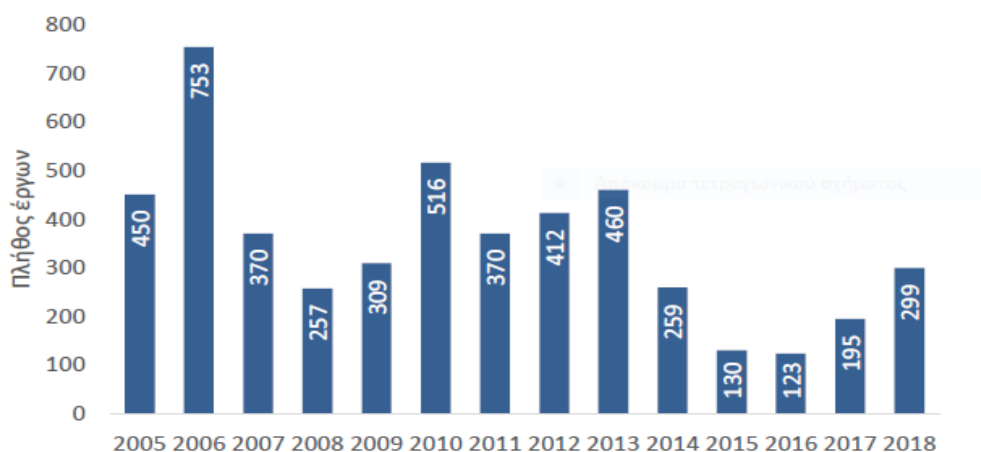
Σύμφωνα με τη Νομοθεσία δύο είναι οι βασικές Υπηρεσίες του «Κυρίου του έργου», εν προκειμένω της δημόσιας αναθέτουσας αρχής :

Η **προϊσταμένη Αρχή** που έχει την ευθύνη για τα στάδια του προγραμματισμού, της μελέτης, της δημοπράτησης και ανάθεσης του έργου (α, β, γ) και

Η **Διευθύνουσα Υπηρεσία** που έχει την ευθύνη της επίβλεψης της πρόοδου της κατασκευής του έργου, της αρτιότητας και ποιότητας των κατασκευαζόμενων τμημάτων σύμφωνα με τα τεύχη δημοπράτησης και της έγκρισης των αντίστοιχων λογαρισμών πληρωμής αυτού.

Σημαντική ήταν η παρέμβαση το 2012, σε σχέση με τις διαδικασίες δημοπράτησης των Δημοσίων Έργων η σύσταση της **Ενιαίας Αρχής των Δημοσίων Συμβάσεων** με σκοπό τη διασφάλιση της διαφάνειας, της αποτελεσματικότητας και του ελέγχου στην ανάθεση των έργων, όπως και της αξιολόγησης των προσφορών, που τα τελευταία χρόνια της κρίσης παρατηρούνται όλο και περισσότερες περιπτώσεις ασυνήθιστα χαμηλών προσφορών.

Διάγραμμα 5.3.1 Πλήθος έργων με προϋπολογισμό άνω των 2εκατ. ευρώ



Πηγή: Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιριών (ΣΑΤΕ)

Κύρια αιτία γιαυτό ο μειωμένος αριθμός και προϋπολογισμός των έργων. Σύμφωνα με το διάγρ. 5.3.1. του ΣΑΤΕ το πλήθος των δημοσίων έργων μειώθηκε σημαντικά μετά το 2013 και ανακάμπτει το 2018. Η σημαντικότερη συνέπεια των παραπάνω είναι ο μεγάλος ανταγωνισμός στις δημοπρατήσεις των έργων που οδηγεί στις μεγάλες εκπτώσεις, οι οποίες δεν είναι αποτέλεσμα ενός υγιούς ανταγωνισμού και συχνά οδηγούν σε χρονοβόρες διαδικασίες περάτωσης των έργων, επιπτώσεις στην ποιότητα των έργων και των χρησιμοποιούμενων υλικών, στις αμοιβές, ενώ πολλές υγιείς μέχρι τότε επιχειρήσεις τις οδηγούν σε οικονομικό αζιζέοδο.

Ο Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός

Η Ελλάδα 180 χρόνια από της συστάσεώς της ήταν από τις μοναδικές χώρες που δεν διέθετε ένα Ολοκληρωμένο Χωροταξικό Πλαίσιο. Μία σημαντική νομοθετική παρέμβαση για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και τις διαδικασίες έκδοσης οικοδομικών αδειών

ήταν ο **Νόμος Τρίτη / 1337/83 «Επέκταση πολεοδομικών σχεδίων οικισική ανάπτυξη και άλλες ρυθμίσεις».**

Παρά ταύτα οι καθυστερήσεις συνεχίζονται και μόλις το 2000 άρχισαν να επιταχύνονται οι διαδικασίες ολοκλήρωσής του Χωροταξικού Σχεδιασμού, έτσι ώστε το 2008 με τον **νόμο 6876/4871 να θεσμοθετηθεί επί τέλους το «Γενικό πλαίσιο Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης»** στο οποίο καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη χωρική ανάπτυξη και τη διάρθρωση του Εθνικού χώρου. Προσδιορίζονται με ορίζοντα 15ετίας οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη οργάνωση του Εθνικού χώρου .

Με βάση το Γενικό αυτό Πλαίσιο συντάσσονται και εγκρίνονται στη συνέχεια τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού, που αφορούν στην χωρική διάρθρωση ορισμένων τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων: του Τουρισμού, της Βιομηχανίας, των ΑΠΕ κ.ά

Ο χωροταξικός σχεδιασμός, θέτει το ευρύτερο πλαίσιο των κανόνων και των πολιτικών που έχουν άμεσες επιδράσεις στον χώρο, και κατά συνέπεια επηρεάζει σημαντικά τον τομέα των κατασκευών και την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τα ακίνητα.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός επιδρά καταλυτικά στη δυνατότητα αξιοποίησης των ακινήτων και άρα στην αξία τους. Η επίδραση αυτή επιτυγχάνεται, ενδεικτικά, μέσω της απόδοσης χρήσεων γης και όρων δόμησης, των μηχανισμών πολεοδόμησης που προσδιορίζονται για κάθε περιοχή και των διαδικασιών που ακολουθούνται για τις πολεοδομικές αδειοδοτήσεις, (π.χ. κεντρική διοίκηση ή οικείες πολεοδομίες και υπηρεσίες των περιφερειών), οι οποίες καθορίζουν τους χρόνους, την ευελιξία της πολεοδομικής νομοθεσίας κ.ά.

Παρά ταύτα το μέχρι σήμερα διαμορφωμένο Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και τα επιμέρους Πλαίσια αυτού παρουσιάζει κενά, πολυπλοκότητα και αδυναμίες κυρίως στα θέματα εφαρμογής παρακολούθησης και επικαιροποίησης, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν έχουν πεισθεί πολίτες και επιχειρήσεις ότι με τις διατάξεις και επιλογές του συνδυάζει βιώσιμες συνθήκες για την επιχειρηματικότητα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Κεφάλαιο 6.

Συμπεράσματα για τα Πλεονεκτήματα και Προβλήματα του κλάδου των κατασκευών, Προοπτικές και Προτάσεις Ανάκαμψης

6.1 Συμπεράσματα για τα Πλεονεκτήματα και Προβλήματα του κλάδου

Ο τομέας των κατασκευών αποτελεί ένα στρατηγικό τομέα, κινητήριο μοχλό για την οικονομική ανάπτυξη και την τεχνολογική πρόοδο, αλλά και την κοινωνική συνοχή και ευημερία της χώρας, στενά συνδεδεμένος με τις δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις και καθοριστική συμμετοχή στη διαμόρφωση των τάσεων και των μεγεθών της οικονομίας.

Αντίστοιχα ο κατασκευαστικός κλάδος και οι επιχειρήσεις του, έγινε ένας σημαντικός οργανικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας, που μετά τον πόλεμο, παρά τα σοβαρά και χρονίζοντα προβλήματα που αντιμετώπιζε, σημείωσε ταχύρρυθμη ανάπτυξη, κυρίως στην κατασκευή Τεχνικών έργων Υποδομής και Κατοικίας, αυξάνοντας την συμβολή και βαρύτητά του στην οικονομία, ιδιαίτερα στην άνοδο του ΑΕΠ και στην τόνωση της απασχόλησης.

Από την ανάλυση και την επεξεργασία που προηγήθηκε στα κεφάλαια 1 έως 5 προκύπτουν συνοπτικά για τα πλεονεκτήματα και προβλήματα τα παρακάτω :

α) Στη «χρυσή» για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις περίοδο 2000 – 2008, μέσω των σημαντικών χρηματοδοτήσεων Εθνικών και Κοινοτικών, όταν ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης ξεπέρασε το 4,2%, ο κλάδος των κατασκευών βρέθηκε στο επίκεντρο της Ελληνικής οικονομίας με την κατασκευή ή τον εκσυγχρονισμό σημαντικών Υποδομών: στις Μεταφορές, την Ενέργεια, την προστασία του Περιβάλλοντος, όπως και Κτιριακών Έργων: στη στέγαση, την εκπαίδευση, την υγεία, την βιομηχανία, τον τουρισμό.

Δημιουργήθηκαν εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας στον κλάδο και ευρύτερα και ενισχύθηκε η δραστηριότητα συναφών τομέων, με αποτέλεσμα την αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος, της απασχόλησης και γενικά τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

β) Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι παρά τους υψηλούς πόρους που διατέθηκαν και τις προσπάθειες βελτίωσης του θεσμικού πλαισίου παραγωγής των έργων, σημαντικές δυσλειτουργίες δυσχεραίνουν την έγκαιρη, διαφανή και ποιοτική υλοποίηση των αναπτυξιακών Προγραμμάτων και των αντίστοιχων Έργων.

Είναι γεγονός ότι η παραγωγική, οργανωτική και οικονομική δυνατότητα των εργοληπτικών επιχειρήσεων παρουσίαζε και στις καλές εποχές προβλήματα, αδυναμίες κυρίως

εκσυγχρονισμού σε νέες μορφές οργάνωσης και εταιρικής διακυβέρνησης, απαγκύστρωσης από την οικογενειοκρατία και απαλλαγής από την ανασφάλεια που δημιουργεί η εξάρτηση από το πελατειακό κράτος και τις εκάστοτε Κυβερνήσεις.

Η προσπάθεια μείωσης του πλήθους των κατασκευαστικών επιχειρήσεων, και μάλιστα υποχρεωτικά με την νομοθεσία το 2002 και τα κίνητρα για τις συγχωνεύσεις, δεν έφερε από μόνη της την ενδυνάμωση των επιχειρήσεων ούτε την αύξηση του παραγωγικού τους δυναμικού. Σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις δημιούργησε προβλήματα στον υγιή ανταγωνισμό σε βάρος του δημόσιου συμφέροντος. Παρά ταύτα οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες που προέκυψαν απέκτησαν τη δυνατότητα συμμετοχής στην εκτέλεση μεγάλων, σύνθετων και με αυξημένες απαιτήσεις χρηματοδότησης έργων με το σύστημα των συμβάσεων παραχώρησης ή και αυτοχρηματοδότησης και προστιθέμενη αξία για την επέκτασή τους στο Εξωτερικό

γ) Το σύστημα παραγωγής των έργων συνδέεται άρρηκτα με τη Δημόσια Διοίκηση και τις δυνατότητες και την αξιοπιστία της να ανταποκριθεί με επάρκεια ως «κύριος του Έργου» σε όλες τις φάσεις της παραγωγής και λειτουργίας των Έργων. Ιδιαίτερα στην περίοδο των συγχωνεύσεων, των παραχωρήσεων και των Ολυμπιακών έργων, η Δημόσια Διοίκηση δεν ενισχύθηκε σε προσωπικό και μέσα και παρά την προσπάθεια των στελεχών της, η μάχη ήταν δύσκολη και άνιση, τόσο με τον χρόνο και τις απορροφήσεις, όσο και με τα συγκρουόμενα συμφέροντα, την κυριαρχία του Τραπεζικού συστήματος και των πολιτικών παρεμβάσεων.

δ) Δυστυχώς αποσπασματικού χαρακτήρα, χωρίς ένα στρατηγικό σχέδιο για τις Υποδομές, την Χωροταξική και Πολεοδομική Οργάνωση, ενταγμένο σε έναν εθνικό σχεδιασμό Ανάπτυξης της χώρας, ήταν ο προγραμματισμός των Έργων, με σημαντικές γιαυτό επιπτώσεις στην ομαλή υλοποίησή τους, όπως μεγάλες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση και υπερβάσεις στους προϋπολογισμούς τους, καθώς και επιβαρύνσεις των έργων στο αστικό και φυσικό Περιβάλλον.

ε) Από την άλλη πλευρά ο κατακερματισμός της παραγωγικής δομής του κατασκευαστικού κλάδου, με πλέον του 95% μικρές επιχειρήσεις, που απασχολούν μέχρι 10 άτομα και δραστηριοποιούνται κυρίως στον τομέα των Οικοδομικών Έργων, αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την συνεχή επαγγελματική κατάρτιση και την ανάπτυξη διαχειριστικών και οργανωτικών ικανοτήτων και τον εκσυγχρονισμό γενικότερα των ελληνικών επιχειρήσεων.

στ) Ο υψηλός ρυθμός ανάπτυξης της οικοδομικής δραστηριότητας στηρίχθηκε και ενισχύθηκε από το σύστημα της αντιπαροχής και τα χαμηλότοκα στεγαστικά δάνεια των Τραπεζών, για να αρχίσει να καταρρέει στην έκρηξη της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης με την κρίση στον τομέα των ακινήτων.

Η επιδείνωση των προβλημάτων λόγω της οικονομικής κρίσης

Μετά το 2008 οι δυσμενείς μακροοικονομικές συνθήκες, η μεγάλη οικονομική κρίση από μία σειρά διεθνών παραγόντων, κυρίως όμως αιτιών και χρόνιων προβλημάτων της ελληνικής οικονομίας, μεταξύ αυτών και η έλλειψη εθνικού σχεδιασμού και προγραμματισμού, όπως και η προβληματική διαχείριση στην παραγωγή των έργων, και στη συνέχεια το βραχυπρόθεσμο πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής που εφαρμόστηκε, είχαν καταλυτική επίδραση στην πορεία του κατασκευαστικού τομέα.

Από μία δεκαετία έκρηξης της κατασκευαστικής δραστηριότητας η χώρα πέρασε σε συνθήκες μακράς λιτότητας και αναπτυξιακής ασφυξίας, απόρροια μεν της οικονομικής κρίσης, αλλά και σε μεγάλο βαθμό των πολιτικών αποφάσεων για τον τρόπο αντιμετώπισης και διαχείρισης της κρίσης αυτής.

Ήδη από το 2008 αναδεικνύεται η διαρκής πτωτική τάση της συνολικής κατασκευαστικής δραστηριότητας, όπως:

α) Οι δημόσιες επενδύσεις παρουσίασαν μείωση με ετήσιο ρυθμό 4,3%.

-Το πλήθος των δημοπρασιών δημόσιων τεχνικών έργων είχε μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής -9,5%, ενώ ο δείκτης για τις οικοδομικές άδειες διαμορφώθηκε στο -18,5%.

β) Οι επενδύσεις σε υποδομές αντιπροσώπευαν το 3% του ΑΕΠ, ποσοστό που μειώθηκε κατά 1,6% στην δεκαετία 2009- 2018 λόγω της παρατεταμένης κρίσης.

Μετά το 2008 οι **επενδύσεις σε κατοικίες** κυρίως που λειτουργούσαν ενισχυτικά στο ΑΕΠ όλα τα χρόνια πριν την κρίση, μειώθηκαν κατά πολύ **στο ¼**, ενώ η κατάρρευση της οικοδομής, με τη μεγαλύτερη πτώση του κλάδου διαχρονικά, συμπαρέσυρε τον κλάδο κατασκευών.

γ) Ο αριθμός των κατασκευαστικών επιχειρήσεων μειώθηκε κατά 40.000 περίπου μεταξύ 2008 -2017, ενώ η προστιθέμενη αξία του ευρύτερου τομέα των κατασκευών μειώθηκε κατά 51%, από 22,4δισ το 2007 σε 10,8δισ το 2017.

δ) Ομοίως **η απασχόληση στον κατασκευαστικό** τομέα μειώθηκε στο 8,1% της συνολικής απασχόλησης, από 11,7% το 2007 ⁴⁶

ε) **Τα προβλήματα του χρηματοπιστωτικού συστήματος** επηρέασαν εξαιρετικά τον κλάδο των κατασκευών. Η στάση πληρωμών και οι δανειακές επιβαρύνσεις, η έλλειψη ρευστότητας και τραπεζικής χρηματοδότησης των εργοληπτικών επιχειρήσεων και της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας για τον κατασκευαστικό και άλλους παραγωγικούς κλάδους, ήταν τα βασικά αίτια για την δεινή θέση που περιήλθαν.

στ) **Το κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων** στην Ελλάδα είναι συστηματικά υψηλότερο του μέσου όρου των κρατών της Ευρωζώνης. Το εγχώριο τραπεζικό σύστημα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες για την διεθνοποίηση των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, ενώ οι ξένοι κατασκευαστές έχουν πρόσβαση στο φιλικό τραπεζικό σύστημα των χωρών τους.

ζ) Επίσης **η δυσανόλογη φορολογία. οι υψηλές ασφαλιστικές εισφορές, αλλά και η φυγή αξιόλογου τεχνικού δυναμικού στο Εξωτερικό** εντείνουν ακόμη περισσότερο το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών κατασκευαστικών επιχειρήσεων στη χώρα, στην ΕΕ και παγκόσμια έννατι της ανταγωνιστικής δραστηριότητας των ξένων κατασκευαστικών επιχειρήσεων.

Πάρα ταύτα ο κατασκευαστικός τομέας εξακολουθεί να αποτελεί το κλειδί της Ισορροπης Ανάπτυξης και γι αυτό και μέσα στην κρίση η απασχόληση στις κατασκευές στις Περιφέρειες της χώρας παραμένει σημαντική . Εξακολουθεί να έχει σημαντική θέση στην ελληνική οικονομία και να αποτελεί μοχλό της ανοδικής πορείας σε μία βιώσιμη ανάπτυξη με καλύτερες και σταθερές θέσεις εργασίας, με εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών και καινοτόμων διαδικασιών στην επιχειρησιακή στρατηγική των επιχειρήσεών του.

Πράγματι οι επιχειρήσεις του κατασκευαστικού κλάδου παραμένουν και επιμένουν πολλές, έχοντας συσσωρευμένη εμπειρία, εξειδίκευση και τεχνογνωσία για πάσης φύσεως έργα στην Περιφέρεια, αλλά και σε μεγάλα Εθνικά και σύνθετα τεχνικά έργα, με υψηλής προς τούτο επιστημονικής και τεχνικής κατάρτισης ανθρώπινο δυναμικό.

Με σημαντικές δυνατότητες χρήσης νέων χρηματοδοτικών εργαλείων και συνεργασιών όπως και επέκτασης στο εξωτερικό.

⁴⁶ Πηγές για α,β,γ,δ από: Eurostat, εκθέσεις IOBE 2018, 2019, ΕΣΥΕ

6.2 Προοπτικές Ανάκαμψης του τομέα των κατασκευών

Από την ανάλυση που προηγήθηκε για την πορεία, τη σημαντική συμβολή στην οικονομία, στην απασχόληση και στην ανάπτυξη της χώρας του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεών του, αλλά και τα προβλήματά τους, που επιδεινώνονται ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικών κρίσεων προκύπτει ότι είναι : Τομέας εντάσεως εργασίας με ισχυρά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και συμβολή στο σύνολο της οικονομίας της χώρας και παράλληλα είναι από τους πλέον ευάλωτους τομείς στις οικονομικές κρίσεις, με διαρθρωτικά προβλήματα στις επιχειρήσεις του που, όπως απεδείχθη με την πρόσφατη κρίση, επιδεινώνονται σε βαθμό που κινδυνεύει να αποκτήσουν μόνιμα χαρακτήρα, αν δεν υπάρξει σχεδιασμός για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων και την δημιουργία βιώσιμων προϋποθέσεων για την ανάκαμψη.

Αυτά μπορεί να επιτευχθούν μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού και στρατηγικής για την ανάπτυξη των Υποδομών και της υλοποίησης των πάσης φύσεως Τεχνικών, χρήσιμων και ανταποδοτικών Έργων και συγκεκριμένα για τη βιώσιμη και αποδοτική σύνδεση της Ανάπτυξης της χώρας με τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των Έργων Υποδομής, όπως και της Κατασκευαστικής και Οικοδομικής δραστηριότητας.

Στόχος η σταδιακή ανάκαμψη του κλάδου και των επιχειρήσεών του, συμβαδίζοντας αυτή και με την ανάκαμψη της οικονομίας, και η μεγιστοποίηση της συμβολής τους στο οικονομικό και κοινωνικό γίνεσθαι της χώρας .

Επίσης δεν είναι τυχαίο ότι ο ΟΟΣΑ έχει αναπτύξει ένα πλαίσιο δέκα σημείων για τη σωστή διαχείριση των Υποδομών και των Τεχνικών έργων από το στάδιο του σχεδιασμού έως την κατασκευή και παράδοση του έργου. Παράγοντες που επηρεάζουν τις επενδύσεις στις Υποδομές στις περισσότερες χώρες του ΟΟΣΑ είναι η αντιμετώπιση προβλημάτων στις Μεταφορές, στην Ενέργεια, στην Περιφερειακή Ανάπτυξη, καθώς και παράγοντες περιβαλλοντικοί, οικονομικοί, δημογραφικοί κ.ά.⁴⁷.

Αναλυτικότερα :

B} Προοπτικές για τις υποδομές στις Μεταφορές και τα δίκτυα

Οι Υποδομές στις Μεταφορές, όπως ήδη έχει αναφερθεί, από το 1880 αποτελούσαν τον βασικό κορμό με υψηλή χρηματοδότηση, τόσο των Εθνικών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων,

⁴⁷ Από την Έκθεση IOBE 2019»Αναπτυξιακές Προοπτικές του κατασκευαστικού τομέα στην Ελλάδα

όσο και των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και μία από τις βασικότερες δραστηριότητες του κατασκευαστικού κλάδου και των επιχειρήσεών του ανά την Επικράτεια.

Κατασκευάσθηκαν πολλά μικρά και μεγάλα έργα σε Εθνικό, Περιφερειακό και Δημοτικό επίπεδο, παρά ταύτα πολλές ανάγκες δεν έχουν ακόμη καλυφθεί, ενώ σημαντικά είναι τα απαιτούμενα έργα για τον εκσυγχρονισμό και τη συνήρηση των υφιστάμενων Υποδομών..

Όπως αναφέρεται στην Ενότητα των βασικών κατευθύνσεων για την Ανάπτυξη των Υποδομών και των δικτύων του Εθνικού σχεδίου «**Ελλάδα: Στρατηγική για μία βιώσιμη και δίκαιη την Ανάπτυξη**»⁴⁸ που παρουσιάστηκε τον Μάιο του 2018 από την τότε Κυβέρνηση και περιλαμβάνει μεταξύ των άλλων τις βασικές κατευθύνσεις και προοπτικές ανάπτυξης, με σχετικά υποπρογράμματα και στους τομείς των Μεταφορών, της Ενέργειας, της Περιφερειακής και Χωροταξικής πολιτικής :

«Η Ελλάδα δίνει μεγάλη έμφαση στη δημιουργία προσβάσιμων, ποιοτικών, ανθεκτικών και βιώσιμων υποδομών που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξιακή πορεία της. Το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές και αποσκοπεί στην ανάπτυξη και αναβάθμιση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων και στην ενσωμάτωσή τους σε διευρωπαϊκά δίκτυα, στην προώθηση συνδυασμένων και νέων τρόπων μεταφοράς, στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, στην ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών, στην ανάπτυξη ενός διαλειτουργικού και υψηλής ποιότητας σιδηροδρομικού δικτύου και στη βελτίωση της περιφερειακής κινητικότητας.

Το εθνικό σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα (logistics) υποστηρίζει το στόχο της χώρας να καταστεί ηγετικό κέντρο logistics μέσα από την ανάπτυξη υπηρεσιών διαμετοκόμισης υψηλής προστιθέμενης αξίας»⁴⁹

Σε σχέση με τα παραπάνω και έχοντας υπόψιν την κατάσταση των έργων Υποδομής και τις πρόσθετες ανάγκες στις Μεταφορές και τα δίκτυα, οι προοπτικές για να συνεχισθεί η ανάπτυξη και αναβάθμιση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων είναι εμφανείς και εκτός από την άμεση προώθηση του **σχεδίου δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα (logistics)**, στον άμεσο σχεδιασμό προβλέπονται :

- Η ολοκλήρωση των κύριων εθνικών και διευρωπαϊκών οδικών αξόνων, του βασικού σιδηροδρομικού, διευρωπαϊκού δικτύου μεταφοράς καθώς και των νέων τμημάτων του Μετρό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης,

⁴⁸ Υπ.Ανάπτυξης 2018 Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

⁴⁹ Υπ.Ανάπτυξης 2018 Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Σημαντικές συνδέσεις κυρίως των λιμένων της χώρας με το οδικό δίκτυο, που ενώ έχουν προγραμματισθεί και είναι αναγκαίες εδώ και πολλά χρόνια, κυρίως του Λιμένα Θεσσαλονίκης, δεν έχουν ακόμη ξεκινήσει.

- Η συντήρηση, αναβάθμιση και ασφάλεια των οδικών, σιδηροδρομικών μεταφορών, που είναι βασικές προτεραιότητες σε κάθε ανεπτυγμένη χώρα και στην Ελλάδα που λόγω της κρίσης παρέμειναν προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν κ.ά

Τα έργα Υποδομών δεν αφορούν όμως μόνο τις Μεταφορές, αλλά τα βασικά έργα Υδρευσης και Αποχέτευσης, Προστασίας του Περιβάλλοντος και Αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές. Είναι κατεξοχήν έργα κοινής ωφέλειας και κοινωνικής συνοχής για τα οποία οι ανάγκες έχουν πολλαπλασιασθεί αν ληφθούν υπόψιν και οι συνεχείς επιπτώσεις και ανάγκες αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, όπως και των καταστροφών από το σεισμογενές υπόβαθρο της χώρας. Για τα έργα αυτά αντιμετώπισης των φυσικών και από σεισμούς καταστροφών, οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις και οι Έλληνες μηχανικοί διαθέτουν σημαντική τεχνογνωσία, αναγνωρισμένη ιεθνώς, έχουν προσφέρει πολλά, πολλές φορές και χωρίς αμοιβή.

B) Προοπτικές για τις υποδομές στην παραγωγή και τα δίκτυα της ενέργειας

Ο ενεργειακός τομέας αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα για την οικονομία της χώρας και αναμένεται να παίζει καθοριστικό ρόλο στην βιώσιμη και εξωστρεφή ανάπτυξη.

Με βάση την γεωγραφική θέση της Ελλάδας, τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και τις σχεδιαζόμενες διαρθρωτικές αλλαγές, ο κλάδος της ενέργειας μπορεί και πρέπει να αποτελέσει έναν από τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες, τόσο στον πρωτογενή ενεργειακό τομέα πχ. έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων, ΑΠΕ και ενεργειακή αποδοτικότητα, όσο και οι αναγκαίες επενδύσεις στη μεταφορά, διανομή και υποδομές φυσικού αερίου και ηλεκτρισμού.⁵⁰

Ο κλάδος της ενέργειας είναι κατ' εξοχήν κλάδος έντασης κεφαλαίου και επενδύσεων.

Στον ελληνικό ενεργειακό τομέα προκύπτει ουσιαστική πρόοδος σε βασικά έργα υποδομής, στο χώρο των επενδύσεων και στο σύνθετο εγχείρημα της χάραξης ενεργειακής πολιτικής και με συντονισμένη προσπάθεια και εθνικό ενεργειακό σχεδιασμό ο τομέας των κατασκευών μπορεί να προσφέρει πολλά στην αναπτυξιακή διαδικασία τα επόμενα χρόνια.

⁵⁰ Από την Έκθεση IENE 2019 για τον ενεργειακό τομέα στην Ελλάδα

«Η νέα στρατηγική για την ανάπτυξη των ΑΠΕ, το πρόγραμμα απολιγνιτοποίησης, ο μετασχηματισμός των εγχώριων αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, η υλοποίηση σημαντικού αριθμού έργων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας και σημαντικά έργα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων θα καταστήσουν την Ελλάδα βασικό πόλο για νέες επενδύσεις στον τομέα της ενέργειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Επιπλέον, αναμένεται ότι όλα τα παραπάνω θα προσελκύσουν νέες επενδύσεις σε περισσότερους κλάδους της οικονομίας και, δευτερευόντως, θα τονώσουν την εγχώρια παραγωγή και τη βιομηχανία μέσω της μείωσης του κόστους παραγωγής που θα οδηγήσει στη μείωση των τιμολογίων ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου», αναφέρεται στο Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»⁵¹

Βάσει του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού το αντίστοιχο μερίδιο των ΑΠΕ στην εγχώρια κατανάλωση εκτιμάται ότι θα ανέλθει το 2030 στο 32%, όπου επιτυγχάνεται και ο στόχος που έχει τεθεί, ενώ η αντίστοιχη διείσδυση των ΑΠΕ για το έτος 2050 εκτιμάται > **60 %** .

Οι πιο αισιόδοξοι μιλούν για πολύ μεγάλες επενδύσεις σε Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας που υπολογίζεται να φτάσουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις του κλάδου, τα 10 δισ. ευρώ έως το 2030.

Ο παρακάτω Πίνακας 6.2. της ετήσιας Έκθεσης 2019 του Ινστιτούτου Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης (IENE) συνοψίζει τις εκτιμώμενες ενεργειακές επενδύσεις στην Ελλάδα σε βάθος δεκαετίας, για την περίοδο 2018-2027, με την προϋπόθεση ότι η χώρα θα ακολουθεί πορεία ανάπτυξης και όχι ύφεσης την επόμενη δεκαετία με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξεως του 1,5%.⁵²

Δεν είναι τυχαίο ότι μεγάλα επενδυτικά funds από τις ΗΠΑ αλλά και επιχειρήσεις από τη Γερμανία και την υπόλοιπη Ευρώπη πολιορκούν τη χώρα μας για επενδύσεις σε ΑΠΕ είτε εξαγοράζοντας έργα, είτε αναπτύσσοντας καινούρια. Για τους λόγους αυτούς οι μεγάλοι ηλεκτροπαραγωγοί της χώρας, που οι περισσότεροι είναι ισχυροί κατασκευαστικοί όμιλοι με μεγάλη τεχνογνωσία και επιχειρηματική καινοτόμα στρατηγική, καλούνται τώρα να καλύψουν με νέες μονάδες το κενό που θα δημιουργηθεί νωρίτερα στο ηλεκτρικό σύστημα της χώρας.

⁵¹ Υπ.Ανάπτυξης 2018, Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

⁵² IENE Έκθεση 2019

«Η πορεία του τομέα των κατασκευών και των επιχειρήσεών του, η πολύπλευρη συμβολή τους στην οικονομία, τα προβλήματα και οι προοπτικές ανάκαμψης από την κρίση»

Πίνακας 6.2. Εκτιμώμενες ενεργειακές επενδύσεις στην Ελλάδα (2018 – 2027) -

Ετήσια Έκθεση IENE, 2019

	Κλάδος	Περιγραφή	Εκτιμώμενες Επενδύσεις σε εκατ. €
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	Έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων (Upstream)	• Έρευνες πεδίων, νέες γεωτρήσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου και κατασκευή υποδομών	5,000
		• Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων διύλισης	1,800
	Διύλιση και εμπορία (Downstream)	• Τερματικοί σταθμοί φόρτωσης	100
		• Εγκαταστάσεις αποθήκευσης	100
		• Αγωγός/οί πετρελαίου	-
ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	Δίκτυο φυσικού αερίου	• Ανάπτυξη αστικών δικτύων (city grids)	700
		• Κύριοι διασυνοριακοί αγωγοί*	1,500
		• Εγκαταστάσεις υπόγειας αποθήκευσης	500
		• Τερματικοί σταθμοί LNG (συμπεριλαμβανομένων του FSRU της Αλεξανδρούπολης και της ολοκλήρωσης της αναβάθμισης του σταθμού της Ρεβυθούσας)	600
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ	Ηλεκτροπαραγωγή (νέες μονάδες)	• Λιγνιτικές (συμπεριλαμβανομένων CHP), φυσικού αερίου (CCGT) και μεγάλων υδροηλεκτρικών	3,000
	Δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας	• Μονάδες καύσης πετρελαίου στα νησιά (συμπεριλαμβανομένων της Κρήτης και της Ρόδου)	100
		• Αναβάθμιση και επέκταση του υπάρχοντος δικτύου και διασύνδεση νήσων (συμπεριλαμβανομένων νέων γραμμών μεταφοράς Υ/Τ)	5,500
		• Μικρά υδροηλεκτρικά	200
		• Αιολικά	8,200
		• Φωτοβολταϊκά**	5,500
	ΑΠΕ	• Συγκεντρωτικά θερμικά ηλιακά συστήματα (Concentrating Solar Power)	200
		• Βιομάζα (συμπεριλαμβανομένων υγρών βιοκαυσίμων)	500
		• Γεωθερμία (υψηλής και χαμηλής ενθαλπίας)	500
ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ	Ενεργειακή αποδοτικότητα	• Ενεργειακή αναβάθμιση κτιρίων (ιδιωτικά και δημόσια εμπορικά κτίρια)	11,000
ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ	Έρευνα και καινοτομία	• Έρευνα και καινοτομικές εφαρμογές αποθήκευσης ενέργειας	500
Συνολικές Εκτιμώμενες Επενδύσεις μέχρι το 2027			45,500

Σημείωση: *Περιλαμβάνονται οι αγωγοί TAP, IGB και Poseidon. Δεν περιλαμβάνεται ο αγωγός East Med, **Περιλαμβάνονται κεντρικές μονάδες αυτοπαραγωγών, εγκαταστάσεις Φ/Β στις στέγες και συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας.

Πηγή: IENE

Γ) Προοπτικές Ανάκαμψης για την οικοδομική δραστηριότητα

Η Οικοδομική δραστηριότητα παρότι βρέθηκε στα πρόθυρα της κατάρρευσης κατά την κρίση, αναμένεται να έχει καλύτερες μακροπρόθεσμες προοπτικές, κυρίως γιατί είναι μεγάλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας στο φυσικό περιβάλλον για την παραθεριστική κατοικία, στο αστικό περιβάλλον για την αξιοποίηση και εμπορευματοποίηση των ακινήτων, στον τουρισμό για τουριστικές μονάδες και εγκαταστάσεις, φιλικές στο περιβάλλον και ευεξίας για τον επισκέπτη και στον πολιτισμό για πολυδύναμα κέντρα.

Η κατασκευαστική όμως δραστηριότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον χώρο στον οποίο αναπτύσσονται οι οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός επιδρά καταλυτικά στη δυνατότητα αξιοποίησης των ακινήτων και άρα στην αξία τους.

Όπως διατιπώθηκε ήδη στο σχετικό κεφάλαιο το υφιστάμενο σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού εμφανίζει αδυναμίες στα πεδία του σχεδιασμού, της εφαρμογής, της παρακολούθησης και της επικαιροποίησης, διαπιστώσεις που φαίνεται ότι έχει συνειδητοποιήσει το πολιτικό σύστημα και εμφανίζει σημαντική δραστηριότητα για την επίλυσή του. Όπως επίσης έχει συνειδητοποιήσει ότι επανεκκίνηση της οικοδομικής δραστηριότητας δεν μπορεί να υπάρξει αν δεν αρθούν έστω και μέρος των αντικινήτρων για επενδύσεις σε κατοικία και άλλα κτίρια, αν δεν γίνει αναμόρφωση της φορολογίας των ακινήτων στο ΦΠΑ και στον ΕΝΦΙΑ .

Τα τελευταία δύο χρόνια, η ζήτηση για οικιστικά ακίνητα έχει αυξηθεί, κυρίως λόγω της επίδρασης των βραχυπρόθεσμων μισθώσεων, του προγράμματος Golden Visa και της εισαγωγής στην αγορά νέων παραγόντων, σε συνδυασμό με την έλλειψη νέων κατασκευών κατά τη διάρκεια της δεκαετούς ύφεσης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, οι τιμές των κατοικιών να αυξηθούν κατά 1,6% το 2018, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, ενώ κατέγραψαν επιτάχυνση κατά 4%, το πρώτο τρίμηνο του 2019. Η τάση αυτή αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω, μεταξύ άλλων, λόγω της άνθισης της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας, ενώ οι ελληνικές εταιρείες επενδύσεων ακινήτων, τα διεθνή και εθνικά επενδυτικά ταμεία, συμμετέχουν ενεργά στην απόκτηση πρωταρχικών περιουσιακών στοιχείων σε κορυφαίες τοποθετήσεις σε ολόκληρη τη χώρα.⁵³

Σημαντική προοπτική για την οικοδομική δραστηριότητα είναι τα κίνητρα και οι επιχορηγήσεις που αφορούν στην ενεργειακή αναβάθμιση και ανακαίνιση του αποθέματος των δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων και στην ενεργειακή αποδοτικότητα των νέων κτιρίων.

Δ) Ο κατασκευαστικός τομέας σε μία ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών και εξοικονόμησης ενέργειας⁵⁴

Ένας βιώσιμος κατασκευαστικός τομέας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την μετάβαση σε μία ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών και γενικότερα την προσαρμογή στην

⁵³ Έρευνα της Deloitte Global «Ανάκαμψη του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα 2018-2022»

⁵⁴ Από την ανακοίνωση της ΕΕπιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Στρατηγική για τη βιώσιμη ανταγωνιστικότητα του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεών του»

κλιματική αλλαγή, όπως και την ανθεκτικότητα έναντι φυσικών καταστροφών , μέσω της προώθησης μακροπρόθεσμων επενδύσεων .

Σύμφωνα με τον χάρτη πορείας για τη μετάβαση σε μία ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα η αποδοτική, σε σχέση και με το κόστος, συμβολή του κατασκευαστικού τομέα θα επιφέρει 40% - 50% μείωση το 2030 και οι αναγκαίες προς τουτο επενδύσεις θα συμβάλλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα του κλάδου .

Η ενέργεια και τα περιβαλλοντικά θέματα έχουν δημιουργήσει μία νέα δυναμική ανάμεσα στις κατασκευαστικές εταιρίες και έναυσμα για πρωτοβουλίες στήριξης από τον δημόσιο τομέα. Ο κανονισμός για τα προϊόντα των δομικών κατασκευών που αφορά στην αειφόρο χρήση των φυσικών πόρων, καθώς και στις βέλτιστες πρακτικές για τη συλλογή και επεξεργασία των αποβλήτων κυρίως μέσω της ανάκτησης, επαναχρησιμοποίησης υλικών αν συνοδευθεί με ενίσχυση της έρευνας και την παροχή κινήτρων θα απολέσουν ένα σημαντικό πεδίο δραστηριοτήτων και για τον κατασκευαστικό κλάδο.

Πολύ σημαντική πρόκληση για τις κατασκευές στα κτιριακά έργα, είναι η νέα οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και ο απώτερος στόχος, ώστε να προετοιμασθεί η αγορά, για κτίρια με σχεδόν μηδενική κατανάλωση ενέργειας.

Ήδη τα κίνητρα, οι κοινοτικοί πόροι και οι επιχορηγήσεις σε όλες τις χώρες της ΕΕ είναι σημαντικά για την εξοικονόμηση ενέργειας στα νέα και τα υπό ανακαίνιση κτίρια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με «τον ενεργειακό χάρτη πορείας 2050» επισημαίνει ότι η άυξηση της ενεργειακής απόδοσης στα νέα και στα υφιστάμενα κτίρια είναι το κλειδί για τον μετασχηματισμό του ενεργειακού συστήματος της ΕΕ. ⁵⁵

6.3 Συμπεράσματα Προτάσεις για την βιώσιμη Ανάκαμψη του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεών του

Ανάγκη για ένα εθνικό σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας

Ο τομέας των κατασκευών από την εποχή του Χαρ. Τρικούπ, 1880 αποτελεί σταθερά ένα στρατηγικό τομέα, κινητήριο μοχλό για την οικονομική ανάπτυξη και την τεχνολογική πρόοδο, αλλά και την κοινωνική συνοχή και ευημερία της χώρας. Συμβάλλει καθοριστικά στην ισόρροπη ανάπτυξη και στην απασχόληση του ανθρώπινου δυναμικού όλων των

⁵⁵ Στοιχεία από την ως άνω ανακοίνωση της ΕΕπιτροπής προ το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

βαθμίδων, κυρίως με τις πολλαπλασιαστικές ωφέλειες των Τεχνικών Έργων Υποδομών και Κατοικίας, που υλοποιεί.

Γιαυτό και παρά τις μεγάλες επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στον τομέα των κατασκευών, αυτός εξακολουθεί να έχει σημαντική θέση στις τάσεις και τα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας και να αποτελεί βασικό μοχλό της ανοδικής πορείας σε μία βιώσιμη ανάπτυξη με καλύτερες και σταθερές θέσεις εργασίας, με εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών και καινοτόμων διαδικασιών στην στρατηγική των επιχειρήσεών του κλάδου. Επιχειρήσεις που παραμένουν πολλές και ισχυρές, έχοντας συσσωρευμένη, εξειδίκευση και τεχνογνωσία για πάσης φύσεως έργα στην Περιφέρεια, αλλά και σε Εθνικά μεγάλα και σύνθετα έργα, με υψηλής προς τούτο επιστημονικής και τεχνικής κατάρτισης ανθρώπινο δυναμικό.

Με σημαντικές δυνατότητες χρήσης νέων χρηματοδοτικών εργαλείων και συνεργασιών.

Πρέπει γιαυτό να γίνουν ουσιαστικά και συγκροτημένα βήματα ώστε να επιτευχθεί η επανακίνηση και σταθεροποίηση της συνεισφοράς του τομέα των κατασκευών και τα οποία θα πρέπει να προσδιορίζονται και να συνδέονται με τις κατευθύνσεις και τις επιλογές για τους παραγωγικούς τομείς με ένα σύγχρονο εθνικό σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης .

Η επανεκκίνηση της αναπτυξιακής διαδικασίας για τη χώρα, ιδιαίτερα μετά από μία παρατεταμένη κρίση τριών μηνονίων λιτότητας και δημοσιονομικής προσαρμογής, για να έχει στοιχεία διατηρησιμότητας, να απαλλαγεί από τις παθογένειες του παρελθόντος, αλλά και να σπάσει σήμερα αποτελεσματικά το σπιράλ της ύφεσης και της παραγωγικής στασιμότητας :

1. Θα πρέπει να στηριχθεί σε ένα κράτος δικαίου, με μια αναδιοργανωμένη δημόσια διοίκηση φιλική προς την αναπτυξιακή διαδικασία και την επιχειρηματικότητα και με διαχείριση των πόρων με διαφάνεια και δημοκρατία στο σχεδιασμό.
2. Να δοθεί προτεραιότητα σε όλους τους σύγχρονους δυναμικούς κλάδους της οικονομίας, ιδιαίτερα όπου η χώρα μας έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως και σε δραστηριότητες με μεγάλο εισοδηματικό πολλαπλασιαστή, που αυξάνουν την παραγωγικότητα, ενισχύουν την εξωστρέφεια και δημιουργούν πολλές και σταθερές θέσεις εργασίας.
3. Να στηριχθεί στην ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας μέσω και της ενίσχυσης της καινοτομίας και αξιοποίησης νέων τεχνολογιών, όπως και της αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού. Με αύξηση της εξωστρέφειας της οικονομίας, επιτάχυνση της

τεχνολογικής αναβάθμισης των επιχειρήσεων, αύξηση της προστιθέμενης αξίας αγαθών και υπηρεσιών.

4. Με την επιλογή στόχων και τομέων προτεραιοτήτων που θα καθορίζονται αξιοκρατικά και θα εξειδικεύουν τον εθνικό σχεδιασμό χωρίς την επιρροή τοπικών, κομματικών ή ιδιωτικών συμφερόντων, με κύριους στόχους την μείωση της ανεργίας και την αύξηση του ΑΕΠ της χώρας.
5. Το πιο σημαντικό ζήτημα για την ένταξη της χώρας σ' ένα νέο αναπτυξιακό αυτή τη φορά κύκλο είναι η εξεύρεση των απαραίτητων πόρων για την χρηματοδότηση των αναπτυξιακών πρωτοβουλιών είτε αυτοί προέρχονται από τον δημόσιο είτε από τον ιδιωτικό τομέα.

Η χρηματοδότηση των επενδυτικών πρωτοβουλιών και γενικά η χρηματοδότηση της υγιούς επιχειρηματικότητας, μπορεί να ενισχυθεί, λόγω των περιορισμένων από την κρίση εθνικών πόρων από την χρήση νέων χρηματοδοτικών εργαλείων, μέσω συμβάσεων παραχώρησης, συμβάσεων ΣΔΙΤ, αυτοχρηματοδότησης κ.λ.π ενώ

6. Παράλληλα πρέπει να ενταθούν οι μηχανισμοί αξιοποίησης βάση του εθνικού και Περιφερειακού σχεδιασμού και όχι απλά απορρόφησης των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου και των μελλοντικών κοινοτικών οικονομικών εργαλείων

Ειδικότερα για τις δραστηριότητες του τομέα των κατασκευών :

Α) Όσον αφορά τον Προγραμματισμό των Υποδομών και των άλλων Τεχνικών Έργων που αφορούν στην κατασκευή έργων προσβάσεων και συνδέσεων, ύδρευσης και αποχέτευσης, λοιπών έργων βελτιώσεων, παραγωγής ενέργειας, κοινωνικών υποδομών, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην Ισορροπη Ανάπτυξη της χώρας, ο σχεδιασμός τους ήταν αποσπασματικός δεν ακολουθούσε ένα συνεκτικό εθνικό και περιφερειακό πρόγραμμα επίλυσης προβλημάτων και αναγκών και σπάνια είχε επαρκείς πόρους πόρους για την έγκαιρη υλοποίησή του.

Πρέπει γιαυτό ο προγραμματισμός και σχεδιασμός των Υποδομών πρέπει να αποτελέσει Υποπρόγραμμα του σχεδιασμού για την Ανάπτυξη και το οποίο θα αποτυπώνει δημοκρατικά και ισόρροπα τις ανάγκες για τα έργα αναπτυξιακών και κοινωνικών

Υποδομών, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη τον εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό που προηγήθηκε, τα έργα που υλοποιήθηκαν και τις αστοχίες που σημειώθηκαν.

Πολλές αναπτυξιακές μελέτες ή π.χ. του IOBE, ΚΕΠΕ, Mc Kinsey & Company έχουν κάνει σημαντικές προτάσεις για τον προγραμματισμό των Υποδομών.

Πολύ σημαντική είναι η Ενότητα των βασικών κατευθύνσεων για την Ανάπτυξη των Υποδομών και των δικτύων του **Εθνικού σχεδίου «Ελλάδα :Στρατηγική για την Ανάπτυξη»** που παρουσιάστηκε τον Μάιο του 2018 από την τότε Κυβέρνηση, όπως και το **εθνικό σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα (logistics)** που υποστηρίζει το στόχο της χώρας να καταστεί ηγετικό κέντρο logistics μέσα από την ανάπτυξη υπηρεσιών διαμετοκόμισης υψηλής προστιθέμενης αξίας»⁵⁶

Σε σχέση με τις παραπάνω μελέτες και έχοντας υπόψιν την κατάσταση των έργων Υποδομής και τις πρόσθετες ανάγκες στις Μεταφορές και τα δίκτυα, οι προοπτικές για να συνεχισθεί η ανάπτυξη και αναβάθμιση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων είναι εμφανείς και εκτός:

- ❖ Από την άμεση προώθηση του σχεδίου δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα (logistics), στον άμεσο σχεδιασμό θα πρέπει να ενταχθούν :
- ❖ Η ολοκλήρωση των κύριων εθνικών και διευρωπαϊκών οδικών αξόνων και η αναβάθμιση των Περιφερειακών .
- ❖ Η Ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών, όπως συστήματα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής κινητικότητας καθώς και των νέων και αναδυόμενων τρόπων μεταφοράς.
- ❖ Η ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού , διευρωπαϊκού δικτύου μεταφοράς καθώς και των νέων τμημάτων του Μετρό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που αποτελούν Μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον
- ❖ Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Σημαντικές συνδέσεις κυρίως των λιμένων της χώρας με το οδικό δίκτυο, που ενώ έχουν προγραμματισθεί και είναι αναγκαίες εδώ και πολλά χρόνια, όπως του Λιμένα Θεσσαλονίκης, δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα .
- ❖ Η συντήρηση, αναβάθμιση και ασφάλεια των οδικών, σιδηροδρομικών μεταφορών είναι βασικές προτεραιότητες σε κάθε ανεπτυγμένη χώρα και στην Ελλάδα, πο λόγω της κρίσης παρέμειναν πολλά προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν.⁵⁷

⁵⁶ Υπ.Ανάπτυξης 2018 Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

⁵⁷ Στοιχεία και από το Εθνικό σχέδιο 2018«Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για την Ανάπτυξη» και από την ΈΚΘΕΣΗ IOBE 2019

Τα έργα Υποδομών δεν αφορούν όμως μόνο τις Μεταφορές, αλλά τα βασικά έργα Υδρευσης και Αποχέτευσης, Προστασίας του Περιβάλλοντος και Αποκατάστασης από φυσικές καταστροφές. Είναι απαραίτητα έργα κοινής ωφέλειας και κοινωνικής συνοχής, και όχι βιτρίνας, για τα οποία οι ανάγκες έχουν πολλαπλασιασθεί αν ληφθούν υπόψιν και οι επιπτώσεις από την άναρχη δόμηση και ανάγκες αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, όπως και των καταστροφών από το σεισμογενές υπόβαθρο της χώρας.

Τα έργα αυτά, κατά προτεραιότητα πρέπει να ιεραρχούνται και να προωθούνται σένα εθνικό σχέδιο Υποδομών, που συνεχώς θα ελέγχεται και θα επικαιροποιείται.

Αναγκαίο είναι αυτό να γίνεται από μία υπεύθυνη και έμπειρη δημόσια αρχή ή Οργανισμό.

Β) Όσον αφορά τις Προτάσεις για την παραγωγή και διανομή της ενέργειας

Ο ενεργειακός τομέας, όπως διεξόδικα παρουσιάστηκε σε προηγούμενες ενότητες, αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα για την οικονομία της χώρας και αναμένεται να παίζει καθοριστικό ρόλο στην βιώσιμη και εξωστρεφή ανάπτυξη. Με βάση την γεωγραφική θέση της Ελλάδας, τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα ο κλάδος της ενέργειας μπορεί και πρέπει να αποτελέσει έναν από τους βασικούς μοχλούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας:

Ηλεκτρισμός, φυσικό αέριο, έρευνες υδρογονανθράκων, Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, Ενεργειακή αποδοτικότητα, ενεργειακές επενδύσεις, αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής είναι σημαντικοί παράγοντες της οικονομίας και της ποιότητας ζωής που οδηγούν στην ανάγκη ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού εθνικού ενεργειακού σχεδιασμού με προσδιορισμό του καταλληλότερου ενεργειακού μίγματος και οπωσδήποτε ολοκλήρωσης της Α΄φάσης του σχεδιασμού από την Εθνική Επιτροπή για την Ενέργεια και το Κλίμα, ώστε να αποκτήσει η χώρα ένα χρήσιμο εργαλείο για τη χάραξη στρατηγικής στον ενεργειακό της τομέα, καθώς το ενεργειακό σύστημα οικονομικά, γεωπολιτικά και περιβαλλοντικά είναι ιδιαίτερα σύνθετο και κρίσιμο όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και Παγκόσμια.

Στο σύνθετο εγχείρημα της χάραξης ενεργειακής πολιτικής και με συντονισμένη προσπάθεια και εθνικό ενεργειακό σχεδιασμό ο τομέας των κατασκευών μπορεί να προσφέρει πολλά στην αναπτυξιακή διαδικασία τα επόμενα χρόνια.

Μεταξύ των κατευθύνσεων που αναφέρονται για την ενέργεια στο Εθνικό σχέδιο του 2018 «Ελλάδα:Εθνική Στρατηγική για Ανάπτυξη», με στόχο να καταστεί η Ελλάδα βασικός

πόλος για νέες επενδύσεις στον τομέα της ενέργειας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και να προσελκύσει νέες επενδύσεις σε περισσότερους κλάδους της οικονομίας, είναι :

* Νέα στρατηγική για την ανάπτυξη των ΑΠΕ προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της διεύθυνσης των ΑΠΕ περίπου στο 28% στην κατανάλωση ενέργειας έως το 2030

* Επέκταση του δικτύου φυσικού αερίου σε ολόκληρη τη χώρα, όπως και η ενίσχυση των έργων μεταφοράς και αποθήκευσης φυσικού αερίου

* Υλοποίηση σημαντικού αριθμού έργων μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, όπως και σημαντική αύξηση της δυναμικότητας διασύνδεσης ηλεκτρικής ενέργειας της Ελλάδας με γειτονικές χώρες

* Προώθηση Μεταρρύθμισης στην ελληνική αγορά ενέργειας με την υιοθέτηση του Target Model, τη διασύνδεση των νησιών, την προκήρυξη διαγωνισμών για την εγκατάσταση νέων μονάδων ΑΠΕ, την αναδιάρθρωση της εγχώριας αγοράς ενέργειας, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, κτιρίων και εγκαταστάσεων⁵⁸

Στα συμπεράσματα της Έκθεσης του IENE 2019, μεταξύ των άλλων συμπεραίνεται ότι:

* Κύριος στόχος πρέπει να είναι ένας μακροχρόνιος ενεργειακός σχεδιασμός που να εξαλείφει τις υπάρχουσες στρεβλώσεις και να προτείνει λύσεις για τα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα όλοι οι ενεργειακοί τομείς της χώρας μας.

* Η μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της Ελλάδας, ώστε να πλησιάσει τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (δηλ. το 54%), πρέπει να αποτελέσει έναν σταθερό και αδιαπραγμάτευτο στόχο, ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί, με οικονομικά οφέλη για την Ελλάδα, μέσω της μείωσης του όγκου των εισαγόμενων καυσίμων με παράλληλη αύξηση της παραγωγής των εγχώριων υδρογονανθράκων, με αύξηση της παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ και τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας..

* Παρότι οι ενεργειακές απαιτήσεις ανά μονάδα ΑΕΠ έχουν συγκλίνει ήδη πριν από την οικονομική κρίση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, υπάρχουν ακόμη σημαντικά περιθώρια για εξοικονόμηση και ορθολογική χρήση της ενέργειας, ιδιαίτερα αν ληφθούν υπόψη οι ευνοϊκές

⁵⁸ Υπ. Ανάπτυξης 2018 Εθνικό σχέδιο «Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για την βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη»

σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες κλιματολογικές συνθήκες, καθώς και η σύνθεση του παραγωγικού της τομέα.⁵⁹

Ιδιαίτερα αισιόδοξη και δυναμική η πρόταση, μεταξύ των άλλων, της Κυβέρνησης για :
«Νέα ενεργειακή πολιτική για περιορισμό των εκπομπών ρύπων (μείωση διοξειδίου το άνθρακα κατά 80% μέχρι το 2050), στροφή στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και σταδιακή απεξάρτηση από τον λιγνίτη».

Τέλος χάρη στην επανεκκίνηση του ενδιαφέροντος για τον τομέα του upstream και την επανέναρξη των ερευνών από το 2011, σήμερα χαρακτηρίζονται ως σημαντικές οι προοπτικές για την έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων στην χώρα, γιατί και οι εντάσεις από τη «γείτονα» στην περιοχή. Αισιόδοξες οι προβλέψεις , αλλά ακόμα και στην περίπτωση μιας μικρής παραγωγής τόσο σε πετρέλαιο όσο και σε φυσικό αέριο, με στόχο την κάλυψη τμήματος των εγχώριων ενεργειακών αναγκών, η προσπάθεια αυτή οφείλει **να στηριχθεί από όλους**, καθώς έχει άμεσο αντίκτυπο στην δημιουργία εγχώριας τεχνογνωσίας και θέσεων εργασίας, με απόλυτα θετική συμβολή στηνοικονομική και βιώσιμη Ανάπτυξη της χώρας.

Γ) Προτάσεις Ανάκαμψης για την οικοδομική δραστηριότητα

Η Οικοδομική δραστηριότητα παρότι βρέθηκε στα πρόθυρα της κατάρρευσης κατά την κρίση, αναμένεται να έχει καλύτερες μακροπρόθεσμες προοπτικές , κυρίως γιατί είναι μεγάλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας στο φυσικό περιβάλλον για την παραθεριστική κατοικία, στο αστικό περιβάλλον για την αξιοποίηση και εμπορευματοποίηση των ακινήτων στον τουρισμό για τουριστικές μονάδες και εγκαταστάσεις, φιλικές στο περιβάλλον και ευεξίας για τον επισκέπτη και στον πολιτισμό για πολυδύναμα κέντρα.

Η κατασκευαστική όμως δραστηριότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον χώρο στον οποίο αναπτύσσονται οι οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός θέτει το ευρύτερο πλαίσιο των κανόνων και των πολιτικών που έχουν άμεσες επιδράσεις στον χώρο, και κατά συνέπεια επηρεάζει σημαντικά τον τομέα των κατασκευών και την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με τα ακίνητα. Όπως διατιπώθηκε ήδη στο σχετικό κεφάλαιο το υφιστάμενο σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού εμφανίζει αδυναμίες στα πεδία του σχεδιασμού, της εφαρμογής, της παρακολούθησης και της επικαιροποίησης. Ως αποτέλεσμα, δεν αντιμετωπίζει τις ιδιαίτερα

⁵⁹ Έκθεση 2019 IENE για τον ενεργειακό τομέα στην Ελλάδα

επείγουσες οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της χώρας και δημιουργεί ανασφάλεια στις επιχειρήσεις.

*** Πρώτη λοιπόν προτεραιότητα η επικαιροποίηση και ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδιασμού και του Πολεοδομικού και των ειδικών πλαισίων του, με στόχο μία σύγχρονη, λειτουργική, με σαφείς διατάξεις και φιλική προς το περιβάλλον και τον πολίτη χωροταξική πολιτική. Μία πολιτική που θα επιλύει τα σημαντικά προβλήματα για τις χρήσεις γης, της καταγραφής των περιοχών δόμησης και των επιτρεπόμενων όρων, τα οποία αποτελούν σημαντικό εμπόδιο στην στήριξη της οικοδομικής επιχειρηματικότητας με όρους και προϋποθέσεις για μία περιβαλλοντική οικιστική ανάπτυξη,. Για να τεθεί ένα οριστικό οριστικό τέλος στην άναρχη δόμηση και τις καταστροφικές της συνέπειες.**

* Η νέα αυτή χωροταξική και συγχρόνως αναπτυξιακή πολιτική θα πρέπει να συνοδεύεται από ένα πρόγραμμα αστικών αναπλάσεων, βελτίωσης του δομημένου και μη περιβάλλοντος και έργων υποδομής κυρίως για τις περιοχές τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

* Παράλληλα, όπως πολλές φορές αναφέρθηκε, πολύ σημαντική είναι η προοπτική για την οικοδομική δραστηριότητα, τα κίνητρα και οι επιχορηγήσεις που αφορούν στην ενεργειακή αναβάθμιση και ανακαίνιση του αποθέματος των δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων και στην ενεργειακή αποδοτικότητα των νέων κτιρίων. Θέμα εφαρμογής της εθνικής πολιτικής για την κλιματική αλλαγή η αναβάθμιση και ενίσχυση της ενεργειακής αποδοτικότητας των κτιρίων απαιτεί καταρχήν την καταγραφή και αξιολόγηση του κτιριακού αποθέματος και ανάπτυξη από την πολιτεία εκτεταμένων κινήτρων για την ενεργειακή αναβάθμιση αυτού..

* Σημαντικά και αναγκαία λόγω και του σεισμογενούς υποβάθρου είναι και τα έργα εκσυγχρονισμού, ενίσχυσης, ακόμ και αντικατάστασης των δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων.

* Τέλος επανεκκίνηση της οικοδομικής δραστηριότητας δεν μπορεί να υπάρξει αν δεν αρθούν έστω και μέρος των αντικινήτρων για επενδύσεις σε κατοικία και άλλα κτίρια , αν δεν γίνει αναμόρφωση της φορολογίας των ακινήτων στο ΦΠΑ και στον ΕΝΦΙΑ .

Το σύνολο των προτάσεων για την βιώσιμη ανάκαμψη του του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεών του θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο μίας ξεχωριστής εργασίας.

Ήδη πολλές προτάσεις διαφαίνονται και στις παραγρ. των Κεφ. 4,5, και 6, για την κατάσταση, τα προβλήματα και τις προοπτικές του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεών του.

Σε μία προσπάθεια γενικών κατευθύνσεων και συνόψισης των προτάσεων, που προκύπτουν για την βιώσιμη ανάκαμψη του κλάδου των κατασκευών και των επιχειρήσεων του από την ανάλυση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, διατυπώνονται τα εξής:

- ❖ *Σε μία δύσκολη πορεία ανάκαμψης και παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας από το αρνητικό οικονομικό και χρηματοπιστωτικό περιβάλλον, ο κατασκευαστικός κλάδος πρέπει να αξιοποιήσει την μεγάλη εμπειρία του, το ανθρώπινο δυναμικό του για να ξεπεράσει τα χρονίζοντα προβλήματά του και με νέες δραστηριότητες και καινοτόμα χρηματοδοτικά και αναπτυξιακά εργαλεία να συμβαδίσει σε αυτήν την πορεία ανάκαμψης, ώστε να συνεχίσει να αποτελεί ένα οργανικό κλάδο της ελληνικής Οικονομίας και της Ανάπτυξης της χώρας.*
- ❖ *Οι επιχειρήσεις του θα πρέπει αναζητήσουν νέες δραστηριότητες στο Εσωτερικό, στις ήπιες μορφές ενέργειας και τα έργα αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, στις συνδυασμένες μεταφορές και υποδομές διασυνδέσεων με άλλες χώρες, στην αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος, στην παραθεριστική κατοικία και τουριστικές εγκαταστάσεις και να τολμήσουν εγκαταστάσεις και συστήματα νέων τεχνολογιών στην Βιομηχανική παραγωγή και την μεταποίηση των αγροτικών προϊόντων, στηριζόμενες πάντα στο αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό τους.*
- ❖ *Τέλος το αξιόλογο επιχειρηματικό και τεχνικό τους υπόβαθρο, σε συνδυασμό με μία σύγχρονη, καινοτομική Στρατηγική και Διαχείριση θα βοηθήσει τις Μικρομεσαίες κατασκευαστικές επιχειρήσεις να εδραιώσουν δυναμικά χωρίς αγκυλώσεις και εξαρτήσεις την παρουσία τους στο εσωτερικό της χώρας, και τις μεγαλύτερες να αναβαθμίσουν την παρουσία τους και την ανταγωνιστικότητά τους και στις χώρες του Εξωτερικού, που ήδη δραστηριοποιούνται ή και να αναζητήσουν νέες αγορές.*

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Β. Παπαδάκης « Στρατηγική των Επιχειρήσεων»
2. G.BOYCE – SIMON VILLE “Η εξέλιξη των σύγχρονων Επιχειρήσεων»
3. Μ. Χρ. Χατζηϊωάννου «Ιστορία των επιχειρήσεων» 2007
4. Entreprises et Histoires / «La Grece et l’ Histoire des Entreprises, Ιούνιος 2011
5. WORD BANK “Doing Business 2019 Greece”
6. Μιχάλης Ρηγίνος «Χρηματιστήριο Αθηνών , Ανάπτυξη και Συγκυρία» 2018 και Μιχάλης Ρηγίνος «Βαθμός συγκέντρωση Εργατικού Δυναμικού» 1987
7. IOBE Έκθεση 2019 « Αναπτυξιακές προοπτικές των κατασκευών στην Ελλάδα»
IOBE Έκθεση 2015 «Η σημασία ανάπτυξης, τα εμπόδια και το μέλλον του κλάδου των Κατασκευών»
IOBE, 2018^α «Η φορολογία ακινήτων και το μέλλον του κλάδου των κατασκευών»
IOBE, 2018^β, «Η Βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας των κτιρίων ως μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας»
8. Υπ. Ανάπτυξης 2018«Εθνικό σχέδιο :Ελλάδα , Στρατηγική για τη βιώσιμη και Δίκαιη ανάπτυξη»
9. Υπ. Υποδομών και Μεταφορών : Γεν. Γραμματεία Μεταφορών και Διευθυνση Μητρώων Τεχνικών Επαγγελματιών
10. ΔΕΗ Επίσημα στοιχεία από την Ιστοσελίδα της
11. Δελτία Ρυθμιστή ΛΑΓΗΕ/ Χηματιστηρίου
12. ΟΟΣΑ , 2017 «Έκθεση Αξιολόγησης συνθηκών Ανταγωνισμού»
13. Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ) «Έρευνα Οικοδομικής δραστηριότητας 2019», όπως και άλλα στοιχεία από τις ετήσιες έρευνες σχετικά με τις κατασκευές
14. Eurostat, στοιχεία από τις έρευνες για τις κατασκευές και ειδικότερα το 2006 .
15. Ινστιτούτο Οικονομίας των Κατασκευών (ΙΟΚ) , Παρουσίαση Έρευνας στην Ημερίδα του ΤΕΕ για «το επιχειρηματικό περιβάλλον που διαμορφώνεται στον κλάδο των κατασκευών μετά το 2004»
16. ΤΕΕ 2033: «80 χρόνια Οδοιπορικό στο χρόνο»
17. Πενελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών (ΣΑΤΕ), από τις ετήσιες εκθέσεις εξελίξεων

18. Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης «ο Ενεργειακός κλάδος στην Ελλάδα» ετήσιες Εκθέσεις 2018 και 2019
19. Στοιχεία από ΚΕΠΕ για τις κατασκευές το 1965
20. ΕΣΥΕ , στοιχεία από τις ετήσιες έρευνες για τις κατασκευές πριν και μετά την κρίση
21. ICAP «Κλαδική μελέτη για τον κατασκευαστικό κλάδο» 2018
22. Deloitte, Global M&A Construction Monitor “Ανάκαμψη του κατασκευαστικού κλαδου στην Ελλάδα τα επόμενα έτη »
23. www.ypodomes.gr , www.metafores.gr “2ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών» 2017
24. Σύνδεσμος επιχειρήσεων για την Ποιότητα και την Ανάπτυξη των κατασκευών (ΣΕΠΙΑΚ), Συνέδριο Μάρτιος 2015
25. Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη «Βιώσιμη ανταγωνιστικότητα του κατασκευαστικού τομέα και των επιχειρήσεων»
26. Α. Καραδήμου – Γερόλυμπου – Ν. Παπαμίχος Τεχνικά Χρονικά 2004
27. Investement Research& Analysis 2002 «Ο κατασκευαστικός κλάδος στην Ελλάδα»
28. Αν. Ταρπάγκος «Η Βιομηχανία των Τεχνικών Κατασκευών και η κρατική παρέμβαση, 1951-1984»
29. Αν. Ταρπάγκος «Μεγάλες Τεχνικές εταιρίες, από τη χρυσή 10ετία (2004-2008) και την κατάρρευση (2008 ----) », Αύγουστος 2010