

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ



ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ
ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 2001-2016**



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΗΣ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: **ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ Α.Μ. 630**

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	2
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ABSTRACT	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:	7
ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	7
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.2 Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟ	7
1.3 Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	8
1.3.1 ΔΗΜΟΣΙΑ ΈΡΓΑ	9
1.3.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΈΡΓΑ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:	13
Η ΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	13
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	14
(ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ)	15
2.3 ΜΕΓΑΛΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:	17
Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ	17
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	17
3.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ Α.Ε.Π.	17
3.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	20
3.4 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:	23
Η ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 2001 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΟ 2016	23
4.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΤΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	24
4.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	25
4.2.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΈΡΓΩΝ	25
4.2.2 ΕΞΕΛΙΞΗ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΓΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:	31
Ο ΚΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ	31
5.1 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	31
5.2 ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:	38
Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	38
6.1 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ Α.Ε.Π.	38
6.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	40
6.3 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΑΠΟΡΡΟΦΗΣΗ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:	42
ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T. ΚΛΑΔΟΥ	42
7.1 ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)	44
7.2 ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (WEAKNESSES)	45
7.3 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES).....	46
7.4 ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS).....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:	47
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	47
8.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	48
8.2 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	49
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	50

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος Προπτυχιακών Σπουδών, στο τμήμα «Χρηματοοικονομικής και Ασφαλιστικής», του ΤΕΙ Κρήτης. Η εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας έγινε στο 21ο' εξάμηνο του προγράμματος σπουδών όπως αυτό προβλέπεται.

Το θέμα που πραγματεύεται η παρούσα εργασία είναι «**Η εξέλιξη του κατασκευαστικού κλάδου στην χώρα μας, από το 2001 – 2016**». Η εργασία ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2013 με έρευνα σε πολλαπλές πηγές για την συλλογή των δεδομένων που απαιτούνται και στη συνέχεια αφού έγινε διαχωρισμός και επιλογή των κατάλληλων πηγών ξεκίνησε η οργάνωση και εισαγωγή αυτών στην εργασία.

Στόχος αυτής της εργασίας είναι η ανάδειξη των κύριων χαρακτηριστικών του κατασκευαστικού κλάδου σε χρηματοοικονομικό επίπεδο, στοχεύοντας στην παρουσίαση των προοπτικών του κατασκευαστικού κλάδου αλλά και το πλήγμα που έχει υποστεί την τελευταία πενταετία.

Με αφορμή την ολοκλήρωση της προσπάθειας αυτής θα ήθελα να ευχαριστήσω αρχικά τον επιβλέποντα καθηγητή μου τον κύριο Νικόλαο Γρηγοράκη για την ευκαιρία που μου έδωσε να ασχοληθώ με το θέμα αυτό και κυρίως για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση του στην διεκπεραίωση της πτυχιακής εργασίας. Και φυσικά όλους τους καθηγητές του τμήματος Χρηματοοικονομικής και Ασφαλιστικής του Τ.Ε.Ι Κρήτης για την αμεσότητα τους και την οικειότητα τους σε όλους τους φοιτητές του τμήματος. Τέλος δεν θα μπορούσα να παραλείψω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την ψυχολογική και οικονομική στήριξη που μου προσέφεραν καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών. .

ABSTRACT

This study examines the special features of the construction industry which represents one of the most important sectors of the Greek economy and it is closely related to the Gross Domestic Product (GDP) and to the economic development of the country. The main purpose of this study is to present the development of the construction industry in Greece since 2001. Specifically, this project considers the “supply” and “demand” of the construction industry in the Greek economy, as well as the course of the construction industry in the European and international market. The contribution of the construction industry in the Greek economy is also examined in this study, in order to show the importance of the sector and the multiple ways in which constantly involve in the economy. Also the industry's S.W.O.T. analysis highlights its strengths and weakness, as well as the threats and opportunities arising.



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη και ανάλυση της εξέλιξης του κατασκευαστικού κλάδου στην χώρα μας, από το έτος 2001 έως και το έτος 2016. Το βασικό αντικείμενο ήταν η αναλυτική επισκόπηση της εξέλιξης του κλάδου στον χώρο της Ελλάδας και της Ευρώπης. Η μελέτη αυτή ουσιαστικά επικεντρώθηκε σε δύο βασικούς άξονες, την ζήτηση και την προσφορά του κλάδου στην εγχώρια αλλά και στην ευρωπαϊκή και διεθνή αγορά.

Αναλυτικότερα η δομή της εργασίας είναι η εξής:

Στο **Κεφάλαιο 1** αναφέρονται και αναλύονται τα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου καθώς και η διάρθρωσή του στην Ελλάδα, έτσι ώστε να γίνει κατανοητό το αντικείμενο δραστηριοποίησης του κατασκευαστικού κλάδου.

Το **Κεφάλαιο 2** αναφέρεται στην ζήτηση του κατασκευαστικού κλάδου, όπως αυτή φαίνεται μέσα από την ιδιωτική δραστηριότητα αλλά και τα μεγάλα δημόσια έργα.

Ενώ στο **Κεφάλαιο 3**, γίνεται αναφορά στην προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου, όπως εντοπίζεται από στοιχεία προερχόμενα από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, κυρίως σε ποσοστά συμμετοχής στο Α.Ε.Π.

Στο **Κεφάλαιο 4** γίνεται ανάλυση της εγχώριας αγοράς κατασκευής ακινήτων και συγκεκριμένα εξετάζεται η εξέλιξη της από το 2001 έως και το 2016.

Στο **Κεφάλαιο 5** πραγματοποιήθηκε εκτενής περιγραφή του κατασκευαστικού κλάδου, βάσει της ευρωπαϊκής και διεθνούς αγοράς.

Στο **Κεφάλαιο 6** παρουσιάζεται η συμβολή του κλάδου στην οικονομία καθώς και οι συνθήκες που αυτός δύναται να την επηρεάζει.

Στο **Κεφάλαιο 7**, πραγματοποιείται η ανάλυση S.W.O.T. του κατασκευαστικού κλάδου, παρουσιάζοντας τα δυνατά και αδύνατα σημεία του, καθώς επίσης και τις ευκαιρίες που μπορεί να αδράξει όπως και τις επερχόμενες απειλές.

Στο **Κεφάλαιο 8**, καταλήγει η εργασία σε γενικότερα συμπεράσματα για την πορεία του κατασκευαστικού κλάδου και τις προοπτικές που αυτός έχει.

Τέλος στο **Κεφάλαιο 9**, βρίσκεται η λίστα με την βιβλιογραφική αναφορά της παρούσης εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

1.1 Εισαγωγή

Ο τομέας των κατασκευών ανέκαθεν αποτελούσε έναν από τους κινητήριους μοχλούς ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας για το λόγο ότι τα κατασκευαστικά έργα περιλαμβάνουν τις επενδύσεις υποδομής από το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα και την ιδιωτική επενδυτική δραστηριότητα. Ο ευρύτερος τομέας των κατασκευών ενσωματώνει κλάδους της βιομηχανίας, του εμπορίου και των επαγγελματικών υπηρεσιών με σημαντική συνεισφορά στην ελληνική οικονομία.

Ο κλάδος σημείωσε ταχεία ανάπτυξη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 μέχρι το 2007, αυξάνοντας σημαντικά τη βαρύτητα του στην ελληνική οικονομία και συμβάλλοντας θετικά στην μεγέθυνση της. Όμως, οι μακροοικονομικές συνθήκες η προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής των τελευταίων ετών είχαν καταλυτική επίδραση στην πορεία του κλάδου. Η περικοπή των δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων, η έλλειψη ρευστότητας και τραπεζικής χρηματοδότησης, η συρρίκνωση του διαθέσιμου εισοδήματος, η αβεβαιότητα για το μέλλον και η δραστική αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης των ακινήτων έχουν οδηγήσει τον τομέα των κατασκευών σε δεινή θέση.

1.2 Η διάρθρωση του Ελληνικού κατασκευαστικού κλάδο

Στον κατασκευαστικό κλάδο δραστηριοποιείται σημαντικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων. Το ακριβές βέβαια νούμερο είναι αρκετά δύσκολο να προσδιοριστεί καθώς πολλές εταιρείες δεν είναι καταγεγραμμένες ή κινούνται στο χώρο της παραοικονομίας (π.χ. ευκαιριακοί εργολάβοι, παράλληλη εργασία κτλ).

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία κάθε τεχνική επιχείρηση ταξινομείται για κάθε κύρια κατηγορία έργων στις τάξεις από Α1 έως και 7η και από Α1 έως και 4η για κάθε μια από τις λοιπές κατηγορίες εργασιών. Στον κλάδο των τεχνικών επιχειρήσεων δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός εταιρειών, ωστόσο στις τρεις ανώτερες τάξεις (5ης, 6ης και 7ης) περιλαμβάνονται σχετικά λίγες εταιρείες. Η

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

κατάταξη στο Μητρώο των Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ), γίνεται σε μία ή περισσότερες από τις εξής βασικές κατηγορίες έργων:

- Οδοποιίας
- Οικοδομικών
- Υδραυλικών
- Ηλεκτρομηχανολογικών
- Λιμενικών
- Βιομηχανικών – Ενεργειακών

Κάθε επιχείρηση κατατάσσεται σε μια μόνο τάξη για κάθε κατηγορία, και δίνει το δικαίωμα συμμετοχής σε δημοπρασίες Δημοσίων Έργων όπως αυτά αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας: Όρια προϋπολογισμού έργων ανά τάξη ΜΕΕΠ (αξία σε ευρώ €)

Τάξη ΜΕΕΠ	Ανώτατα Όρια Γενικά	Ανώτατα Όρια Κοινοπραξιών σε Αναβάθμιση	Κατώτατα Όρια (εκτός νομού έδρας)	Κατώτατα Όρια (εντός νομού έδρας και σε ένα δεύτερο της επιλογής της)	Ανώτατο όριο ανεκτέλεστου
A1	90.000	142.500	-	-	270.000
A2	300.000	412.500	-	-	900.000
1η	750.000	937.500	-	-	2.250.000
2η	1.500.000	2.062.500	175.000	87.500	4.500.000
3η	3.750.000	4.687.500	500.000	250.000	11.250.000
4η	7.500.000	11.125.000	1.400.000	700.000	22.500.000
5η	22.000.000	27.500.000	3.500.000	1.750.000	66.000.000
6η	44.000.000	60.000.000	10.500.000	5.250.000	132.000.000
7η	-	-	35.000.000	35.000.000	Ειδική διάταξη

Πηγή Κωδικοποίηση της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (Ν.3669)

1.3 Η κατασκευαστική δραστηριότητα

Η κατασκευαστική δραστηριότητα στην Ελλάδα διακρίνεται στους επιμέρους τομείς των δημοσίων, ιδιωτικών και συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Τα δημόσια έργα υπάγονται στο Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων και αφορούν σε έργα υποδομής όπως λιμάνια, γέφυρες, δρόμους, νοσοκομεία κ.α. τα οποία αποτελούν και τον σημαντικότερο προσδιοριστικό παράγοντα ζήτησης του κλάδου. Η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα αφορά κυρίως στην κατασκευή επαγγελματικών κτιρίων, κατοικιών και γενικά ότι προορίζεται για ιδιωτική χρήση. Στα συγχρηματοδοτούμενα έργα, τα οποία συνιστούν μια ειδική μορφή αυτοχρηματοδότησης, οι ίδιες οι εταιρίες συμμετέχουν, μέσα από τη σύσταση κοινοπραξιών, στο κόστος κατασκευής των έργων.

Ειδικότερα σαν έργο νοείται κάθε νέα κατασκευή, επέκταση, ανακαίνιση, επισκευή ή συντήρηση και δημιουργία αυτοτελούς λειτουργίας από οικονομική ή τεχνική άποψη, καθώς και κάθε σχετική τεχνική εργασία που απαιτεί τεχνική γνώση και επέμβαση (Ν. 2229/1994)

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Ακόμη με βάση το Ν. 3010/02 τα δημόσια και ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, και κάθε κατηγορία σε υποκατηγορίες, ή σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες, ανάλογα με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

1.3.1 Δημόσια Έργα

Ως δημόσια έργα ορίζονται τα έργα υποδομής που καλύπτουν βασικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου μιας χώρας, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνατοτήτων, στην αύξηση του εθνικού προϊόντος, στην ασφάλεια της χώρας και γενικά αποσκοπούν στην βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. Ουσιαστικά αντιπροσωπεύονται από τα μεγάλα έργα υποδομής, όπως για παράδειγμα οι οδικοί άξονες, τα αεροδρόμια, οι σήραγγες (τις εισροές πόρων από την Ε.Ε..

Εικόνα) κ.α. Η πορεία της δημόσιας κατασκευαστικής δραστηριότητας εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από τα προγράμματα δημοσίων επενδύσεων και τις εισροές πόρων από την Ε.Ε..

Εικόνα 1.1: Κατασκευή οδικού άξονα της Εγνατίας Οδού



Πηγή: <http://ypodomes.blogspot.gr>

Ο κατασκευαστικός κλάδος που ασχολείται με την ανάληψη και κατασκευή δημοσίων έργων (**Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.**) περιλαμβάνει λίγες μεγάλες εταιρίες με υψηλούς κύκλους εργασιών αλλά και πολυάριθμες μικρότερες κατασκευαστικές εταιρίες.

Εικόνα 1.2 ΠΑΘΕ στην περιοχή της Θεσσαλίας,



(Πηγή: <http://www.e-erevna.gr>)

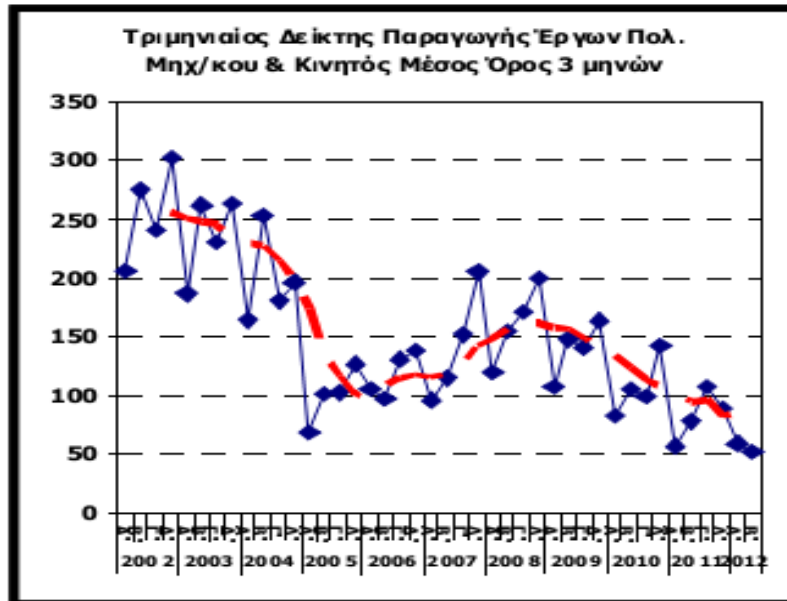
Για την εκτέλεση ενός δημοσίου έργου απαιτείται η πραγματοποίηση μιας σειράς διαδικασιών, οι οποίες συνοπτικά είναι οι εξής:

1. Ο προγραμματισμός του έργου από τον «Κύριο του έργου»
2. Η ανάθεση της μελέτης σε μελετητές δημοσίων έργων
3. Η εκπόνηση της μελέτης (προκαταρκτική μελέτη, προμελέτη, οριστική μελέτη, μελέτη εφαρμογής)
4. Η δημοπράτηση του έργου και η ανάδειξη του Αναδόχου
5. Η ανάθεση της εργολαβίας στον Ανάδοχο του έργου
6. Η κατασκευή του έργου από τον εγκεκριμένο Ανάδοχο
7. Η επίβλεψη της κατασκευής, η παράδοση και παραλαβή και η λειτουργία του έργου από τον Εργοδότη

Ο υπολογισμός της δημόσιας κατασκευαστικής δραστηριότητας, πραγματοποιείται βάσει του Δείκτη Παραγωγής Έργων Πολιτικού Μηχανικού. Ο Δείκτης Παραγωγής Έργων Πολιτικού Μηχανικού περιλαμβάνει το κόστος κατασκευής: αυτοκινητόδρομων, οδών, αεροδρομίων, αθλητικών εγκαταστάσεων, γεφυρών, σιράγγων, υπόγειων διαβάσεων, αγωγών μεταφοράς πετρελαίου και φυσικού αερίου, δικτύων παραγωγής και διανομής ρεύματος, δικτύων τηλεπικοινωνιών, υδραυλικών και λιμενικών έργων, κ.ά. Ο εν λόγω δείκτης προκύπτει από απευθείας έρευνα στις κατασκευαστικές εταιρείες. **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)**

Διάγραμμα 1.1 Τριμηνιαίος Δείκτης Παραγωγής Έργων Πολιτικού Μηχανικού και απεικόνιση του Κινητού Μέσου Όρου 3 μηνών

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.



Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

Σε ότι αφορά την Ελλάδα, ο κατασκευαστικός κλάδος γνώρισε τα τελευταία χρόνια την πλέον δυναμική ανάπτυξη, πριν την έλευση της οικονομικής κρίσης και την διάσωση της Ελληνικής οικονομίας από τους θεσμούς (ΔΝΤ, ΕΚΤ, ΕΕ) και είχε τη μεγαλύτερη έως τώρα συμμετοχή στην οικονομία. Μερικά από τα μεγάλα τεχνικά έργα υποδομής που πραγματοποιήθηκαν ήταν ο διεθνής αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα, η ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου, το Αττικό Μετρό, ο οδικός άξονας της Εγνατίας, η ελεύθερη λεωφόρος Σπάτων – Σταυρού - Ελευσίνας, ο οδικός άξονας Πάτρας – Αθήνας – Θεσσαλονίκης - Ευζώνων, τα έργα εκτροπής του Αχελώου, έργα ΟΣΕ κλπ., ενώ σε εξέλιξη βρίσκονται το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, επεκτάσεις του Μετρό της Αθήνας κ.ά.. Τα παραπάνω έργα έχουν μεγάλη σπουδαιότητα για την ελληνική οικονομία και συνεισφέρουν αποφασιστικά στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας.

1.3.2 Ιδιωτικά Έργα

Παράγοντας που συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη ιδιωτικών έργων είναι η προώθηση των μεγάλων έργων υποδομής που δημιουργούν κατ' επέκταση συνθήκες ευνοϊκές για την προώθηση της ιδιωτικής κατασκευαστικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή.

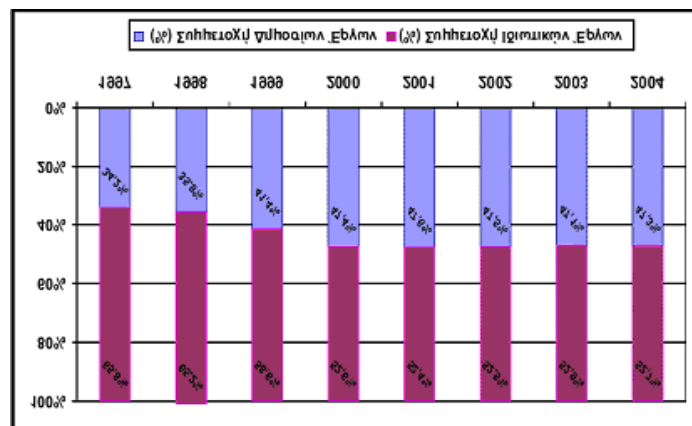
Η πορεία του κλάδου στα ιδιωτικά έργα προσδιορίζεται από την εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας και ειδικότερα της ιδιωτικής νόμιμης οικοδομικής δραστηριότητας, η οποία επηρεάζεται άμεσα από τις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες παρουσιάζοντας μεγάλες διακυμάνσεις.

Όσο αναφορά την εξέλιξη του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα, στις αρχές της δεκαετίας του 1990, λόγω της οικονομικής ύφεσης που έπληξε την ελληνική οικονομία και της διατήρησης των επιτοκίων των στεγαστικών δανείων

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

σε υψηλά επίπεδα, της αύξησης του κατασκευαστικού κόστους καθώς και του περιορισμού στις αυξήσεις των ενοικίων, εμφάνισε πτωτική πορεία. Όμως από το 1995, με τη μείωση των επιτοκίων των στεγαστικών δανείων και την ένταξη πολλών περιοχών στο σχέδιο πόλης, η εικόνα στον τομέα, παρουσίασε βελτίωση. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι από το 2000 και μέχρι πριν την ύφεση, η αξία της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας παρουσίαζε σταθερά υψηλό ποσοστό στο σύνολο του κατασκευαστικού κλάδου, που ξεπερνάει το 47%. Όπως φαίνεται και το διάγραμμα που παρατίθεται παρακάτω για στοιχεία από το 1997 έως και το 2004 (Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)

Διάγραμμα 1.2 Σύνθεση συνολικού προϊόντος κατασκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα για τα έτη 1997 έως 2004,



(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΙΟΚ)

Οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση κατασκευαστικού έργου ιδιωτικής χρήσης είναι οι εξής:

- ◆ Το διαθέσιμο εισόδημα
- ◆ Το ύψος των στεγαστικών δανείων
- ◆ Οι τιμές των δομικών υλικών και το εργατικό κόστος
- ◆ Η φορολογία που επιβάλλει το κράτος στα ακίνητα ως τεκμήριο διαβίωσης

Ειδικότερα, το διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών επηρεάζει σημαντικά το μέγεθος αλλά και τη μορφή της ζήτησης για κατοικίες αφού καθορίζει το μέγεθος, τις ποιοτικές προδιαγραφές και την επιλογή της περιοχής κατοικίας.

Παράλληλα, η συνολική ζήτηση για κατοικίες καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις εξελίξεις στο τομέα των τραπεζών. Η απελευθέρωση της στεγαστικής πίστης και ο ανταγωνισμός των τραπεζών (μείωση επιτοκίων, δυνατότητα πρόσβασης περισσότερων ατόμων στον τραπεζικό δανεισμό, νέα τραπεζικά προϊόντα) συνέβαλαν στην έντονη αύξηση του όγκου των στεγαστικών δανείων. Η σημαντική μείωση των επιτοκίων στεγαστικών δανείων κυρίως μετά το 2000 και η απελευθέρωση της στεγαστικής πίστης ενίσχυσε σημαντικά τη ζήτηση για ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα.

Τέλος, παρατηρήθηκε αύξηση στις τιμές όλων των υλικών κατά την χρονική περίοδο 2000 – 2009, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1.1)

Πίνακας 1.1 Αναλυτικοί Δείκτες Κόστους κατασκευής νέων κτιρίων – κατοικιών 2000 – 2009,

Δείκτες	Συντελεστής Βαρύτητας	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Γενικός Δείκτης κόστους	100	86,6	89,0	91,2	93,8	96,7	100	104,3	109,1	114,7	114,3
Υλικών	56,7	86,3	88,3	90,4	93,0	96,5	100	105,6	112,2	119,4	118,5
Αμοιβής Εργασίας	43,3	87,0	89,9	92,4	94,8	97,0	100	102,6	105	108,4	108,8

(Πηγή: ΕΣΥΕ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:

Η ΖΗΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

2.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει μια προσέγγιση των συνθηκών καθώς επίσης και των παραγόντων οι οποίοι διαμορφώνουν την ζήτηση των τεχνικών έργων, όπως η κατασκευαστική και οικοδομική δραστηριότητα.

Ένας από τους κυριότερους προσδιοριστικούς παράγοντες της κατασκευαστικής δραστηριότητας και της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης της χώρας αποτελεί το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), καθώς επίσης και η συμμετοχή του κλάδου στην διαμόρφωση του ετήσιου Α.Ε.Π. που όμως δεδομένου των δύσκολων καιρών που διέπουν την χώρα μας, αλλά και πολλές άλλες χώρες τα τελευταία χρόνια είναι αναμενόμενη η κάμψη των μεγεθών που αφορούν το Α.Ε.Π., στην Ελλάδα αλλά και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Στη ζήτηση του κατασκευαστικού κλάδου μέσα από στατιστικές αναλύσεις που δείχνουν την διαχρονική εξέλιξη του, βάσει στοιχείων που προκύπτουν από τις υπηρεσίες ΕΛ.ΣΤΑΤ. και έπειτα από επεξεργασία τους από τον Σ.Α.Τ.Ε., παρατηρείται:

Το 2001: αύξηση της σημαντικότητας του κλάδου με δημιουργία μέγιστης τιμής Α.Ε.Π. 8,2% για το συγκεκριμένο έτος.

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Από το έτος 2002 έως 2007: παρατηρείται μια σταθεροποίηση της συμμετοχής του κλάδου στη δημιουργία του Α.Ε.Π. 6,5% κατά μέσο όρο.

Από το έτος 2008 έως 2010: παρατηρείται μια ταχέως ρυθμού και διαρκής μείωση της συμβολής του κατασκευαστικού κλάδου στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π. (με χαμηλότερο ποσοστό το 2010 στα 3,6%.)

Σύμφωνα με στοιχεία του Κρατικού Προϋπολογισμού του 2011 από το Μάιο του 2010 εφαρμόζεται το Πρόγραμμα Οικονομικής Πολιτικής μέσα από το μηχανισμό στήριξης της Ευρωζώνης και του ΔΝΤ. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται ο προϋπολογισμός για το 2011 και ειδικότερα το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) που αποτελεί το σημαντικότερο μέσο άσκησης αναπτυξιακής πολιτικής και καλείται να συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της μεσοπρόθεσμης δημοσιονομικής προσαρμογής. και παράλληλα να υλοποιήσει το στόχο για αναδιοργάνωση της οικονομίας και έξοδο από την παρούσα οικονομική κρίση.

2.2 Ιδιωτική δραστηριότητα

Όσο αναφορά την ζήτηση για τεχνικά έργα στην ιδιωτική δραστηριότητα, ένας σημαντικός παράγοντας είναι η εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας.

Η εγχώρια νόμιμη ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα διαμορφώθηκε σε υψηλά επίπεδα το 1990 (71.464 χιλ.μ3) έκτοτε και μέχρι το 1995 ακολούθησε πτωτική πορεία. Από το 1996 παρατηρήθηκε ανάκαμψη της οικοδομικής δραστηριότητας, με ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα το έτος 2000 που ανήλθε σε 62.812 χιλ.μ3. το οποίο μέγεθος συγκρίνοντας το με τις τιμές που διαμορφώθηκαν για το έτος 2010 37.363 χιλ. μ3 φαίνεται αναμφίβολα η επιρροή της ύφεσης και στην ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα. Ο αριθμός των εκδοθέντων οικοδομικών αδειών και οι διακυμάνσεις του αριθμού τους αποτελεί επίσης ένα ακόμη μέτρο σύγκρισης για την ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα, παρακάτω παρατίθεται ένας πίνακας (Πίνακας 2.1) με στοιχεία από την ΕΣΥΕ για τον αριθμό των οικοδομικών αδειών όπως αυτός διαμορφώθηκε από το έτος 1987 έως και το έτος 2006.

Πίνακας 2.1 Νέες κατοικίες και βελτιώσεις βάσει εκδοθέντων αδειών (1987 – 2006)

Έτος	Αριθμός Αδειών
1987	108.432
1988	107.034
1989	117.327
1990	120.240
1991	100.339
1992	85.095
1993	79.150
1994	80.607
1995	70.862
1996	86.737
1997	89.603

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

1998	97.279
1999	88.500
2000	89.341
2001	108.021
2002	128.237
2003	127.051
2004	122.148
2005	195.207
2006*	86.989

*τα αστοιχεία αφορούν διάστημα εννέα μηνών

(Πηγή: ΕΣΥΕ)

2.3 Μεγάλα δημόσια έργα

Τα μεγάλα δημόσια έργα είναι οι κύριοι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης του κατασκευαστικού κλάδου. Επομένως την πιο χαρακτηριστική περίοδος μεγάλων δημοσίων έργων αποτέλεσε η περίοδος των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 στην χώρα μας. Για την διεκπεραίωση των αγώνων απαιτήθηκαν οι κατάλληλες υποδομές (αθλητικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις διαμονής αθλητικών αποστολών, υποδομές μεταφορών) χρήματα για τις οποίες δόθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Γ' Κ.Π.Σ. (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης) 2000 – 2006, αλλά και από μεθόδους αυτοχρηματοδότησης από τις τεχνικές εταιρίες που επίσης ενισχύουν την κατασκευαστική δραστηριότητα.

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.2) παρουσιάζονται τα πραγματικά χρηματοοικονομικά στοιχεία κατά άξονα προτεραιότητας.

Πίνακας 2.2 Προγραμματικά χρηματοοικονομικά στοιχεία κατά άξονα προτεραιότητας του ΕΠ-ΟΑΛΛΑ

Άξονας	Δημόσια Δαπάνη	Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	Κρατική Συμμετοχή	Ιδιωτική Συμμετοχή	Συνολικές Δαπάνες	Ποσοστό συμμετοχής
1. Π.Α.Θ.Ε.	1.691.115.096	878.812.786	812.302.310	1.204.097.360	2.895.212.456	28.2%
2.ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ	1.757.178.822	878.589.411	878.589.411	0	1.757.178.822	17.1%
3. ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	1.101.724.140	652.487.070	449.237.070	2.307.371.425	3.409.095.565	33.2%
4. ΚΥΡΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ	170.001.186	85.000.593	85.000.593	0	170.001.186	1.7%
5. ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ	1.169.994.226	584.997.113	584.997.113	0	1.169.994.224	11.4%
6. ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΟ	439.521.216	219.760.608	219.760.608	0	439.521.216	4.3%
7. ΛΙΜΑΝΙΑ	177.000.782	85.500.391	85.500.391	0	170.000.782	1.7%
8. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ – ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	99.162.509	49.524.235	49.638.274	0	99.162.509	1.0%

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

9. ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	163.656.526	81.828.263	81.828.263	0	163.656.526	1.6%
ΣΥΝΟΛΟ	6.769.354.503	3.519.500.470	3.249.854.033	3.511.468.785	10.280.823.288	100.0%

ΕΠ – ΟΑΛΑΑ: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ – ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ
ΕΤΠΑ: ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

(Πηγή: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων / ΥΠΕΧΩΔΕ)

Παρατηρείται, επομένως, ότι το μεγαλύτερο μερίδιο επί της συνολικής δαπάνης αντιστοιχεί στα έργα που αφορούν τους λοιπούς οδικούς άξονες (33,2%), την ΠΑΘΕ (28,2%), την Εγνατία Οδό (17,1%) καθώς και το μετρό Αθηνών (11,4%).

Επίσης στον πίνακα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι. αποτυπώνονται αναλυτικά οι διαδοχικές κύριες τροποποιήσεις των Μέτρων του Ε.Π. – Ο.Α.Λ.Α.Α., όπως αυτές αποτυπώθηκαν στα σχετικά Συμπληρώματα Προγραμματισμού που προέκυψαν από τις προαναφερόμενες 4 Αναθεωρήσεις, με αντίστοιχες αναφορές σε χρηματοοικονομικά στοιχεία και φυσικό αντικείμενο.

Τέλος στον πίνακα (Πίνακας 2.3) παρουσιάζεται συνοπτικά η κατανομή δαπανών για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικοί άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη» ΕΠ.ΟΑΛΑΑ για την περίοδο 2000 – 2006, με τις περισσότερες δαπάνες να συγκεντρώνονται το 2006. Αξίζει να σημειωθεί η αυξημένη ιδιωτική συμμετοχή που παρατηρήθηκε κατά την διετία 2005 – 2006.

Πίνακας 2.3 Διαχρονική κατανομή δαπανών για ΕΠ – ΟΑΛΑΑ για τα έτη 2000 – 2006

Έτος	Συνολική Δαπάνη	Δημόσια Δαπάνη	Δημόσιος Τομέας		Ιδιωτική Συμμετοχή
			Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	Κρατική Συμμετοχή	
2000	333.455.075	0	0	0	333.455.075
2001	1.331.579.947	993.839.022	512.353.735	481.485.287	337.740.925
2002	1.077.686.368	815.585.008	395.775.577	419.809.431	262.101.360
2003	1.446.639.988	1.243.039.988	630.470.413	612.569.575	203.600.000
2004	1.206.304.489	1.139.104.489	604.503.399	534.601.090	67.200.000
2005	2.323.593.384	1.323.593.384	701.998.456	621.594.928	1.000.000.000
2006	2.561.564.037	1.254.192.612	674.398.890	579.793.722	1.307.371.425
ΣΥΝΟΛΟ	10.280.823.288	6.769.354.503	3.519.500.470	3.249.854.033	3.511.468.785

(Πηγή: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων / ΥΠΕΧΩΔΕ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

3.1 Εισαγωγή

Η προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου αποτυπώνεται σε ένα ευρύ φάσμα κοινωνικό -οικονομικών παραγόντων. Έπειτα από την συλλογή δεδομένων από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία γίνεται φανερό η συμβολή του στην διαμόρφωση του Α.Ε.Π. ολόκληρης της χώρας, ένα γεγονός το οποίο από μόνο του αποτελεί και παράγοντα ανάπτυξης του ίδιου του κλάδου, στην ώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και στην ενίσχυση απασχόλησης εργαζομένων.

3.2 Προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην διαμόρφωση του Α.Ε.Π.

Έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας αποτέλεσαν και αποτελούν οι κατασκευές. Με σημαντικό πλεονέκτημα τους το γεγονός ότι συνδέονται άμεσα με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

παράλληλα η σημασία τους για τη διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητη.

Στην Ελλάδα η ροή χρηματικών κονδυλίων από το Γ΄ Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης για την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων υποδομής και η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004, ωφέλησε στο να αναδειχθεί ο κλάδος ως ένας σημαντικός αναπτυξιακός παράγοντας.

Η πρωτεύουσα θέση του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελληνική Οικονομία γίνεται ορατή μέσα από τη συμμετοχή των κατασκευών στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π., με χαρακτηριστικά παραδείγματα την περίοδο 2000 - 2004 όπου κατά μέσο όρο μετείχαν κατά 7% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (ενώ συγκεκριμένα την διετία 2003 – 2004 η συμμετοχή του διαμορφώθηκε στο 9 - 10%. **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)** και πάνω από 8% στην συνολική απασχόληση.

Διάγραμμα 3. 1 Απεικόνιση της διαχρονικής εξέλιξης της συμμετοχής κατασκευαστικού προϊόντος στην διαμόρφωση του Ελληνικού Α.Ε.Π

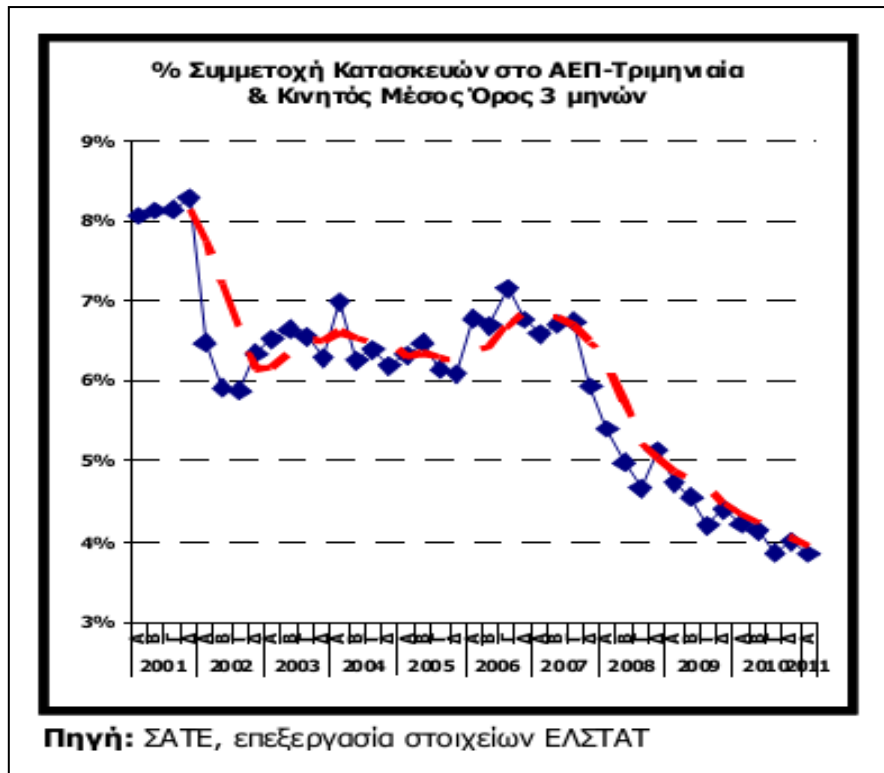


Διάγραμμα 1: Διαχρονική εξέλιξη συμμετοχής κατασκευαστικού προϊόντος στη διαμόρφωση του Ελληνικού ΑΕΠ
(Πηγή: ΣΑΤΕ)

Σταθεροποίηση της συμμετοχής του κλάδου στην δημιουργία του ΑΕΠ, περίπου στο 7% κατά μέσο όρο την περίοδο 2004 – 2007 και ταχεία και διαρκής συρρίκνωση της συμβολής των κατασκευών στην δημιουργία του ΑΕΠ από το 6,8% του Γ΄ τριμήνου του 2007 σε 3,85% το Α΄ τρίμηνο του 2011 **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)**

Διάγραμμα 3. 2 Η εκατοστιαία συμμετοχή των κατασκευών στην διαμόρφωση του Α.Ε.Π. ανά τρίμηνο και ο κινητός μέσος όρος των τριμήνων

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Στην συνέχεια παρατίθενται ο πίνακας «Πίνακας 3. 1» με την σύγκριση από το 2001 έως το 2011 της συμβολής του κατασκευαστικού κλάδου στο εγχώριο Α.Ε.Π. (πηγή ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Πίνακας 3. 1 Συμμετοχή των κατασκευών στο Ελληνικό Α.Ε.Π. από το 2001 έως το 2011

Συμμετοχή των Κατασκευών στο Ελληνικό Α.Ε.Π.											
Έτος	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ποσοστό %	8,2	6,2	7,3	7,0	7,0	7,3	7,0	5,3	4,0	3,6	3,85

(Πηγή: ΣΑΤΕ)

Ωστόσο, η συνολική συμβολή του κλάδου, άμεση και έμμεση, υπερβαίνει το 15% του ΑΕΠ και το 17% της απασχόλησης. Παράλληλα, η συμβολή του τομέα στην ανάπτυξη της χώρας είναι καθοριστική, λόγω των ισχυρών διασυνδέσεων του με βασικούς βιομηχανικούς και άλλους κλάδους (μεταλλουργίας, μη μεταλλικών ορυκτών, ηλεκτρολογικού υλικού, ξύλου, προϊόντων από μέταλλο, μεταφορών, εμπορίου κ.τ.λ.) και της σημαντικής αναπτυξιακής του διάστασης. Εκτός των ανωτέρω η αγορά κατοικίας επηρεάζει τον οικονομικό κύκλο και μέσω της κατανάλωσης, διότι οι τιμές των κατοικιών επιδρούν στον πλούτο και την ψυχολογία των νοικοκυριών ενισχύοντας ή μειώνοντας την καταναλωτική ροπή τους.

3.3 Προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην διαμόρφωση της περιφερειακής ανάπτυξης

Σημαντική θεωρείται επίσης η συνεισφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην διαμόρφωση της περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς ενισχύει την οικονομική και δημογραφική ισορροπία φθινουσών περιοχών της χώρας, καθώς σύμφωνα με στοιχεία Περιφερειακών Εθνικών Λογαριασμών σε ορισμένες περιοχές η συμμετοχή των κατασκευών στην διαμόρφωση του τοπικού Α.Ε.Π. τους είναι ιδιαίτερα σημαντική, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα για το έτος 2006 η συμμετοχή (%) των κατασκευών στο Α.Ε.Π. της Ελληνικής Περιφέρειας (Πίνακας 3. 2).

Πίνακας 3. 2 Πίνακας στον οποίο αναφέρεται το ποσοστό του Α.Ε.Π. που διαμορφώνεται από τον κλάδο των κατασκευών σε κάθε περιοχή της Ελληνικής Περιφέρειας για το έτος 2006

Συμμετοχή % των κατασκευών στο Α.Ε.Π. της Ελληνικής Περιφέρειας (2006)								
Περιοχές	Αττική	Μακεδονία	Θεσσαλία	Ήπειρος	Στερεά Ελλάδα	Βόρειο Αιγαίο	Νότιο Αιγαίο	Συνολικά
Ποσοστό Α.Ε.Π.	3,3 %	10,6%	8,7 %	12,0 %	11,9 %	9,4 %	8,4 %	6,6%

(Πηγή: Σ.Α.Τ.Ε. – ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

3.4 Προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην απορρόφηση εργατικού δυναμικού

Μια ακόμη σημαντική συνεισφορά του κατασκευαστικού κλάδου, είναι η συμμετοχή του στα μεγέθη της συνολικής απασχόλησης των εργαζομένων της χώρας (επισημαίνοντας ότι στο μέγεθος της άμεσης απασχόλησης δεν περιλαμβάνεται το μελετητικό δυναμικό, το οποίο αριθμεί, περίπου, 10.800 ενεργούς μελετητές). Από στοιχεία που δημοσιοποίησε η ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το έτος 2010, προκύπτει ότι στον συγκεκριμένο κλάδο απασχολούνται το 7,3% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας (δηλ. 319,4 χιλιάδες εργαζόμενοι). Συγκεκριμένα, ο κλάδος απασχολεί από το 2003 άνω του 8% των συνολικά απασχολούμενων στην χώρα, προσεγγίζοντας το 9% το Γ' τρίμηνο του 2007, διαπιστώνεται ότι από το Γ' τρίμηνο του 2007 ο κλάδος απασχόλησε τους περισσότερους εργαζομένους, 402 χιλ. Έκτοτε, η ποσοστιαία συμμετοχή της απασχόλησης στις κατασκευές βαίνει μειούμενη καταλήγοντας το Β' τρίμηνο

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

του 2012 στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων, τουλάχιστον, δεκαπέντε ετών, 5,6%. (Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.,

Διάγραμμα 3. 1)

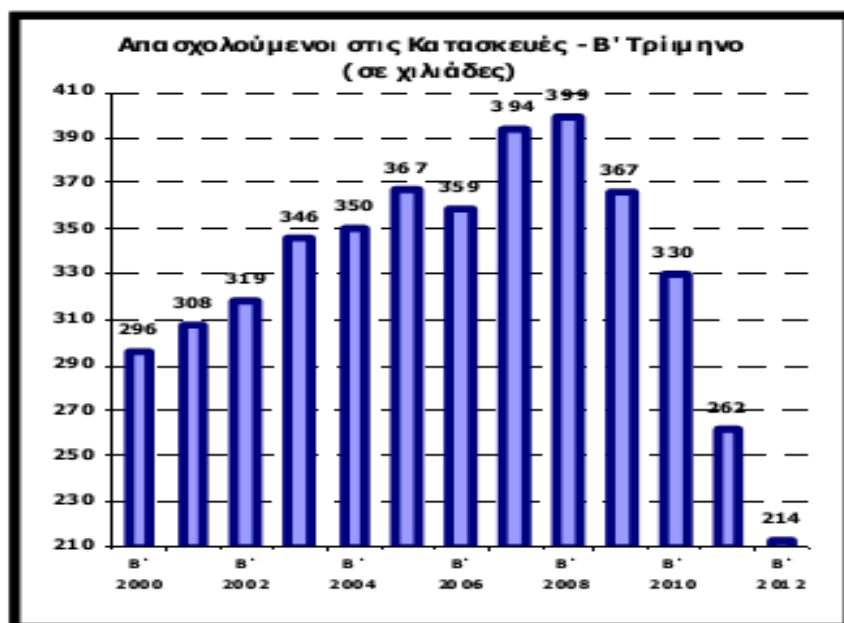
Διάγραμμα 3. 3 Απεικόνιση της % συμμετοχής απασχόλησης στις κατασκευές στην συνολική απασχόληση (για το Β' τρίμηνο από το 2000 έως το 2012)



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Διάγραμμα 3. 1 Απεικόνιση σε χιλιάδες του αριθμού των απασχολούμενων στις Κατασκευές (για το Β' τρίμηνο από το 2000 έως το 2012)

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.



Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛΣΤΑΤ

(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Πίνακας 3. 3 Η κατάσταση των κλάδων της ελληνικής οικονομίας με βάση την παραγωγικότητα της εργασίας

Τομέας	2000	2010
Γεωργία, αλιεία	5	5
Χονδρικό & λιανικό εμπόριο – Εστιατόρια & ξενοδοχεία	4	1
Χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ακίνητα	1	3
Μεταποίηση	6	6
Κατασκευαστικός κλάδος	3	4
Δημόσια διοίκηση και κοινωνικές υπηρεσίες	2	2

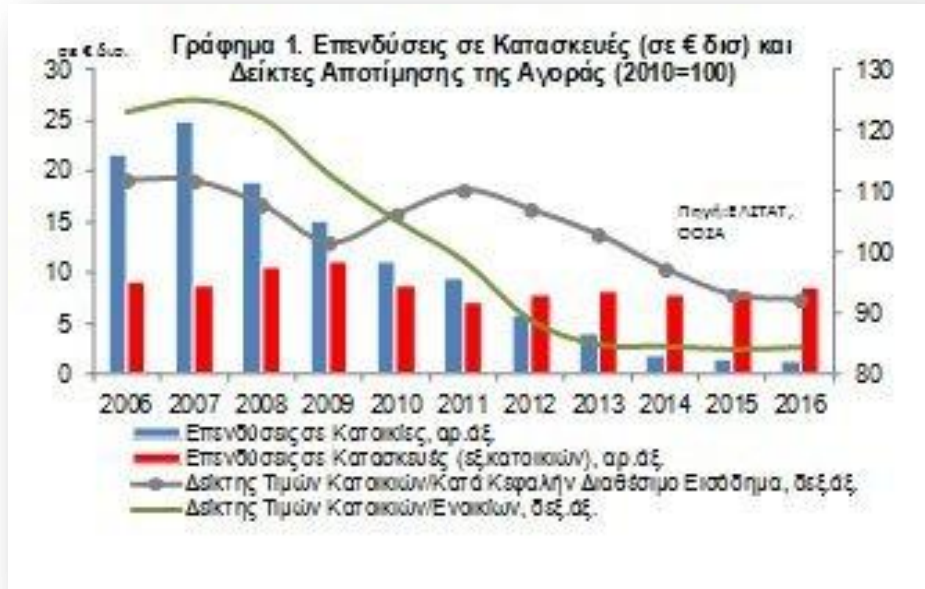
(Πηγή: τετραμηνιαία έκθεση του ΚΕΠΕ, τεύχος Ιούνιος 2012)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:

Η ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 2001 ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΟ 2016

Με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ο κατασκευαστικός κλάδος, και ιδιαίτερα οι επενδύσεις σε κατοικίες, αδυνατούν να ανακάμψουν.

Οι ιδιωτικές επενδύσεις σε κατοικίες στην Ελλάδα έχουν υποχωρήσει σωρευτικά κατά €23,6 δισ. την περίοδο 2008-2016. Ειδικά το 2016 σημειώθηκε πτώση των επενδύσεων σε κατοικίες κατά 12,6%, ενώ αντιθέτως, οι επενδύσεις σε κατασκευές εξαιρουμένων των κατοικιών ανέκαμψαν ελαφρά παρουσιάζοντας αύξηση 4,8%. Επιπροσθέτως, όπως παρατηρείται στο Γράφημα 1, η αξία των επενδύσεων σε κατοικίες υπολείπεται σημαντικά των επενδύσεων για λοιπές κατασκευές, εν αντιθέσει με ότι συνέβαινε πριν το 2012. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι επενδύσεις σε κατοικίες αποτελούσαν το 2016 μόλις το 0,7% του ΑΕΠ, έναντι 9,9% του ΑΕΠ το 2007.



(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, 2017)

Βάσει του γραφήματος 1 διακρίνουμε την πορεία των Δεικτών Αγοράς Ακινήτων από το 2006 έως το 2016. Συγκεκριμένα: η αποδοτικότητα και δυνατότητα η κτήσης παρουσιάζονται από δύο δείκτες που αποτυπώνουν τις συνθήκες στην αγορά κατοικίας, ο λόγος τιμών κατοικιών προς ενοίκιο και ο δείκτης τιμών κατοικιών προς το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα. Ο πρώτος λόγος συγκρίνει την εξέλιξη του κόστους αγοράς κατοικίας έναντι του κόστους μίσθωσης του ακινήτου (profitability ratio). Ο δεύτερος παρουσιάζει τη δυνατότητα αγοράς κατοικίας και εξυπηρέτησης του σχετικού δανεισμού (affordability ratio). Ο πρώτος δείκτης αυτός ανήλθε σε υψηλό επίπεδο, στις 124,9 μονάδες το 2007, δηλαδή την χρονιά πριν από την κρίση, αποτυπώνοντας την μεγαλύτερη αύξηση των τιμών των κατοικιών έναντι των ενοικίων. Για τον δείκτη τιμών κατοικιών προς το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα, το χρονικό διάστημα 2008-2016, η σωρευτική μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος ανήλθε στο 31,7%. Ήταν, ωστόσο, μικρότερη έναντι της αντίστοιχης μείωσης των τιμών των κατοικιών, γεγονός που εξηγεί την πτωτική πορεία του εν λόγω δείκτη από το 2011 και μετά¹.

Έκτοτε, οι τιμές των κατοικιών μειώθηκαν σημαντικά, κατά 40,2% σωρευτικά την περίοδο 2007-2016, με αποτέλεσμα την σημαντική πτώση του λόγου τιμών προς ενοίκια. Η εξέλιξη αυτή δείχνει την έντονη υποχώρηση της ζήτησης για αγορά κατοικιών που οδήγησε σε υπερβάλλουσα προσφορά.

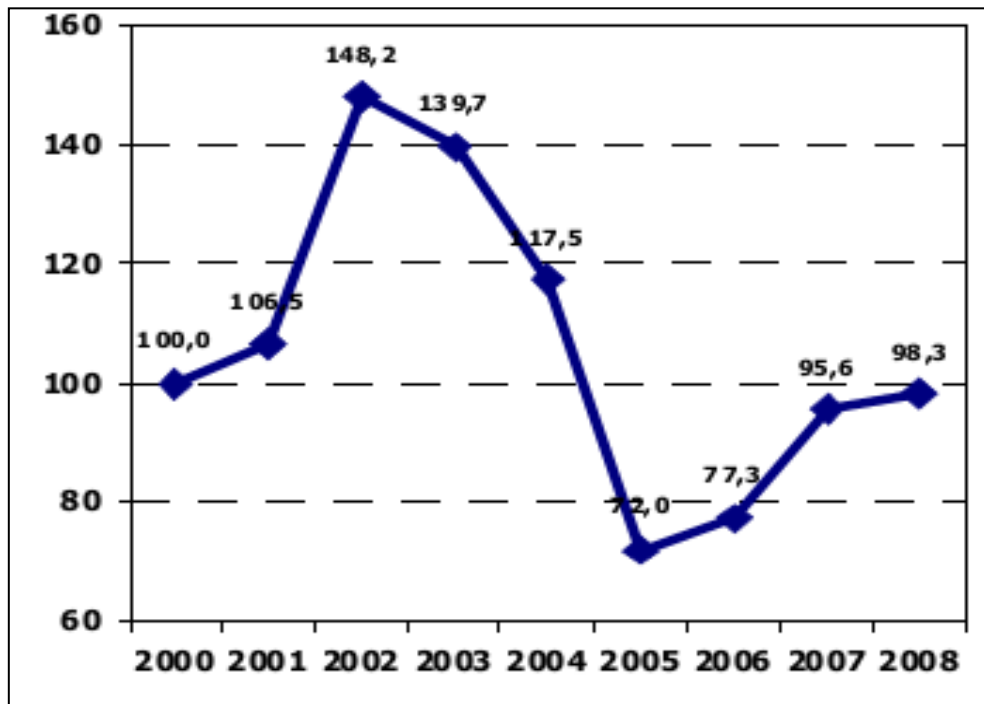
¹ Ημερησία On Line, Ακίνητα: Χάθηκαν επενδύσεις 23,6 δισ. από το 2008: Μελέτη Alpha Bank (Άρθρο 31-03-2017).

4.1 Δείκτης Παραγωγής στις Κατασκευές

Η ανάλυση βάσει του δείκτη παραγωγής στις κατασκευές, αναδεικνύει διαρκή πτωτική τάση της συνολικής κατασκευαστικής δραστηριότητας, από την αρχή του 2002 ως και το 2005, με τη μείωση να φτάνει, σε ετήσιο ρυθμό, ως 51,4%. Το 2006 η κατασκευαστική δραστηριότητα σταθεροποιείται στα μέχρι τότε, χαμηλότερα επίπεδα δραστηριότητας της, ενώ από το 2007 έως και το Γ' τρίμηνο του 2008, διαπιστώνεται ελαφρώς ανοδική τάση, όπως φαίνεται αναλυτικά και στο «

Διάγραμμα 4. 1»

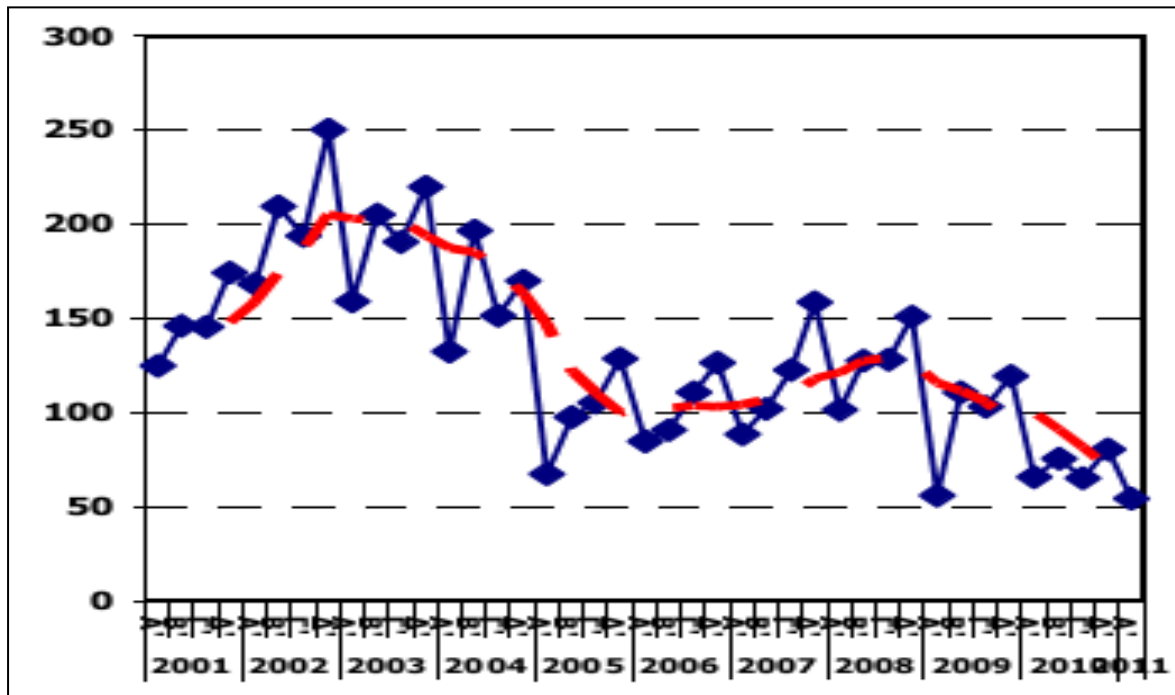
Διάγραμμα 4. 1 Μέσος Ετήσιος Δείκτης Παραγωγής στις κατασκευές



(Πηγή: ΕΣΥΕ, επεξεργασία στοιχείων ΣΑΤΕ)

Έκτοτε η συνολική παραγωγή στις κατασκευές δοκιμάζει εκ νέου αλλεπάλληλες μειώσεις, οι οποίες κατά τα τρία πρώτα τρίμηνα του 2010 βαίνουν διαρκώς εντεινόμενες (-23,2% το Α' τρίμηνο του 2010/Α' τρίμηνο 2009, -31,2% το Β' τρίμηνο 2010/Β' τρίμηνο 2009 και -36,5% το Γ' τρίμηνο 2010/ Γ' τρίμηνο 2009) ενώ το Δ' τρίμηνο του 2010 η μείωση σταθεροποιείται στο -33% έναντι του Δ' τριμήνου του 2009. Κατά το Α' τρίμηνο του 2011 η τιμή του δείκτη παραγωγής στις κατασκευές λαμβάνει την χαμηλότερη τιμή όλης της εξεταζόμενης περιόδου, 54,5, μειωμένη κατά 16,9% έναντι της αντίστοιχης του 2010, αλλά και κατά 57,6% έναντι της τιμής του Γ' τριμήνου 2008 (128,47). Η παρατεταμένη ύφεση στον κλάδο αναδεικνύεται από την επί 11 συνεχόμενα τρίμηνα μείωση της τιμής του δείκτη παραγωγής στις κατασκευές γεγονός που αποδίδεται, τόσο στις αρνητικές μεταβολές στην αγορά των ιδιωτικών έργων, όσο και σε αυτές που παρατηρούνται στον χώρο των δημοσίων έργων.

Διάγραμμα 4. 2 Τριμηνιαίος Δείκτης Παραγωγής τις κατασκευές από το 2001 έως το 2011 και ο κινητός μέσος όρος των τριμήνων.



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

4.2 Ιδιωτικά έργα

4.2.1 Δείκτης Παραγωγής Οικοδομικών Έργων

Ορισμός: Ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές καταρτίζεται λόγω της ανάγκης που προέκυψε μετά την υπογραφή της συνθήκης για την ΟΝΕ για ταχεία διάθεση αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων που να επιτρέπουν την ανάλυση της οικονομικής εξέλιξης κάθε κράτους- μέλους, στο πλαίσιο άσκησης της οικονομικής πολιτικής της Ε.Ε. Στόχος του Δείκτη Παραγωγής στις Κατασκευές είναι η μέτρηση των αλλαγών στον όγκο της παραγωγής κατασκευών σε σύντομα και τακτικά διαστήματα. Ο δείκτης αυτός παρέχει ένα μέσο μέτρησης της τάσης όγκου της προστιθεμένης αξίας σε τιμές κόστους συντελεστών σε μια δεδομένη περίοδο αναφοράς.

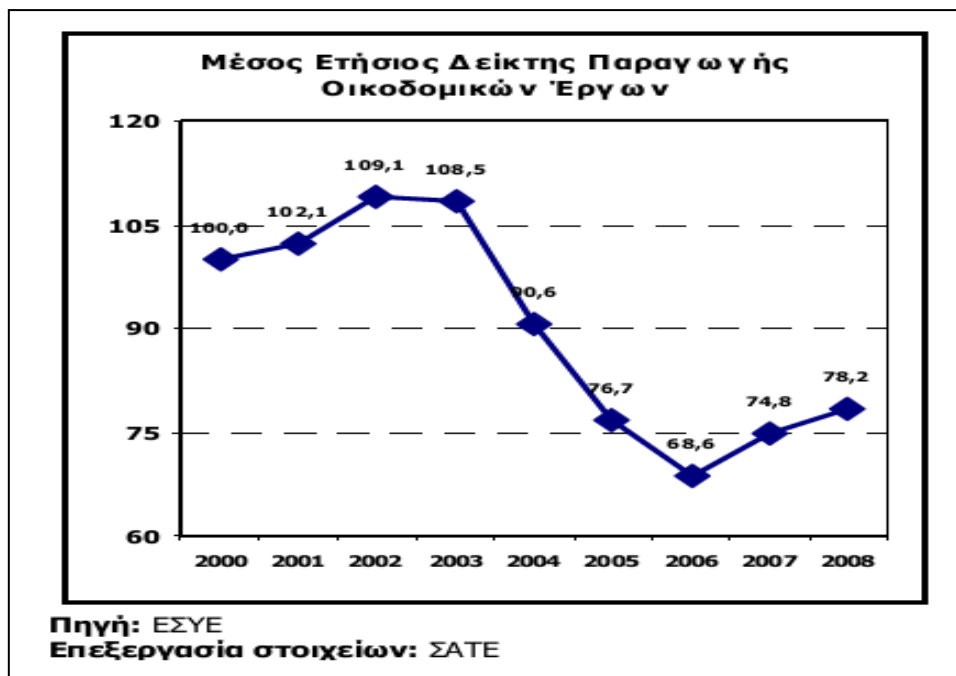
Η ανάλυση της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας, βάσει του δείκτη παραγωγής οικοδομικών έργων αναδεικνύει ότι από το 2003 έως και το 2006, καταγράφεται διαρκής πτωτική τάση, με τη συνολική μείωση να φτάνει το 36,4%.

Το 2006 η κατασκευαστική δραστηριότητα σταθεροποιείται σε αυτά τα, μέχρι τότε, χαμηλότερα επίπεδα δραστηριότητας της, ενώ από το 2007 έως και το Γ' τρίμηνο του 2008, διαπιστώνεται ελαφρώς ανοδική τάση. Η επιβολή ΦΠΑ στις οικοδομικές εργασίες ωθεί σε προσωρινή αναστροφή της τάσης την περίοδο αυτή, μέσω της επίσπευσης ολοκλήρωσης οικοδομών. Ενώ από το Γ' τρίμηνο του 2008 και μετά καταγράφεται διαρκής μείωση της οικοδομικής δραστηριότητας

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

και μάλιστα με εντονότερο ρυθμό συγκριτικά με αυτόν της περιόδου 2003 - 2006, σημειώνοντας συνεχώς αλληπάλλληλα νέα χαμηλότερα επίπεδα ρεκόρ.

Διάγραμμα 4. 3 Μέσος Ετήσιος Δείκτης Παραγωγής οικοδομικών έργων, από το 2000 έως το 2008

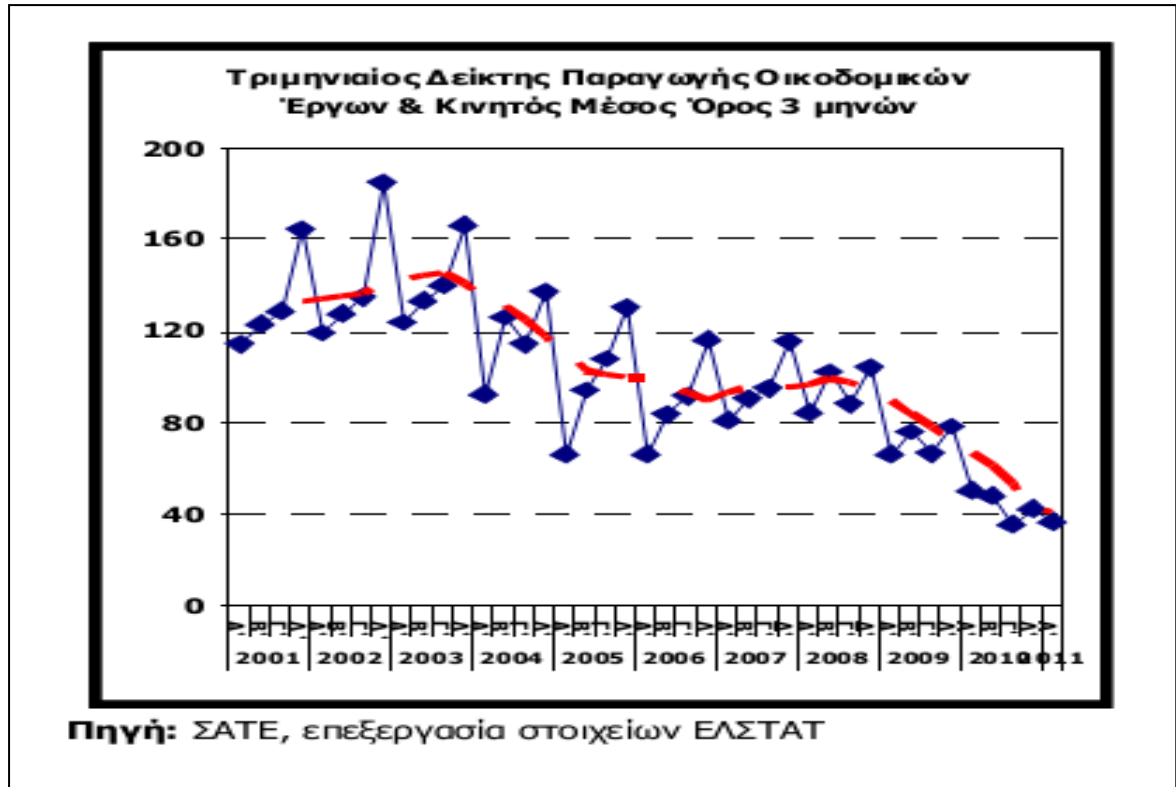


(Πηγή: ΕΣΥΕ, επεξεργασία στοιχείων ΣΑΤΕ)

Έκτοτε η συνολική παραγωγή στις κατασκευές δοκιμάζει εκ νέου αλληπάλλληλες μειώσεις οι οποίες από την έναρξη του 2010 βαίνουν διαρκώς εντεινόμενες (-23,2% το Α' τρίμηνο του 2010/Α' τρίμηνο 2009, -31,2% το Β' τρίμηνο 2010/Β' τρίμηνο 2009 και -36,5% το Γ' τρίμηνο 2010/ Γ' τρίμηνο 2009, με μοναδική εξαίρεση το Γ' τρίμηνο του 2011 έναντι του 2010 οπότε και η τιμή του δείκτη αυξάνεται ανεπαίσθητα κατά 1%). Κατά το Γ' τρίμηνο του 2010 ο δείκτης περιορίστηκε στην χαμηλότερη τιμή όλης της εξεταζόμενης περιόδου, 65,54, μειωμένη κατά 36,5% έναντι της αντίστοιχης του 2009, ενώ το Α' τρίμηνο του 2011 ο δείκτης, δοκιμάζοντας την 11 συνεχόμενη μείωσή του, λαβαίνει την αμέσως χαμηλότερη τιμή, 36,96, μειωμένος κατά 27,3% έναντι αυτής του Α' τριμήνου 2010. (

Διάγραμμα 4. 3)

Διάγραμμα 4. 3 Τριμηνιαίος Δείκτης Παραγωγής οικοδομικών έργων από το 2001 έως το 2011 και ο κινητός μέσος όρος των τριμήνων



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

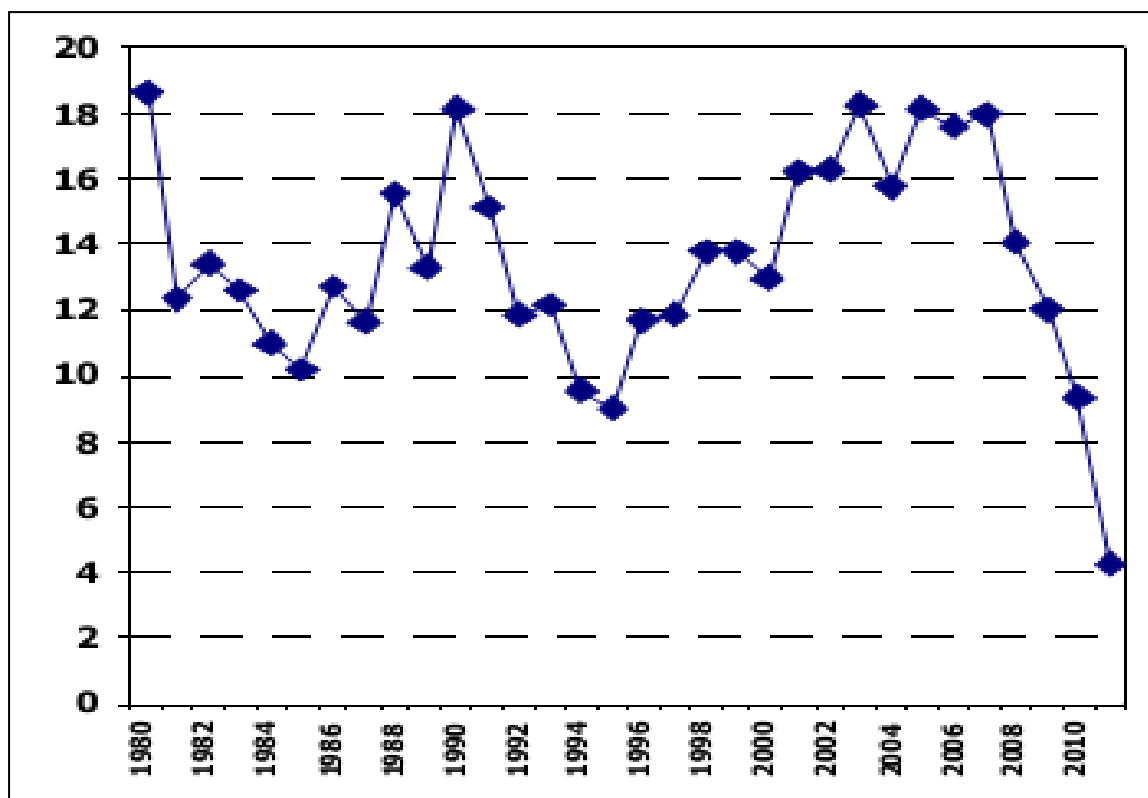
4.2.2 Εξέλιξη βάσει των οικοδομικών αδειών για ιδιωτικά έργα.

Η ανάλυση της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας, βάσει του δείκτη παραγωγής οικοδομικών έργων αναδεικνύει διαρκή πτωτική τάση από το 2003 έως και το 2006, με τη συνολική μείωση να φτάνει το 36,4%.

Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις της ΕΣΥΕ για την πορεία της ιδιωτικής οικοδομικής δραστηριότητας, κατά την περίοδο 2002 - 2007 παρατηρήθηκαν τάσεις σταθεροποίησης των παραγγελιών οικοδομής, βάσει του όγκου που αντιστοιχεί στις κατ' έτος άδειες, λίγο κάτω από τα επίπεδα των 80 εκατ. μ3 ετησίως. Η εξέλιξη κρίνεται αναμενόμενη, αφού ο κλάδος είχε επιτύχει να μεγαθύνεται με ταχείς ρυθμούς για οκτώ συνεχόμενα έτη(1996-2003, με εξαίρεση το 1999, κατά το οποίο παρατηρήθηκε μείωση κατά 8%, η οποία αποδόθηκε στην υπέρμετρη αύξηση του Χ.Α.Α. και την απότομη εντυπωσιακή πτώση που ακολούθησε) (Διάγραμμα 4. 4).

Διάγραμμα 4. 4 Ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα για το Α' τρίμηνο συναρτήσεως του όγκου αυτής (σε εκ.μ3) από το 1980 έως το 2010

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

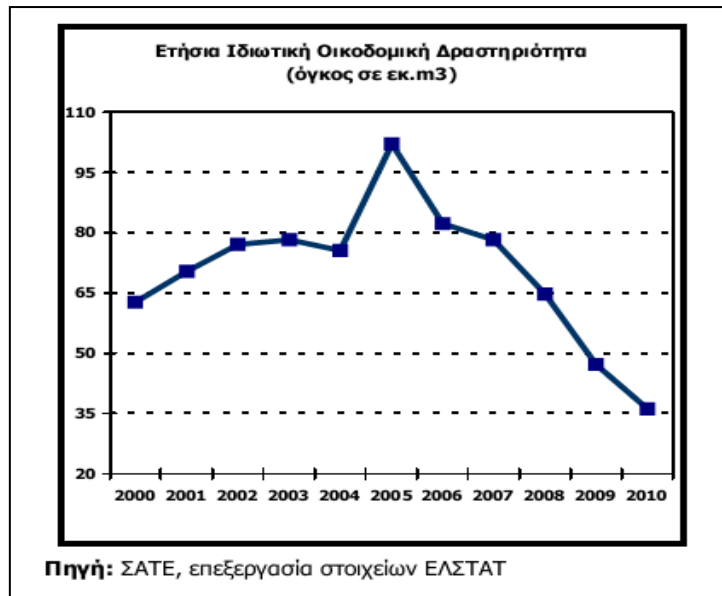


(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Κατά την περίοδο αυτή ο κλάδος χαρακτηριζόταν από συνεχή αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας του, με συνέπεια να βρίσκεται διαρκώς στα υψηλότερα επίπεδα δραστηριότητας των 25 τελευταίων ετών. Πλην, όμως, η τάση σταθεροποίησης ανατράπηκε πλήρως, ήδη από το 2008 και μάλιστα με διαχρονικά εντεινόμενο ρυθμό. Συγκεκριμένα, κατά το πρώτο τρίμηνο του 2011, η μείωση του όγκου που αντιστοιχεί στις εκδοθείσες οικοδομικές άδειες ανήλθε σε 54,5% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του 2010, κατά την οποία η μείωση ανερχόταν σε 22,3%, έναντι του 2009, περιόδου κατά την οποία η μείωση είχε ξεπεράσει το 14,5% έναντι του 2008. Η μείωση, δηλαδή, είναι συνεχής και διαχρονικά εντεινόμενη με αποτέλεσμα ο κλάδος να βρίσκεται σε παρατεταμένη κρίση.

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Διάγραμμα 4. 5 Ετήσια ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα (όγκος σε εκ.μ3)



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Για να γίνει αντιληπτή η κρισιμότητα της κατάστασης στον κλάδο επισημαίνεται ότι κατά το πρώτο τρίμηνο του 2011 η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα, βάσει του όγκου που αντιστοιχεί στις κατ' έτος άδειες, ανέρχεται σε 4,25 εκ. m³, δηλαδή όχι μόνο είναι η χαμηλότερη τιμή των τελευταίων τριάντα ενός ετών για τα οποία ο ΣΑΤΕ διαθέτει στατιστικά δεδομένα «

Διάγραμμα 4. 5» αλλά δεν φθάνει ούτε στο μισό της αμέσως επόμενης χαμηλότερης τιμής της περιόδου, 9,02 εκ. m³ το πρώτο τρίμηνο του 1995. Είναι φανερό ότι η ύφεση στην αγορά ακινήτων βαθαίνει μέσω και της πρωτόγνωρης πτωτικής τάσης στις «παραγγελίες» ιδιωτικών κτιριακών έργων, δεδομένο που έχει δημιουργήσει ασφυκτική κατάσταση στις τάξεις των επιχειρηματιών του χώρου αλλά και των τραπεζών. Η πλειοψηφία των αναλυτών της αγοράς προβλέπει αρνητικότερες εξελίξεις στην αγορά των επαγγελματικών ακινήτων, ενώ η εμπιστοσύνη στον κλάδο καταρρέει, καθιστώντας την αβεβαιότητα το βασικό χαρακτηριστικό της. Ασφαλής πρόβλεψη σχετικά με τη διάρκεια της κρίσης είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί ωστόσο από τις απαντήσεις έρευνας του ΟΠΑ

επικρατέστερη είναι η άποψη ότι θα ξεπεράσει τα δύο έτη ίσως και τα τρία. Στην ίδια έρευνα επαναλαμβάνεται η εκτίμηση ότι θα παρουσιαστεί σημαντική, για τα ελληνικά δεδομένα, και ταχεία μείωση των τιμών των ακινήτων, ενώ θα παρατηρηθεί και αύξηση των κατασχέσεων από αδυναμία αποπληρωμής δανείων, ως αποτέλεσμα της επερχόμενης αύξησης των επιτοκίων. Σημαντικό ρόλο φαίνεται να παίζει και η ύπαρξη σημαντικού αδιάθετου αποθέματος κατοικιών και επαγγελματικών ακινήτων που, σύμφωνα και με τις νέες εκτιμήσεις έρευνας του Ο.Π.Α., παραμένει στα 200.000 στο σύνολο της χώρας, λόγω του μικρού ρυθμού απορρόφησής τους.

Όλα τα παραπάνω αποδεικνύονται και από άρθρο της *Καθημερινής*² (ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ, 2015) όπου εμφανίστηκε η κρίση λόγω των στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης (sub prime loan) με αποκορύφωμα το 2007, που είχε ως αποτέλεσμα το domino effect μεταφέροντας τον συστημικό κίνδυνο μέσω των τιτλοποιήσεων από την αμερικάνικη αγορά στην παγκόσμια.

Αυτό προκάλεσε την οικονομική συρρίκνωση στην δραστηριότητα του κλάδου των κατασκευών το οποίο μπορούμε να διακρίνουμε άμεσα απ' την ραγδαία μείωση του αριθμού των οικοδομικών αδειών με επακόλουθο την μείωση της αγοραστικής αξίας της ακίνητης περιουσίας. Αναλυτικότερα, σε σχέση με οικονομική μελέτη της Eurobank σε ετήσια βάση το πρώτο τρίμηνο του 2008 έως το τρίτο τρίμηνο του 2014 η μείωση των πραγματικών επενδύσεων στην οικονομία άγγιξε τα 42,55 δισ. Ευρώ εκ των οποίων το 61% οφείλεται στην πτώση του οικοδομικού-κατασκευαστικού κλάδου. Σε αριθμούς αυτό το μεταφράζεται ως εξής: μείωση 250.000 θέσεων εργασίας και πτώση της αγοραστικής αξίας των κατοικιών κατά 36% μέσο όρο. Απ' την εν λόγω πτώση του οικοδομικού κλάδου επηρεάστηκαν περισσότερο τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η μείωση των οικοδομικών αδειών που αφορά την περίοδο Νοέμβριος του 2013 έως Οκτώβριος του 2014 στην περιοχή της Αττικής κατά 7.584 (-73.3%).

Σύμφωνα με μελέτη της Alpha Bank απ' τον Οκτώβρη του 2014 και μετά διαπιστώνεται μια βαθμιαία επιβράδυνση του ρυθμού μείωσης του όγκου των νέων οικοδομών εμφανίζοντας σημάδια σταθεροποίησης. Οι άδειες των ιδιωτικών οικοδομών αποτελούν πρόδρομο δείκτη για τις εξελίξεις των επενδύσεων στην αγορά-κατασκευή των ιδιωτικών ακινήτων. Με την προσδοκία της μείωσης της ανεργίας και της βαριάς φορολόγησης της ακίνητης περιουσίας δημιουργώντας έτσι αύξηση της αγοραστικής δύναμης του καταναλωτικού κοινού, θα έχει ως αποτέλεσμα την ανάκαμψη της αγοράς-κατασκευής κατοικίας.

²Εφημερίδα Καθημερινή – REAL ESTATE 31.01.2017, *Οικοδομή, η μεγάλη χαμένη της εξαετούς οικονομικής κρίσης*, ΝΙΚΟΣ ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5:

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ

Ο κλάδος των κατασκευών αποτελεί τον μεγαλύτερο βιομηχανικό εργοδότη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς καλύπτει ένα μεγάλο ποσοστό του Κοινοτικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ).

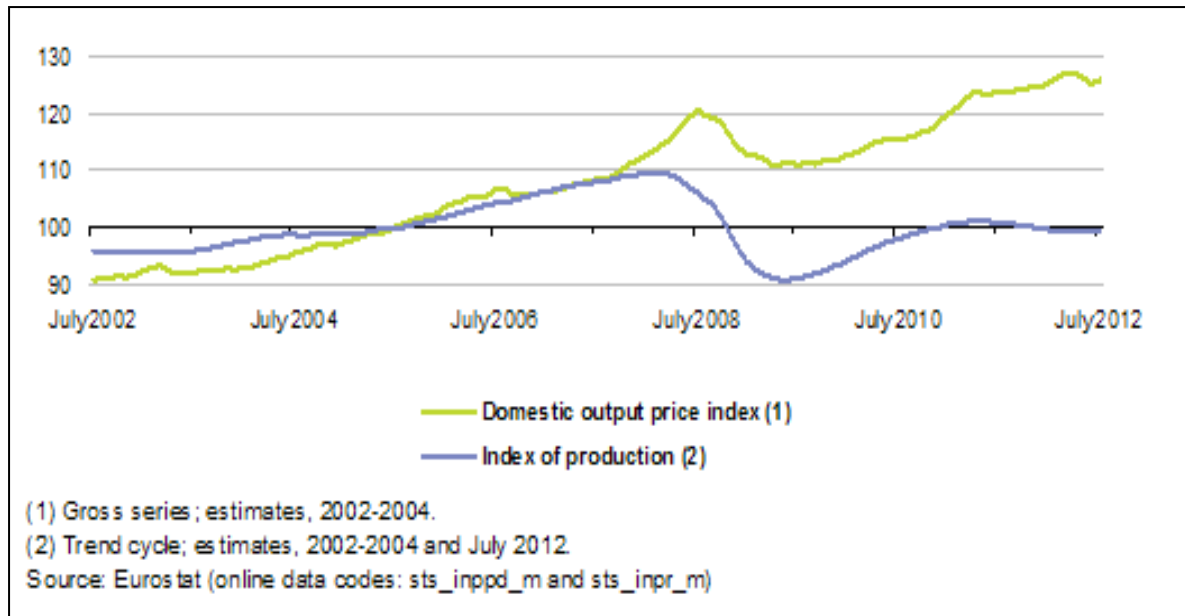
5.1 Βιομηχανική οικονομία

Ο αντίκτυπος της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης και η επακόλουθη ανάκαμψη της βιομηχανικής οικονομίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU – 27), μπορεί να γίνει σαφής σε δύο από τους κυριότερους «βιομηχανικούς δείκτες», δηλαδή τον δείκτη βιομηχανικής παραγωγής και τον δείκτη τιμών βιομηχανικής εγχώριας παραγωγής.

Για αρκετά χρόνια υπήρξε σχετικά σταθερή αύξηση της παραγωγής και των τιμών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως φαίνεται και στο «

Διάγραμμα 5. 1», η οποία είχε διακοπεί από το δεύτερο εξάμηνο του 2007 καθώς η αύξηση των τιμών επιταχύνθηκε, ενώ η βιομηχανική παραγωγή επιβραδύνθηκε.

Διάγραμμα 5. 1 Μεταβολή του δείκτη τιμών εγχώριας παραγωγής και του δείκτη βιομηχανικής παραγωγής από το 2002 έως το 2012



(Πηγή: Eurostat)

Ο Δείκτης βιομηχανικής παραγωγής της Ευρωπαϊκής Ένωσης φαίνεται στους μηνιαίους ρυθμούς μεταβολής να γίνεται αρνητικός από τον Μάιο του 2008, ενώ ο δείκτης τιμών εγχώριας παραγωγής κορυφώνεται έξι μήνες αργότερα, τον Ιούλιο του 2008. Η πτώση αυτή των τιμών διήρκεσε περισσότερο από ένα χρόνο, επιστρέφοντας σε θετικό ρυθμό μεταβολής από τον Ιούνιο του 2009, ενώ παράλληλα τιμές εγχώριας παραγωγής έφτασαν στα χαμηλότερα επίπεδα τον Ιούλιο του 2009, ξεκινώντας σχετικά σημαντικές αυξήσεις από τον Οκτώβριο του 2009.

Η μείωση της βιομηχανικής παραγωγής από σχετική αιχμή της τον Φεβρουάριο του 2008 ήταν ιδιαίτερα έντονη (-17.2%), καθώς η σχετική στασιμότητα που σημειώθηκε το Μάιο του 2009 ήταν το χαμηλότερο επίπεδο της παραγωγής από τον Μάιο του 1999.

Αντίθετα, αν και οι τιμές της βιομηχανικής παραγωγής τον Ιούλιο του 2009 ήταν κατά 8,1% χαμηλότερες από ό,τι ένα χρόνο νωρίτερα, παρέμειναν σύμφωνα με το επίπεδο τιμών που είχε καταγραφεί για τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2007 πριν από την χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση. εν μέρει, η εξέλιξη των τιμών συνέχιζε να αντικατοπτρίζει τη σχετικά υψηλή τιμή του αργού πετρελαίου, τα συσχετιζόμενα με την ενέργεια και τα ενδιάμεσα προϊόντα. Ο δείκτης τιμών εγχώριας παραγωγής για την βιομηχανία αυξήθηκε κατά 6,7% το 2011, που ήταν σχεδόν διπλάσιο από το ποσοστό αύξησης του 2010 (3,5%).

Η ύφεση στη βιομηχανική δραστηριότητα, ήταν διαδεδομένη, το οποίο φαίνεται και από το γεγονός ότι κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε. καταγράφει χαμηλότερη παραγωγή το 2009 από το 2008, με την πτώση να κυμαίνεται για παράδειγμα, από-3.7% στην Πολωνία σε-23.9% στην Εσθονία. Επίσης και η επακόλουθη ανάκαμψη ήταν διαδεδομένη για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σχετικά υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, όπως για παράδειγμα στην Εσθονία που έφτασε το 23,0%, ενώ μόνο στην Κύπρο και την Ελλάδα καταγράφεται μια περαιτέρω συρρίκνωση της δραστηριότητας ακόμη και κατά τη διάρκεια του

2010. Αν και η παραγωγή συνέχισε να αναπτύσσεται κατά το 2011 για τα περισσότερα κράτη μέλη της Ε.Ε., η συρρίκνωση σε Ελλάδα και Κύπρο ενέμεινε καθώς και σε πέντε ακόμη κράτη μέλη της Ε.Ε.. Ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής για τα κράτη μέλη της Ε.Ε. αυξήθηκε κατά μέσο όρο 3,2% το 2011, ένα ποσοστό που ήταν λίγο μικρότερο από το ήμισυ του ποσοστού αύξησης του 2010 (6,8% αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής).

5.2 Κατασκευές

Η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας για τον κατασκευαστικό κλάδο διήρκεσε περισσότερο από ότι για τη βιομηχανία. Επιπλέον, μετά τη σταθεροποίηση το 2010 και ακόμη μετά την εμφάνιση μιας ελαφριάς ανάκαμψης κατά το πρώτο εξάμηνο του 2011, μια δεύτερη ύφεση ξεκίνησε το τρίτο τρίμηνο του 2011 και δεν έχει ακόμη (κατά τη στιγμή της γραφής) εμφανίσει σημάδια σταθεροποίησης.

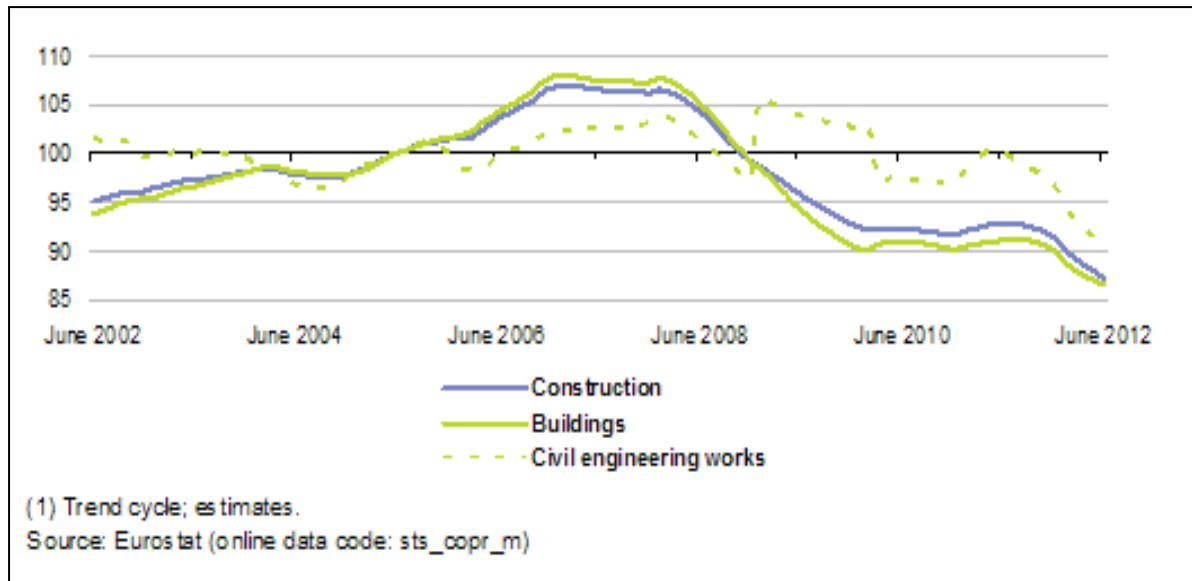
Η παραγωγική δραστηριότητα στις κατασκευές κορυφώθηκε τον Μάρτιο του 2007 και παρουσίασε σταδιακή πτώση για 5 μήνες. Αυτήν την αρχική ύφεση ακολούθησε μια μικρή, και παροδική ανάκαμψη έως τον Ιανουάριο του 2008, έπειτα από την οποία καταγράφηκαν σημαντικές μειώσεις στην οικοδομική δραστηριότητα, φθάνοντας στην χαμηλότερη τιμή τον Φεβρουάριο του 2010, μόλις σε λιγότερο από τρία χρόνια μετά την αρχική ύφεση. Μεταξύ Ιανουαρίου 2008 και Φεβρουαρίου 2010 ο δείκτης της παραγωγής για την κατασκευαστική δραστηριότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειώθηκε συνολικά κατά 13,4%, επιδείνωση που έχει να παρουσιαστεί από τον Οκτώβριο του 1999. Από αυτό το χαμηλό σημείο στις αρχές πλέον του 2010, η κατασκευαστική δραστηριότητα παρέμεινε σχετικά σταθερή κατά τη διάρκεια των επόμενων 18 μηνών, δηλαδή μέχρι τα μέσα του 2011. Τον Αύγουστο του 2011.

Η οικοδομική δραστηριότητα είναι το κυρίαρχο μέρος της κατασκευαστικής δραστηριότητας και όπως ήταν αναμενόμενο ακολούθησε παρόμοια πορεία με το δείκτη συνολικής κατασκευαστικής δραστηριότητας, αν και το μέγεθος της συστολής από την αρχή του 2007 έως τις αρχές του 2010 ήταν ελαφρώς μεγαλύτερη, συνολικά 16,5%, όπως φαίνεται και στο «».

Διάγραμμα 5.2».

Διάγραμμα 5. 2 Οικοδομική δραστηριότητα, ακίνητα και έργα πολιτικού μηχανικού στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το 2002 έως το 2012

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.



(Πηγή: Eurostat)

Από την άλλη μεριά για τα έργα πολιτικού μηχανικού οι εξελίξεις ήταν λιγότερο σαφείς. Από το Μάρτιο έως τον Δεκέμβριο του 2008, τα έργα πολιτικού μηχανικού στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειώθηκαν κατά τρόπο παρόμοιο με αυτόν της οικοδομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, ακολούθησε μια σημαντική αύξηση τον Ιανουάριο του 2009, κυρίως λόγω της μιας μαζικής επέκτασης σε έργα πολιτικού μηχανικού στην Ισπανία. Η δραστηριότητα του πολιτικού μηχανικού στη συνέχεια ακολούθησε ξανά την καθοδική του πορεία κατά το μεγαλύτερο μέρος του 2009, μετά το οποίο ήταν σχετικά αμετάβλητη μέχρι το τέλος του 2010. Μια σύντομη ανάκαμψη στα έργα μηχανικού κατά τους πρώτους πέντε μήνες του 2011 ακολουθήθηκε από μια επιστροφή σε πτωτική τροχιά, σύμφωνη με αυτήν που παρατηρήθηκε για το σύνολο του κατασκευαστικού κλάδου. Συνοψίζοντας τον Ιούνιο του 2012 τα έργα πολιτικού μηχανικού στην Ευρωπαϊκή Ένωση ήταν 12,7% χαμηλότερα από ότι ήταν τον Φεβρουάριο του 2008.

Η μακροχρόνια και βαθιά ύφεση και στον κατασκευαστικό κλάδο στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής ένωσης ήταν διαδεδομένη, όπως φαίνεται από το γεγονός ότι κάθε κράτος μέλος, πλην της Πολωνίας βίωσε τουλάχιστον ένα έτος συρρίκνωσης της κατασκευαστικής δραστηριότητας κατά τη διάρκεια των τεσσάρων τελευταίων ετών (2008-2011). Συνολικά το 2008, 13 κράτη μέλη της Ε.Ε. κατέγραψαν συρρίκνωση της κατασκευαστικής δραστηριότητας και ο αριθμός αυτός αυξήθηκε σε 24 χώρες το 2009, ενώ πτώση του αριθμού των χωρών σε 21 κατεγράφη το 2010. Από τα τελευταία ετήσια στοιχεία προκύπτει ότι μια μικρή πλειοψηφία (14 σε αριθμό) των κρατών μελών της Ε.Ε. ανέφεραν αύξηση της παραγωγής των κατασκευών το 2011.

Η Τσεχική Δημοκρατία και η Ιταλία κατέγραψαν αρνητικούς ρυθμούς μεταβολής σε σχέση με την οικοδομική δραστηριότητα τους, στα τέσσερα έτη (2008 έως 2011). Ενώ η συνεχιζόμενη ύφεση είναι ακόμη μεγαλύτερης περιόδου στην Ιρλανδία και την Ισπανία, όπου πέντε διαδοχικές χρονιές εμφάνισαν

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

αρνητικούς ετήσιους ρυθμούς μεταβολής (από 2007-2011) και στην Ουγγαρία η ακολουθία είναι έξι διαδοχικά έτη (2006-2011), τέλος στην Πορτογαλία ο τελευταίος θετικός ετήσιος ρυθμός μεταβολής καταγράφηκε το 2001. Η κατασκευαστική δραστηριότητα μειώθηκε κατά 10% ή περισσότερο στην Πορτογαλία, τη Βουλγαρία, την Ιρλανδία και την Ισπανία το 2011, και κατά 20% ή περισσότερο στη Σλοβενία και την Ελλάδα. Αντίθετα, η Λετονία, η Γερμανία και η Πολωνία ανέφεραν αύξηση της κατασκευαστικής δραστηριότητας πάνω από 10% το 2011, ενώ αυξήθηκε κατά περισσότερο από 20% στη Λιθουανία και την Εσθονία.

Πίνακας 5. 1 Ετήσιος ρυθμός μεταβολής της κατασκευαστικής δραστηριότητας για τις χώρες τις Ε.Ε. και τέσσερις εκτός Ε.Ε. από το 2007 έως το 2011 (Πηγή: Eurostat)

	Index of production (1)					Construction costs index (2)				
	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27	2.5	-2.8	-7.7	-3.6	1.1	4.2	4.4	0.3	1.5	2.8
Euro area	2.0	-4.4	-7.0	-7.1	-0.3	4.2	3.8	0.1	2.0	3.3
Belgium	2.2	1.1	-3.7	-1.7	5.6	4.5	2.5	-1.1	0.0	3.9
Bulgaria	27.7	11.8	-14.2	-14.3	-13.0	7.7	12.3	10.9	-0.3	1.9
Czech Republic	6.8	-0.3	-0.6	-7.3	-3.5	4.8	3.5	-0.3	1.2	1.7
Denmark	-5.5	7.5	-11.9	-9.1	5.5	6.4	2.9	-0.4	1.1	3.6
Germany	2.8	-0.3	0.0	0.3	13.3	3.3	3.1	0.2	2.1	3.6
Estonia	13.5	-13.3	-29.8	-8.5	26.7	12.7	3.5	-8.5	-2.6	3.5
Ireland	-13.7	-29.0	-36.2	-30.3	-17.0	1.7	-7.7	-9.9	0.5	-2.2
Greece	14.3	7.7	-17.5	-29.2	-28.7	4.6	5.1	-0.3	1.8	1.0
Spain	-4.3	-16.3	-11.3	-20.2	-18.4	5.0	4.7	1.0	2.5	3.8
France	4.5	-1.9	-5.1	-5.1	2.2	4.6	5.5	0.4	2.7	4.0
Italy	6.4	-0.7	-11.6	-3.5	-2.9	3.6	3.8	:	:	:
Cyprus	6.8	2.3	-10.6	-8.0	-9.5	5.0	8.0	0.8	3.2	3.6
Latvia	13.6	-3.1	-34.9	-23.4	12.5	31.6	15.6	-6.2	-9.0	4.3
Lithuania	22.3	3.7	-48.4	-8.0	22.3	16.1	9.5	-14.5	-4.8	3.8
Luxembourg	2.7	-1.2	0.4	0.2	2.0	2.9	3.2	1.4	0.8	2.6
Hungary	-14.0	-5.2	-4.4	-10.4	-7.8	7.2	7.5	3.0	-0.4	1.0
Malta	7.7	5.7	-7.1	-1.2	-0.5	:	:	:	:	:
Netherlands	5.6	3.2	-5.5	-11.0	4.4	4.0	4.3	0.3	0.6	1.9
Austria	3.9	-0.8	-1.7	-4.0	0.0	4.5	5.2	0.6	3.2	2.3
Poland	16.3	10.4	4.4	3.6	15.8	6.6	6.8	0.2	-0.1	1.0
Portugal	-4.0	-1.2	-6.6	-8.5	-10.2	3.4	5.2	-0.6	1.8	1.6
Romania	33.1	26.7	-15.1	-13.4	3.0	10.2	16.2	1.5	1.9	9.2
Slovenia	18.5	15.5	-20.9	-16.9	-25.6	6.3	6.3	-2.8	6.6	4.2
Slovakia	5.5	11.4	-11.1	-4.4	-2.0	4.1	5.8	2.0	0.0	0.7
Finland	10.3	4.0	-13.1	11.9	9.8	5.9	3.9	-1.1	1.1	3.3
Sweden	6.2	4.2	-3.5	5.9	7.5	6.1	4.9	2.0	2.5	:
United Kingdom	2.3	-1.3	-11.6	7.3	2.3	3.5	5.7	0.8	0.2	:
Norway	5.8	1.1	-8.3	0.0	3.3	7.4	5.7	2.3	3.2	3.6
Switzerland	1.2	2.4	1.4	1.9	1.8	:	:	:	:	:
Montenegro	-1.7	20.7	-19.3	-0.6	18.5	:	:	:	:	:
Croatia	2.5	11.7	-6.8	-15.8	-9.0	:	:	:	:	:
FYR of Macedonia	7.4	25.5	13.7	15.2	34.0	:	:	:	:	:
Turkey	5.5	-7.6	-16.3	17.5	11.8	8.3	13.6	-4.3	5.8	12.4

(1) Working day adjusted.
(2) Gross series for new residential buildings.
Source: Eurostat (online data codes: sts_coprgr_a and sts_copigr_a)

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Εστιάζοντας στα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία διαπιστώνεται ότι η οικονομική σημαντικότητα των κατασκευών στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, μετρούμενη ως ποσοστό επί της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας κάθε οικονομίας, είναι κατά πολύ υψηλότερη από αυτήν της Ελλάδας.

Για παράδειγμα η συμμετοχή του κλάδου στην δημιουργία της συνολικής ακαθάριστης αξίας των οικονομιών των 27 χωρών της Ε.Ε. το έτος 2010, ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 6,0%, ενώ στην Ελλάδα την ίδια χρονιά (2010) σε μόλις 4,2%, ξεπερνώντας μόνο την ανάλογη συμμετοχή της Μάλτας (3,5%), της Ουγγαρίας (4,0%) και της Γερμανίας (4,1%), όπως παρουσιάζεται και στον «Πίνακας 5. 2».

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Πίνακας 5. 2 Εκατοστιαία μεταβολή (επί της συνολικής), της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας κατασκευών

Ακαθάριστη Προστ. Αξία Κατασκευών - % επί της Συνολικής											
Χώρα	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Spain	8,4	8,9	9,4	9,9	10,6	11,5	12,1	11,8	11,4	10,8	10,2
Romania	5,4	5,9	6,3	6,4	6,6	7,4	8,4	10,3	11,9	10,9	9,6
Slovakia	7,0	6,3	7,2	6,0	6,2	6,7	7,7	8,2	9,7	9,5	9,0
Bulgaria	4,6	4,8	4,4	4,4	4,6	5,8	6,7	7,7	8,4	8,5	8,1
Cyprus	6,9	7,0	7,4	7,7	8,1	8,2	8,6	9,1	9,2	8,2	7,2
Poland	7,7	7,0	6,3	5,8	5,5	6,0	6,4	7,1	7,3	7,5	7,1
Czech Rep	6,2	6,0	5,9	6,1	6,2	6,0	6,0	6,2	6,3	7,1	6,9
Austria	7,4	7,0	6,9	7,2	7,2	7,0	6,8	6,9	7,1	7,3	6,9
Slovenia	6,7	6,2	6,0	6,2	6,2	6,7	7,2	7,9	8,3	7,8	6,8
Finland	6,2	6,0	5,7	5,9	6,2	6,7	6,8	6,9	7,2	7,0	6,7
UKingdom	5,3	5,6	5,8	5,9	6,2	6,2	6,3	6,4	6,5	6,2	6,1
Portugal	7,6	7,7	7,6	7,1	7,1	6,9	6,7	6,8	6,7	6,0	6,0
Italy	5,0	5,2	5,4	5,6	5,8	6,0	6,0	6,1	6,1	6,2	5,9
Estonia	5,6	5,6	5,9	5,8	6,0	7,1	8,7	9,3	8,6	7,0	5,8
Lithuania	6,0	5,9	6,2	7,0	7,2	7,5	8,7	10,2	10,0	6,4	5,6
Luxembourg	5,7	6,2	6,7	6,4	6,3	6,1	5,7	5,6	5,7	6,1	5,6
Ireland	7,5	7,8	7,7	8,1	9,0	10,0	10,7	9,7	7,8	5,6	5,5
Sweden	4,3	4,6	4,7	4,6	4,8	4,8	5,0	5,3	5,2	5,2	5,4
Belgium	5,0	4,9	4,8	4,8	4,8	4,8	5,1	5,2	5,5	5,4	5,3
Netherlands	5,6	5,7	5,7	5,5	5,4	5,4	5,5	5,6	5,8	6,0	5,3
Latvia	6,2	5,6	5,6	5,6	5,8	6,2	7,4	9,0	9,1	6,6	5,0
Denmark	5,5	5,2	5,1	5,3	5,3	5,4	5,7	5,7	5,4	4,9	4,2
Greece	7,0	8,2	6,2	6,5	6,5	6,3	7,0	6,6	5,2	4,6	4,2
Germany	5,2	4,8	4,6	4,4	4,2	4,0	3,9	4,0	4,1	4,4	4,1
Hungary	5,1	5,0	5,2	4,8	4,8	4,8	4,7	4,7	4,4	4,5	4,0
Malta	4,0	3,7	4,5	3,7	3,9	4,3	4,2	4,0	4,3	3,9	3,5
France	5,2	5,3	5,3	5,3	5,5	5,7	6,0	6,3	6,7	6,5	;
EU - 27	5,6	5,7	5,7	5,7	5,9	6,0	6,2	6,4	6,4	6,3	6,0

Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων EUROSTAT

(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων EUROSTAT)

Αντίθετα, η σχετική σημαντικότητα του κλάδου των κατασκευών στις περισσότερες των χωρών της ΕΕ είναι κατά πολύ υψηλότερη [Ισπανία 10,2%, Ρουμανία 9,6%, Σλοβακία 9,0%, Βουλγαρία 8,1%, Κύπρος 7,2%, Πολωνία 7,1% και Τσεχία και Αυστρία από 6,9%. κ.ο.κ.] υποδεικνύοντας με έναν εύληπτο τρόπο τον δρόμο που θα έπρεπε να είχε ακολουθήσει η Ελλάδα για να ανταπεξέλθει στην κρίση του φθινοπώρου του 2008.

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Τέλος στον πίνακα (Πίνακας 2.) παρουσιάζεται συνοπτικά η κατανομή δαπανών για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικόί άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη» ΕΠ.ΟΑΛΑΑ για την περίοδο 2000 – 2006, με τις περισσότερες δαπάνες να συγκεντρώνονται το 2006. Αξίζει να σημειωθεί η αυξημένη ιδιωτική συμμετοχή που παρατηρήθηκε κατά την διετία 2005 – 2006.

Πίνακας 0.1 Διαχρονική κατανομή δαπανών για ΕΠ – ΟΑΛΑΑ για τα έτη 2000 – 2006

Έτος	Συνολική Δαπάνη	Δημόσια Δαπάνη	Δημόσιος Τομέας		Ιδιωτική Συμμετοχή
			Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	Κρατική Συμμετοχή	
2000	333.455.075	0	0	0	333.455.075
2001	1.331.579.947	993.839.022	512.353.735	481.485.287	337.740.925
2002	1.077.686.368	815.585.008	395.775.577	419.809.431	262.101.360
2003	1.446.639.988	1.243.039.988	630.470.413	612.569.575	203.600.000
2004	1.206.304.489	1.139.104.489	604.503.399	534.601.090	67.200.000
2005	2.323.593.384	1.323.593.384	701.998.456	621.594.928	1.000.000.000
2006	2.561.564.037	1.254.192.612	674.398.890	579.793.722	1.307.371.425
ΣΥΝΟΛΟ	10.280.823.288	6.769.354.503	3.519.500.470	3.249.854.033	3.511.468.785

(Πηγή: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων / ΥΠΕΧΩΔΕ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6:

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου αποτυπώνεται σε ένα ευρύ φάσμα κοινωνικο -οικονομικών παραγόντων. Έπειτα από την συλλογή δεδομένων

από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία γίνεται φανερή η συμβολή του στην διαμόρφωση του Α.Ε.Π. ολόκληρης της χώρας, ένα γεγονός το οποίο από μόνο του αποτελεί και παράγοντα ανάπτυξης του ίδιου του κλάδου, την ώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και στην ενίσχυση απασχόλησης εργαζομένων.

6.1 Προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην διαμόρφωση του Α.Ε.Π.

Έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας αποτέλεσαν και αποτελούν οι κατασκευές. Με σημαντικό πλεονέκτημα τους το γεγονός ότι συνδέονται άμεσα με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ παράλληλα η σημασία τους για τη διαμόρφωση τάσεων και εξελίξεων στα μεγέθη της Ελληνικής Οικονομίας είναι αδιαμφισβήτητη.

Στην Ελλάδα η ροή χρηματικών κονδυλίων από το Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης για την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων υποδομής και η ανάληψη της Ολυμπιάδας του 2004, ωφέλησε στο να αναδειχθεί ο κλάδος ως ένας σημαντικός αναπτυξιακός παράγοντας.

Η πρωτεύουσα θέση του κατασκευαστικού κλάδου στην Ελληνική Οικονομία γίνεται ορατή μέσα από τη συμμετοχή των κατασκευών στη διαμόρφωση του Α.Ε.Π., με χαρακτηριστικά παραδείγματα την περίοδο 2000 - 2004 όπου κατά μέσο όρο μετείχαν κατά 7% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (ενώ συγκεκριμένα την διετία 2003 – 2004 η συμμετοχή του διαμορφώθηκε στο 9 - 10%. **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)** και πάνω από 8% στην συνολική απασχόληση.

Διάγραμμα 3. 2 Απεικόνιση της διαχρονικής εξέλιξης της συμμετοχής κατασκευαστικού προϊόντος στην διαμόρφωση του Ελληνικού Α.Ε.Π.

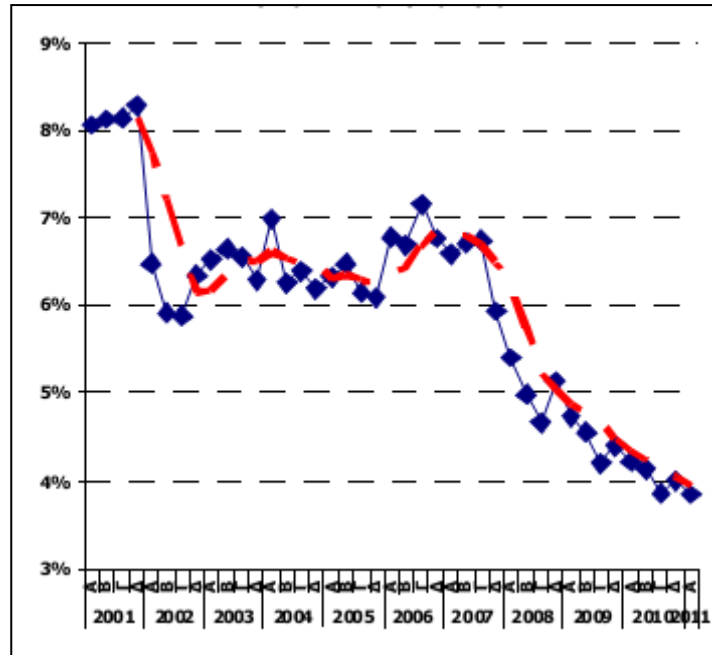


(Πηγή: ΣΑΤΕ)

Σταθεροποίηση της συμμετοχής του κλάδου στην δημιουργία του ΑΕΠ, περίπου στο 7% κατά μέσο όρο την περίοδο 2004 – 2007 και ταχεία και διαρκής συρρίκνωση της συμβολής των κατασκευών στην δημιουργία του ΑΕΠ από το 6,8% του Γ' τριμήνου του 2007 σε 3,85% το Α' τρίμηνο του 2011 **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.)**

Διάγραμμα 3. 3 Η εκατοστιαία συμμετοχή των κατασκευών στην διαμόρφωση του Α.Ε.Π. ανά τρίμηνο και ο κινητός μέσος όρος των τριμήνων.

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Στην συνέχεια παρατίθενται ο πίνακας «Πίνακας 3. 1» με την σύγκριση από το 2001 έως το 2011 της συμβολής του κατασκευαστικού κλάδου στο εγχώριο Α.Ε.Π. (πηγή ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Πίνακας 3. 4 Συμμετοχή των κατασκευών στο Ελληνικό Α.Ε.Π. από το 2001 έως το 2011

Συμμετοχή των Κατασκευών στο Ελληνικό Α.Ε.Π.											
Έτος	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ποσοστό %	8,2	6,2	7,3	7,0	7,0	7,3	7,0	5,3	4,0	3,6	3,85

(Πηγή: ΣΑΤΕ)

Ωστόσο, η συνολική συμβολή του κλάδου, άμεση και έμμεση, υπερβαίνει το 15% του ΑΕΠ και το 17% της απασχόλησης. Παράλληλα, η συμβολή του τομέα στην ανάπτυξη της χώρας είναι καθοριστική, λόγω των ισχυρών διασυνδέσεων του με βασικούς βιομηχανικούς και άλλους κλάδους (μεταλλουργίας, μη μεταλλικών ορυκτών, ηλεκτρολογικού υλικού, ξύλου, προϊόντων από μέταλλο, μεταφορών, εμπορίου κ.τ.λ.) και της σημαντικής αναπτυξιακής του διάστασης. Εκτός των ανωτέρω η αγορά κατοικίας επηρεάζει τον οικονομικό κύκλο και μέσω της κατανάλωσης, διότι οι τιμές των κατοικιών επιδρούν στον πλούτο και την ψυχολογία των νοικοκυριών ενισχύοντας ή μειώνοντας την καταναλωτική ροπή τους.

6.2 Προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην διαμόρφωση της περιφερειακής ανάπτυξης

Σημαντική θεωρείται επίσης η συνεισφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην διαμόρφωση της περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς ενισχύει την οικονομική και δημογραφική ισορροπία φθινουσών περιοχών της χώρας, καθώς σύμφωνα με

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

στοιχεία Περιφερειακών Εθνικών Λογαριασμών σε ορισμένες περιοχές η συμμετοχή των κατασκευών στην διαμόρφωση του τοπικού Α.Ε.Π. τους είναι ιδιαίτερα σημαντική, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα για το έτος 2006 η συμμετοχή (%) των κατασκευών στο Α.Ε.Π. της Ελληνικής Περιφέρειας (Πίνακας 3. 2).

Πίνακας 3. 5 Πίνακας στον οποίο αναφέρεται το ποσοστό του Α.Ε.Π. που διαμορφώνεται από τον κλάδο των κατασκευών σε κάθε περιοχή της Ελληνικής Περιφέρειας για το έτος 2006

Συμμετοχή % των κατασκευών στο Α.Ε.Π. της Ελληνικής Περιφέρειας (2006)								
Περιοχές	Αττική	Μακεδονία	Θεσσαλία	Ήπειρος	Στερεά Ελλάδα	Βόρειο Αιγαίο	Νότιο Αιγαίο	Συνολικά
Ποσοστό Α.Ε.Π.	3,3 %	10,6%	8,7 %	12,0 %	11,9 %	9,4 %	8,4 %	6,6%

(Πηγή: Σ.Α.Τ.Ε. – ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

6.3 Προσφορά του κατασκευαστικού κλάδου στην απορρόφηση εργατικού δυναμικού.

Μια ακόμη σημαντική συνεισφορά του κατασκευαστικού κλάδου, είναι η συμμετοχή του στα μεγέθη της συνολικής απασχόλησης των εργαζομένων της χώρας (επισημαίνοντας ότι στο μέγεθος της άμεσης απασχόλησης δεν περιλαμβάνεται το μελετητικό δυναμικό, το οποίο αριθμεί, περίπου, 10.800 ενεργούς μελετητές). Από στοιχεία που δημοσιοποίησε η ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το έτος 2010, προκύπτει ότι στον συγκεκριμένο κλάδο απασχολούνται το 7,3% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας (δηλ. 319,4 χιλιάδες εργαζόμενοι). Συγκεκριμένα, ο κλάδος απασχολεί από το 2003 άνω του 8% των συνολικά απασχολούμενων στην χώρα, προσεγγίζοντας το 9% το Γ' τρίμηνο του 2007, διαπιστώνεται ότι από το Γ' τρίμηνο του 2007 ο κλάδος απασχόλησε τους περισσότερους εργαζομένους, 402 χιλ. Έκτοτε, η ποσοστιαία συμμετοχή της απασχόλησης στις κατασκευές βαίνει μειούμενη καταλήγοντας το Β' τρίμηνο του 2012 στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων, τουλάχιστον, δεκαπέντε ετών, 5,6%. **(Σφάλμα! Το αρχείο προέλευσης της αναφοράς δεν βρέθηκε.,**

Διάγραμμα 3. 1)

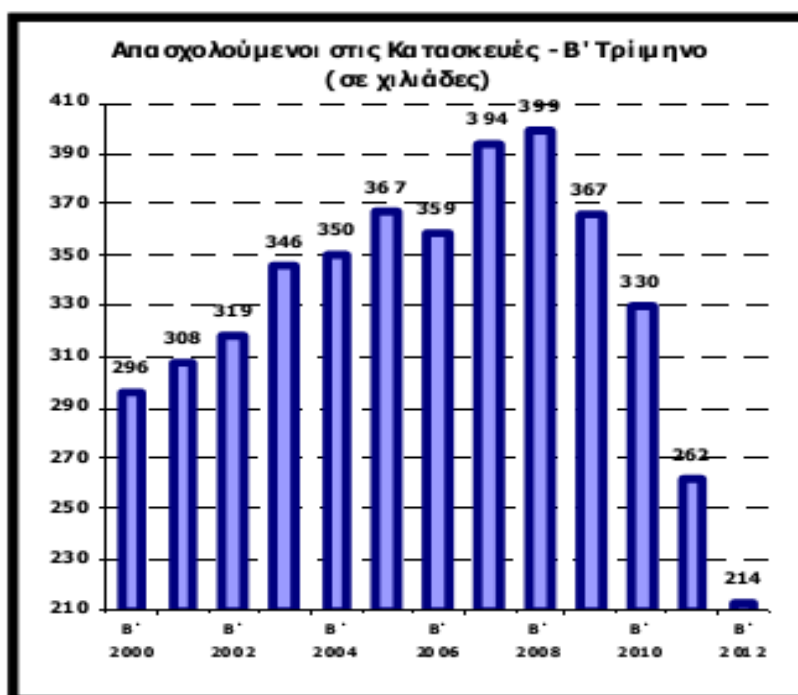
Διάγραμμα 3. 4 Απεικόνιση της % συμμετοχής απασχόλησης στις κατασκευές στην συνολική απασχόληση (για το Β' τρίμηνο από το 2000 έως το 2012

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Διάγραμμα 3. 5 Απεικόνιση σε χιλιάδες του αριθμού των απασχολούμενων στις Κατασκευές (για το Β' τρίμηνο από το 2000 έως το 2012)



(Πηγή: ΣΑΤΕ, επεξεργασία στοιχείων ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Πίνακας 3. 6 Η κατάσταση των κλάδων της ελληνικής οικονομίας με βάση την παραγωγικότητα της εργασίας

Τομέας	2000	2010
Γεωργία, αλιεία	5	5

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Χονδρικό & λιανικό εμπόριο – Εστιατόρια & ξενοδοχεία	4	1
Χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, ακίνητα	1	3
Μεταποίηση	6	6
Κατασκευαστικός κλάδος	3	4
Δημόσια διοίκηση και κοινωνικές υπηρεσίες	2	2

(Πηγή: τετραμηνιαία έκθεση του ΚΕΠΕ, τεύχος Ιούνιος 2012)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7:

ΑΝΑΛΥΣΗ S.W.O.T. ΚΛΑΔΟΥ

Η ανάλυση S.W.O.T. είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης, όταν η επιχείρηση πρέπει να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει ή με σκοπό την επίτευξή τους.

Όπου η λέξη «S.W.O.T.» προκύπτει από τις αγγλικές λέξεις: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats, οι οποίες στα ελληνικά μεταφράζονται ως: δυνατά σημεία, αδύνατα σημεία, ευκαιρίες και απειλές.

Έτσι κατά την ανάλυση S.W.O.T. μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν.

Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που αυτή κατέχει (π.χ. ικανότητες προσωπικού και στελεχών, ιδιότητες και χαρακτηριστικά της επιχείρησης, τεχνογνωσία, χρηματοοικονομική υγεία και ικανότητα να ανταποκριθεί σε νέες επενδύσεις, κλπ.).

Αντιθέτως οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανakλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης τις οποίες η επιχείρηση θα πρέπει να εντοπίσει, να προσαρμοστεί σε αυτές ή ακόμα και να τις προσαρμόσει όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό (π.χ. είσοδος νέων ανταγωνιστών, ρυθμίσεις στο νομικό περιβάλλον, δημιουργία ή/και εμφάνιση νέων αγορών, κλπ.).

Γενικά, κατά την εφαρμογή της ανάλυσης επιχειρείται να απαντηθούν με όσο το δυνατόν πιο ποσοτικοποιημένο τρόπο ερωτήματα για την επιχείρηση ή οργανισμό όπως:

I. Δυνάμεις:

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα;
- Ποιο είναι το πλέον ανταγωνιστικό προϊόν / υπηρεσία;
- Ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι που είναι μοναδικοί ή έχουν το μικρότερο συγκριτικά κόστος;
- Τι θεωρούν οι τοπικοί οικονομικοί παράγοντες ως ενδογενή δύναμη της περιοχής;

II. Αδυναμίες:

- Τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;
- Τι θα έπρεπε να αποφευχθεί;
- Τι θεωρούν οι τοπικοί οικονομικοί παράγοντες ως ενδογενή αδυναμία;

Η παραπάνω θεώρηση των Δυνάμεων – Αδυναμιών πραγματοποιείται τόσο από την εσωτερική οπτική, όσο και από την οπτική των «πελατών». Κρίσιμος παράγοντας, ο οποίος επιβάλλει την προσπάθεια ποσοτικοποίησης των δεδομένων αποτελεί η δυνατότητα ρεαλιστικής (αντικειμενικής) αποτίμησης της υφιστάμενης κατάστασης. Η όλη ανάλυση οφείλει να γίνει συσχετιζόμενη με τον ανταγωνισμό: για παράδειγμα, η παραγωγή ενός προϊόντος υψηλής ποιότητας, εφόσον παράγεται σε αφθονία και από τον ανταγωνισμό, δεν αποτελεί δύναμη για την περιοχή, αλλά αναγκαιότητα.

III. Ευκαιρίες:

- Ποιες είναι οι καλές ευκαιρίες που προβάλλουν;
- Ποιες είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις που αφορούν την περιοχή;

Χρήσιμες ευκαιρίες μπορεί να θεωρηθούν:

- Αλλαγές στην τεχνολογία και τις αγορές, σε μικρή ή μεγάλη κλίμακα
- Αλλαγές στην κρατική πολιτική στο πεδίο ενδιαφέροντος

- Αλλαγές σε κοινωνικά μοτίβα, πληθυσμιακά προφίλ, αλλαγές τρόπου ζωής
- Τοπικά γεγονότα

Μια συνήθης προσέγγιση εντοπισμού των ευκαιριών έγκειται στην ανασκόπηση των Δυνάμεων και τη διερεύνηση της δυναμικής τους για άνοιγμα ευκαιριών. Εναλλακτικά, ανασκοπούνται οι Αδυναμίες και διερευνάται η δυνατότητα αξιοποίησης ευκαιρίας μέσω της εξάλειψής τους. Για παράδειγμα, η μείωση του τεχνολογικού κόστους σε έναν τομέα, αποτελεί ευκαιρία για μια περιοχή η οικονομία της οποίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τομέα αυτό.

IV. Απειλές:

- Ποια εμπόδια εμφανίζονται συνήθως;
- Τι κάνουν οι ανταγωνιστές;
- Εμφανίζονται αλλαγές στις προδιαγραφές για τα ήδη παρεχόμενα προϊόντα ή υπηρεσίες;
- Οι τεχνολογικές αλλαγές απειλούν ή ακυρώνουν τη υφιστάμενη οικονομία της περιοχής;
- Υπάρχουν χρηματοδοτικά ή χρηματοοικονομικά προβλήματα;
- Αποτελεί κάποια από τις Αδυναμίες πραγματική απειλή για την οικονομία της περιοχής;

Σαν εργαλείο, η ανάλυση SWOT δεν αποτελεί πλήρη μελέτη ενός υπό εξέταση θέματος αλλά ένα χρήσιμο και συμπληρωματικό μέσο που βοηθά συχνά στην προκαταρκτική εξέταση και την εξαγωγή βασικών συμπερασμάτων. Χρησιμοποιείται συμπληρωματικά με την ανάλυση Pest (στρατηγικό εργαλείο του Μάρκετινγκ που χρησιμοποιείται για την ανάλυση του Μακροπεριβάλλοντος μίας επιχείρησης) και είναι ένα βασικό συστατικό ενός Πλάνου Μάρκετινγκ.

7.1 Δυνατά σημεία (Strengths)

Η αναδιάρθρωση που διήλθε ο κατασκευαστικός κλάδος το 202 οδήγησε στην μείωση του αριθμού των τεχνικών εταιριών, συνενώνοντας αυτές σε ισχυρούς κατασκευαστικούς ομίλους με μεγάλες δυνατότητες δραστηριοποίησης όχι μόνο στην Ελληνική αλλά και στην διεθνή αγορά.

Επιπρόσθετα οι όμιλοι αυτοί έχουν αυξημένη δυνατότητα συμμετοχής στον τρόπο εκτέλεσης δημοσίων έργων με αυτοχρηματοδότηση.

Ισχυρό σημείο επίσης θεωρείται η μεγάλη εμπειρία και ο υψηλός βαθμός τεχνογνωσίας που έχουν αποκομίσει ιδιαίτερα οι μεγάλες εταιρίες από την εκτέλεση, σε συνεργασία με εταιρίες – κολοσσούς του εξωτερικού, πλήθους σύνθετων έργων με υψηλές τεχνικές απαιτήσεις, όπως για παράδειγμα μετρό και αεροδρόμια.

Ακόμη ένα δυνατό σημείο του κατασκευαστικού κλάδου θεωρείται η κάλυψη - οριζόντια και κάθετα - όλων των βασικών θεματικών τομέων που σχετίζονται με την αειφόρο κατασκευή και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Σημαντικό δυνατό σημείο του κλάδου είναι αναμφίβολα και η εισροή κοινοτικών πόρων για έργα υποδομής, μέσω των προγραμμάτων ΕΣΠΑ.

Επίσης η κατασκευαστική δραστηριότητα είναι μια τοπική επιχείρηση υψηλής έντασης εργασίας. Ως εκ τούτου, η παραγωγή δεν μπορεί να μεταφερθεί σε εξωχώριες επιχειρήσεις, κατάσταση που εξασφαλίζει τη διατήρηση της απασχόλησης εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 43,8 εκατομμύρια εργαζόμενοι στην ΕΕ-27 εξακολουθούν να εξαρτώνται άμεσα ή έμμεσα από τον κλάδο των κατασκευών.

Τέλος ο μεγάλος αριθμός πολύ μικρών και μικρομεσαίων επιχειρήσεων που αναπτύσσουν δραστηριότητα στον τομέα των κατασκευών δηλώνει ότι ο κλάδος αντιπροσωπεύει μια δραστηριότητα βαθιά ριζωμένη στις τοπικές κοινωνίες, γεγονός που αντικατοπτρίζει την πολυμορφία των τοπικών παραδόσεων και πολιτισμών.

7.2 Αδύνατα σημεία (Weaknesses)

Σημαντικό πρόβλημα του κατασκευαστικού κλάδου αποτελεί η μείωση της αξίας του Π.Δ.Ε. ως ποσοστό του Α.Ε.Π. καθώς και η απουσία δημοπρασιών για μεγάλα έργα με προϋπολογισμό άνω των 100 εκ. ευρώ.

Αδύνατο σημείο του κλάδου αποτελεί επίσης η δυσκολία συμμόρφωσης προς κανόνες που δυσχεραίνουν τις συνεργασίες επιχειρήσεων (όπως π.χ. οι κανόνες περί ευθύνης) με μια σύνθετη αλυσίδα αξίας και υψηλό δυναμικό συγκρούσεων και αναποτελεσματικότητας. Αυτό εμποδίζει την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, συν το γεγονός της αυξημένης ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης με την Ινδία και την Κίνα, όπου οι δαπάνες για τον κατασκευαστικό κλάδο εμφανίζουν υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης

Όπως επίσης και η σχετική δυσκολία διεΐσδυσης και αλλαγής νοοτροπίας σε Ελληνικές επιχειρήσεις μικρού μεγέθους προκειμένου να ανταποκριθούν στους στόχους της Εθνικής Πλατφόρμας.

Ακόμη σε πολλές περιπτώσεις, οι εργοληπτικές κατασκευαστικές εταιρίες, εκτελούν έργο, το πιστοποιούν και οφείλουν σε χρονικό διάστημα ενός μηνός να το τιμολογήσουν προς το δημόσιο, αναλαμβάνοντας έτσι την υποχρέωση να αποδώσουν Φ.Π.Α. και να φορολογηθούν για χρήματα που δεν έχουν εισπράξει, τα οποία μπορούν σε πολλές περιπτώσεις να καθυστερήσουν περισσότερο από 6 μήνες ή και ένα χρόνο. Κάτι τέτοιο αποδυναμώνει τις επιχειρήσεις οικονομικά και αν συμβεί ταυτόχρονα σε πολλά έργα μιας επιχείρησης, την αναγκάζει σε τραπεζικό δανεισμό με όλα τα επακόλουθα που αυτός προβλέπει.

Επιπροσθέτως παρά τις πρόσφατες βελτιώσεις (όπως το μανιφέστο με τίτλο «Οικιστική ευημερία για το μέλλον της Ευρώπης», που δημοσιεύθηκε τον Νοέμβριο του 2010 από την άτυπη πλατφόρμα του Ευρωπαϊκού Φόρουμ Κατασκευών) και δημοσιεύθηκε εκ νέου τον Ιανουάριο του 2013 σε σχέση με την ανακοίνωση της Επιτροπής, ο κλάδος αποτελείται από πολλούς διαφορετικούς φορείς, πράγμα που δυσχεραίνει το συντονισμό των διαφορετικών απόψεων και την ενιαία έκφραση σε εθνικό αλλά και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πολύ σημαντικό είναι ακόμη το γεγονός ότι οι δημόσιες συμβάσεις συνάπτονται, κατά παράδοση, με γνώμονα την χαμηλότερη τιμή. Αυτή η πίεση για μείωση των τιμών προσφοράς, εμποδίζει τις επιχειρήσεις να εκσυγχρονίσουν τις διαδικασίες τους και να επενδύσουν σε νέα και καινοτόμα υλικά. Επιπλέον, οι δημόσιοι διαγωνισμοί δεν επιτρέπουν συχνά να προβληθούν παραλλαγές. Η απουσία περιθωρίου παραλλαγών και ευελιξίας συνιστούν περαιτέρω εμπόδια στην ενίσχυση της καινοτομίας.

Ένα ακόμη πρόβλημα έγκειται στην μεγάλη γραφειοκρατία που προβλέπει το νομοθετικό πλαίσιο των δημοσίων έργων που προκαλεί προβλήματα καθυστερήσεων στις τεχνικές εταιρίες, γιατί υποχρεώνονται να έχουν πλήθος εργαζομένων που ασχολείται μόνο με την διεκπεραίωση εγγράφων. Απαιτείται πληθώρα εγκρίσεων για την παραμικρή απόκλιση από τα σχέδια, όμως στην πορεία συχνά επιβάλλεται γρήγορη λήψη αποφάσεων και τροποποιήσεων σχεδίων εξαιτίας απρόβλεπτων καταστάσεων. Οι υπηρεσίες και οι διαχειριστικές αρχές εμπλέκονται με τις υπηρεσίες επίβλεψης χωρίς να μπορούν εύκολα να επικοινωνήσουν μεταξύ τους, να συντονιστούν για να βοηθήσουν την ανάδοχο εταιρία να αποφύγει τις άσκοπες καθυστερήσεις που την επιβαρύνουν με πάγιες δαπάνες λειτουργίας.

7.3 Ευκαιρίες (Opportunities)

Η ενεργειακή απόδοση των κτιρίων προσφέρει μια τεράστια ευκαιρία αύξησης της δραστηριότητας στον κλάδο με βάση τις διαθέσιμες τεχνολογίες. Παρ' όλα αυτά, οι εθνικές κυβερνήσεις πρέπει να αναγνωρίσουν τις δυνατότητες αυτές και να παράσχουν την οικονομική στήριξη και τα φορολογικά κίνητρα που χρειάζονται.

Σε μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βάση, ο κλάδος έχει τη δυνατότητα να αποδώσει μια βιώσιμη οικονομική δραστηριότητα χαμηλών εκπομπών άνθρακα, εφόσον θεσπιστούν τα αναγκαία ρυθμιστικά και οικονομικά κίνητρα.

Ο κλάδος των κατασκευών θα μπορούσε να πρωτοστατήσει στην προσπάθεια αντιμετώπισης των προκλήσεων του μετριασμού των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και της προσαρμογής σε αυτήν.

Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών που βασίζονται στις ΤΠ, όπως η Μοντελοποίηση Κατασκευαστικών Πληροφοριών (BIM), συμβάλλει στην πρόωση της καινοτομίας και τη βελτίωση της αποδοτικότητας στον κλάδο.

Ακόμη ευκαιρία επιτυχούς διεξόδου σε νέες αγορές αποτελούν οι μεγάλες ελλείψεις σε βασικές υποδομές σε γειτονικά κράτη των Βαλκανίων.

7.4 Απειλές (Threats)

Η κύρια απειλή που αντιμετωπίζει ο κλάδος των κατασκευών είναι η έλλειψη δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων που έχει ήδη προκαλέσει την πτώχευση βιώσιμων επιχειρήσεων και τεράστια μείωση της απασχόλησης από το 2008. Μια παρατεταμένη ύφεση στον κατασκευαστικό κλάδο θα οδηγήσει σε μόνιμη απώλεια σχεδιαστών, αρχιτεκτόνων, μηχανικών και τεχνιτών.

Σε σύνδεση με τα παραπάνω, μια άλλη απειλή για τον κλάδο είναι η γήρανση του εργατικού δυναμικού και η έλλειψη ειδικευμένων νέων εργαζόμενων που να μπορούν να πάρουν τη θέση τους. Στοιχεία από τη Γερμανία δείχνουν ότι το 2011 το 44% του εργατικού δυναμικού ήταν άνω των 45 ετών.

Μια περαιτέρω απειλή είναι η άφιξη εργολάβων από τρίτες χώρες στην αγορά δημοσίων συμβάσεων της ΕΕ. Οι επιχειρήσεις αυτές, που σε πολλές περιπτώσεις είναι κρατικές, χρησιμοποιούν τη χρηματοδότηση της χώρας τους για να κάνουν προσφορές κατώτερες των ορίων του θεμιτού ανταγωνισμού, σε περιπτώσεις όπως ο αυτοκινητόδρομος Α2 στην Πολωνία το 2009, στην οποία εμπλεκόταν μια κινεζική κρατική επιχείρηση. Ο αθέμιτος ανταγωνισμός αυτού του είδους υποβιβάζει την ποιότητα των κατασκευών και υπονομεύει τις αμοιβές των τοπικών εργαζομένων στον κλάδο.

Ακόμη η ανάγκη μείωσης του κόστους στα δημόσια και ιδιωτικά έργα μπορεί να οδηγήσει σε υποβάθμιση της ποιότητας και του χρόνου ζωής των κατασκευών, με παράλληλη αύξηση των επιπτώσεων στους περιβαλλοντικούς και ενεργειακούς πόρους.

Η πίεση εκ μέρους των αρχών για την εξοικονόμηση χρημάτων στους δημόσιους διαγωνισμούς οδηγεί στη συχνή εμφάνιση ασυνήθιστα χαμηλών προσφορών (ΑΧΠ). Οι προσφορές αυτές υποβιβάζουν την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, απειλούν την κοινωνική ευημερία των εργαζομένων και αυξάνουν το μακροπρόθεσμο κόστος.

Ο κίνδυνος ανεξέλεγκτης ανάπτυξης και εφαρμογής σύγχρονων έργων (υπόγειων κ.ά.), χωρίς να δίνεται η αρμόζουσα έμφαση στο όραμα για τις Ευρωπαϊκές Πόλεις αναφορικά με:

- ❖ Την ενσωμάτωση των Ιστορικών Κέντρων Πόλεων
- ❖ Την αναβίωση εγκαταλελειμμένων και υποβαθμισμένων παραδοσιακών οικισμών στην περιφέρεια.

Τέλος η μελλοντική πρόσβαση σε πρώτες ύλες καθώς και η αποδοτικότητα των πόρων συνιστούν τεράστιες προκλήσεις για τη βιομηχανία δομικών υλικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8:

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η συγκεκριμένη μελέτη, παρουσίασε τα βασικά χαρακτηριστικά και τις πρόσφατες εξελίξεις και προοπτικές του κατασκευαστικού κλάδου στην ελληνική αγορά, με έμφαση κυρίως στην περίοδο της τρέχουσας κρίσης.

Για την καταγραφή και ανάλυση των εξελίξεων αυτών παρουσιάστηκαν οι διαθέσιμοι δείκτες (του δείκτη τιμών εγχώριας παραγωγής και του δείκτη βιομηχανικής παραγωγής κ.ά.) και άλλα πρωτογενή στοιχεία (Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας κ.ά.) που δημοσιεύονται ή διατίθενται από διάφορους

φορείς, καθώς και τα αποτελέσματα πρωτογενών ερευνών του Πανελληνίου Συνδέσμου Τεχνικών Εταιριών - ΣΑΤΕ.

8.1 Συμπεράσματα

Όπως προέκυψε και από την ανάλυση της μελέτης, η ελληνική αγορά ακινήτων έχει εισέλθει σε έντονη ύφεση από το τέλος του 2008 και εξακολουθεί να συρρικνώνεται με σταθεροποιητικές τάσεις. Η σημαντική αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης της ακίνητης περιουσίας τα τελευταία έτη και κυρίως το ασταθές οικονομικό περιβάλλον της χώρας, αλλά και οι περιορισμοί από την πλευρά της τραπεζικής χρηματοδότησης, έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ελληνική κτηματαγορά, εντείνοντας την ύφεση και δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο την ανάκαμψη της. Η εξαιρετικά περιορισμένη ζήτηση μπορεί να αποδοθεί, μεταξύ άλλων, στην αβεβαιότητα για τις προοπτικές της ελληνικής οικονομίας, στις έντονες προσδοκίες για περαιτέρω αποκλιμάκωση των τιμών, στην αβεβαιότητα των νοικοκυριών για την απασχόληση και τα μελλοντικά τους εισοδήματα, στους σημαντικούς περιορισμούς από την πλευρά της τραπεζικής χρηματοδότησης και της έλλειψης ρευστότητας στην αγορά, στην υπέρμετρη φορολογική επιβάρυνση της ακίνητης περιουσίας, καθώς και στη συνεχιζόμενη αστάθεια του φορολογικού πλαισίου, τη γραφειοκρατία (έκδοση αδειών κ.λπ.) και πολυπλοκότητα του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου (πολεοδομικών κανονισμών, χωροταξικού σχεδιασμού και χρήσεων γης κ.ά.), αλλά και το υψηλό κόστος συναλλαγών και τις υποχρεωτικές επιβαρύνσεις κατά τη μεταβίβαση των ακινήτων.

Δύσκολο φαίνεται να προδιαγράφεται το μέλλον και για την απασχόληση στον κατασκευαστικό κλάδο καθώς μέσα σε τρία χρόνια (2008 – 2011) χάθηκαν 157.000 θέσεις εργασίας από τον κλάδο, που όπως επισημαίνεται στις εκθέσεις του Πανελληνίου Συνδέσμου Τεχνικών Εταιριών (ΣΑΤΕ), οι θέσεις που χάθηκαν είναι περισσότερες από κάθε άλλο κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και μιάμιση φορά περισσότερες από όσες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν στη διάρκεια μιας ολόκληρης δεκαετίας (1998 – 2008).

Σήμερα πολλές εργοληπτικές επιχειρήσεις, κυρίως οι μικρές και οι μεσαίες, οι οποίες αποτελούν και την ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας, αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο της χρεοκοπίας, όπου δεν οφείλεται μόνο στην πρόσφατη οικονομική κρίση, αλλά είναι ένα κράμα πολλών παραγόντων, όπως:

- ❖ Η διαρκή μείωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) τα τελευταία χρόνια, με συνέπεια την περικοπή διαφόρων χρηματοδοτικών αναπτυξιακών προγραμμάτων, όπως για παράδειγμα ο «Θησέας», που οδηγείται στην κατάργησή του, χωρίς να υπάρχουν προοπτικές αντικατάστασης του από κάποιο αντίστοιχο πρόγραμμα, αλλά και στην μη πληρωμή των ήδη εκτελεσθέντων έργων του προγράμματος. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ΠΔΕ για το 2011 κατά τον προϋπολογισμό είχε προσδιοριστεί στα 8,5 δισ. Ευρώ, όμως έκλεισε στα 6,6 δισ.

Ευρώ μετά τις συνεχείς περικοπές στη διάρκεια του χρόνου μειωμένο κατά 22,3% ή 1,9 δισ. ευρώ.

- ❖ Στην καθυστέρηση υλοποίησης του ΕΣΠΑ.
- ❖ Στις υπέρογκες πρόσθετες εγγυητικές επιστολές, που φτάνουν μέχρι το 40% του προϋπολογισμού του έργου, οδηγώντας τις εργοληπτικές επιχειρήσεις στον δανεισμό από το Τραπεζικό – χρηματοπιστωτικό σύστημα.
- ❖ Αλλά και στην καθυστέρηση πληρωμών των εργοληπτικών επιχειρήσεων, για έργα που έχουν ολοκληρώσει και παραδώσει.

Ο δείκτης παραγωγής στις κατασκευές συνεχίζει να συρρικνώνεται, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται μειωμένος κατά 9,4% το Γ' τρίμηνο του 2011 έναντι του αντίστοιχου τριμήνου του 2010.

Η συμμετοχή του κλάδου στην διαμόρφωση του ΑΕΠ επίσης μειώνεται, με αποτέλεσμα να καταγράφεται η χαμηλότερη τιμή της τα τελευταία 12 έτη, μόλις 3.9% το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι 4,8% της ίδιας περιόδου του 2010.

Οι συνολικές ακαθάριστες επενδύσεις σε κατασκευές παρουσίασαν μείωση κατά 19,7%, το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι του 2010, για να φτάσουν μόλις τα 4 δισ. Ευρώ, την χαμηλότερη τιμή τους τα τελευταία 13 χρόνια.

Ο δείκτης παραγωγής έργων πολιτικού μηχανικού (δημόσια έργα) εμφανίζει αύξηση κατά 3,5% το Γ' τρίμηνο του 2011, έναντι του 2010, ύστερα από διαρκή μείωση για 11 συνεχόμενα τρίμηνα.

Αντίθετα ο δείκτης παραγωγής οικοδομικών έργων συρρικνώνεται επί 13 συνεχόμενα τρίμηνα, με περεταίρω μείωση 41,7%, το Γ' τρίμηνο του 2011 έναντι του 2010, καταγράφοντας την χαμηλότερη τιμή από το 2000.

8.2 Προοπτικές

Σήμερα όλοι πλέον αποδέχονται πως για να πετύχει η προσπάθεια της ελληνικής δημοσιονομικής προσαρμογής, απαιτείται να υπάρξει αναπτυξιακή προοπτική στην οικονομία, που θεωρείται ως βασική προϋπόθεση για την μακροπρόθεσμη μείωση του χρέους. Ουσιαστικό ρόλο σε αυτήν την προοπτική καλούνται να παίξουν οι δημόσιες επενδύσεις υποδομής είτε από εθνικούς πόρους είτε μέσω του ΕΣΠΑ και άλλων διαρθρωτικών ταμείων, οι οποίοι θα πρέπει να διοχετευτούν και σε μεσαία και μικρά έργα υποδομής, με άμεση απορρόφηση. Σε μια τέτοια προοπτική η ελληνική οικονομία πρέπει να στηριχτεί σε υγιείς ελληνικές τεχνικές εταιρίες κάθε μεγέθους και δυναμικότητας που θα δραστηριοποιούνται σε ένα περιβάλλον θεσμικά οριοθετημένο και απολύτως διάφανο.

Έτσι παρά την ευρύτερη ύφεση που επικρατεί, τα έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη καθώς και τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα τα οποία

πρόκειται να εξελιχθούν ίσως δράσουν ανασταλτικά στην παρατηρούμενη κάμψη των εργασιών του κλάδου.

Ίσως τα νέα ισχυρά σχήματα που έχουν δημιουργηθεί προκειμένου να συντηρηθούν και να συνεχίσουν την αναπτυξιακή τους πορεία να χρειάζεται η επέκταση των δραστηριοτήτων τους και εκτός των εθνικών συνόρων, στρέφοντας το ενδιαφέρον τους σε χώρες με προοπτικές ανάπτυξης, όπως για παράδειγμα χώρες της Βαλκανικής, της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης. Η έλλειψη βασικής υποδομής που ενδεχομένως παρατηρείται στις χώρες αυτές τις καθιστά γόνιμες για τις ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, οι οποίες πλεονεκτούν όσον αφορά την τεχνογνωσία αλλά και την γεωγραφική θέση.

Μία ακόμη προοπτική του κατασκευαστικού κλάδου προκειμένου να ενισχύσουν τα έσοδα τους οι κατασκευαστικές εταιρείες είναι η επέκταση τους σε νέους τομείς, όπως η ενέργεια, τα έργα που σχετίζονται με το περιβάλλον, οι τηλεπικοινωνίες.

Η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ τεχνικών εταιρειών με σκοπό την δημιουργία σχημάτων ικανών να ανταγωνιστούν σε διεθνές επίπεδο άλλες εταιρείες, μπορεί να αποτελέσει επίσης ένα μέσο εξέλιξης και επιβίωσης των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών.

Ακόμη, παρά την υπάρχουσα κάμψη εργασιών στην παρούσα φάση, διαφαίνονται περιθώρια ανάκαμψης της αγοράς καθώς η προώθηση έργων για την ενίσχυση της ελληνικής περιφέρειας (νέοι οδικοί άξονες στην Π.Α.Θ.Ε., σύνδεση Εγνατίας με τις Βαλκανικές χώρες και την Κεντρική Ευρώπη, το μετρό Θεσσαλονίκης, η κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων, αυτόνομη υδροδότηση νησιωτικών, ορεινών και άλλων περιοχών) εκτιμάται ότι θα προσφέρουν μία ώθηση στον κατασκευαστικό κλάδο.

Είναι απαραίτητο για την χώρα να προχωρήσει τις υποδομές που έχει ανάγκη για να επιτευχθεί η ομοιόμορφη ανάπτυξη και η περιφερειακή σύγκλιση και συνεπώς πολλά είναι ακόμη τα έργα που υπάρχει ανάγκη να περαιωθούν τα επόμενα χρόνια. Σημαντικό πλεονέκτημα των ελληνικών εταιρειών αποτελεί η συσσωρευμένη τεχνογνωσία τους και το σχετικά χαμηλό κόστος απασχόλησης του εργατικού δυναμικού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ανωνύμων, Περιορισμένης Ευθύνης & Προσωπικών Τεχνικών Εταιριών - ΣΑΤΕ. Ο ελληνικός Κατασκευαστικός Κλάδος. [Ηλεκτρονικό] Ιούλιος 2011.

2. Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.). [Ηλεκτρονικό] <http://www.statistics.gr>.
3. Υποδομές στην Ελλάδα. [Ηλεκτρονικό] <http://ypodomes.blogspot.gr>.
4. Η ΕΡΕΥΝΑ. [Ηλεκτρονικό] <http://www.e-erevna.gr>.
5. European Commission. *eurostat*. [Ηλεκτρονικό] <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.
6. Ερευνών, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών. *Οικονομικές Εξελίξεις*. [Ηλεκτρονικό] Ιούνιος 2012. <http://www.kepe.gr>.
7. Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής. [Ηλεκτρονικό] <http://www.ypeka.gr>.
8. Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων. [Ηλεκτρονικό] <http://www.ggde.gr>.
9. Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών. [Ηλεκτρονικό] <http://www.ioek.gr>.
10. Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών. *Δελτίο τύπου για τη Δομή, Διάρθρωση και Μελλοντική Αξιοποίηση του Ανθρώπινου Δυναμικού του Εγχώριου Κατασκευαστικού Κλάδου*. [Ηλεκτρονικό] 14 2 2005. <http://www.ioek.gr>.
11. *Ο Κατασκευαστικός Κλάδος σε Ευρωπαϊκό και Εθνικό επίπεδο - Παρούσα κατάσταση - Η ανάγκη εισαγωγής καινοτομιών*. σ.λ. : Πρόταση της ΕΠΕΤΚ για τη συνάντηση του ΥΠΟΙΟ στις 15 Νοεμβρίου 2005 με τους οικονομικούς και κοινωνικούς εταίρους στο πλαίσιο διαβούλευσης για τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό της περιόδου 2007 - 2013, 2005.
12. *Προϋπολογισμός Οικονομικού Έτους 2011*.
13. *Η κατασκευαστική και οικοδομική δραστηριότητα ως συνιστώσες της οικονομικής ανάπτυξης και οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε αυτές*. Ο.Κ.Ε., Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδας -. Τόμ. Γνώμη Προτοβουλίας.
14. *Η ελληνική αγορά ακινήτων στα χρόνια της κρίσης*. Θεοδόσιος Σαμπανιώτης, Καθηγητής Γκίκας Χαρδουβέλης. 2, 2012, Τόμ. VII.
15. *Ετήσια Οικονομική Έκθεση*. ΤΙΤΑΝ. σ.λ. : Όμιλος Α.Ε.Τσιμέντων Τιτάν, 2011.

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

16. Κατασκευαστικοί Όμιλοι: Σταθερά Έσοδα Από Παραχωρήσεις και Ενέργεια αλλά και Προβλήματα Χρηματοδότησης. Ανάλυσης, ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Διευθυνση Σχεδιασμού και Οικονομικής.

17. Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών: Η σημασία ανάπτυξης, τα εμπόδια και τα μέλλον του κλάδου των Κατασκευών, Μάρτιος 2015.

18. Εφημερίδα Καθημερινή – REAL ESTATE 31.01.2017, *Οικοδομή, η μεγάλη χαμένη της εξαετούς οικονομικής κρίσης*, ΝΙΚΟΣ ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Πίνακας Οι διαδοχικές κύριες τροποποιήσεις των Μέτρων του Ε.Π. – Ο.Α.Λ.Α.Α

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
Άξονας Προτεραιότητας 1: "ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ Π.Α.Θ.Ε."	1.1 Ολοκλήρωση Τμημάτων Π.Α.Θ.Ε. Κ.Π.Σ. ΙΙ	<p>Φυσικό αντικείμενο Μέτρου:</p> <p>Ολοκλήρωση των εξής τμημάτων ΠΑΘΕ από ΚΠΣ ΙΙ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Παράκαμψη Πατρών - Αγ. Θεόδωροι – Ευαγγελισμός - Ραψάνη-Πλαταμώνας - Κακιά Σκάλα Ανισόπεδος Κόμβος Κινέττας - Κατασκευή συμπληρωματικών εργασιών 	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων		Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων
	Δημόσια Δαπάνη	481.019	446.034	425.362	425.362	390.016
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
1.2 Τμήματα Π.Α.Θ.Ε. - Δημόσιο Έργο Μαλιακού	<p>Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Τμήματα ΠΑΘΕ με Παραχώρηση»</p> <p>Φυσικό αντικείμενο Μέτρου:</p>	Τροποποίηση Φυσικού αντικείμενου του Μέτρου για την κατασκευή τμημάτων του Πετάλου του Μαλιακού ως Δημόσιο Έργο	Προσθήκη φυσικού αντικείμενου στο Μέτρο, βάσει ωριμότητας και στοχοθεσίας, του τμήματος του Πετάλου του Μαλιακού: Νέα Κοίτη Σπερχειού – τέλος Α/Κ	Προσθήκη φυσικού αντικείμενου στο Μέτρο, βάσει ωριμότητας και στοχοθεσίας, του τμήματος του Πετάλου του Μαλιακού: Τμήμα Α/Κ Αγ. Μαρίνα Στυλίδας –	Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων και την προοπτική	

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
		Κατασκευή των εξής τμημάτων ΠΑΘΕ με Σύμβαση Παραχώρησης: - Πάτρα - Κόρινθος (Α/Κ Ρίου έως τον Α/Κ Αρχαίας Κορίνθου) - Α/Κ Τεμπών – Α/Κ Ραφάνης και Πλαταμών – Σκοτίνα - Ζεύξη Μαλιακού Κόλπου με υποθαλάσσια σήραγγα και οδικές προσβάσεις	Φυσικό αντικείμενο Μέτρου: Κατασκευή τμημάτων Αυτοκινητόδρομου στα τμήματα: - Α/Κ Θερμοπυλών έως Νέα Κοίτη Σπερχειού - Α/Κ Ροδίτσας-Α/Κ Αγ. Μαρίνας - Σκάρφεια (Γέφυρα ΟΣΕ) - Α/Κ/ Θερμοπυλών Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου	Ροδίτσας. Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου	Ράχες Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου	συγχρηματοδότησης του ως έργα «γέφυρες» από το ΕΠ-ΕΠ του ΕΣΠΑ
	Δημόσια Δαπάνη	156.006	260.001	319.921	319.651	371.853
	Ιδιωτική Συμμετοχή	1.191.451	0	0	0	0
	1.3 Υπόλοιπα Τμήματα Π.Α.Θ.Ε.	Φυσικό αντικείμενο Μέτρου: Τμήμα ΠΑΘΕ: Παράκαμψη Αγ.-Κων/νου – Καμένα Βούρλα	Κατάργηση Μέτρου λόγω μεταφοράς του προς συγχρηματοδότηση έργου των Παρακάμψεων Αγ. Κων/νου – Καμένων Βούρλων στο Ταμείο Συνοχής ΙΙ.			
	Δημόσια Δαπάνη	208.008				
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0				
	1.4 Συνδέσεις Π.Α.Θ.Ε.	Φυσικό αντικείμενο Μέτρου: Συνδέσεις της παράκαμψης	Τροποποίηση του φυσικού αντικείμενου του Μέτρου	Μεταφορά του έργου «Παράκαμψη Βόλου» στο Μέτρο	Μεταφορά του έργου «Παράκαμψη Βόλου» από το Μέτρο 4.1	Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
		<p>Πατρών με την πόλη και το νέο υπό κατασκευή λιμάνι</p> <p>Ολοκλήρωση τμήματος του ΠΑΘΕ από τα Διόδια Ελευσίνας έως τον Α/Κ Καβάλας.</p> <p>Σύνδεση του ΠΑΘΕ με τη Χαλκίδα από τον Α/Κ Σχηματαρίου έως την νέα Γέφυρα της Χαλκίδας.</p>	<p>Λόγω:</p> <p>Μεταφοράς του έργου Α/Κ Σχηματαρίου έως την νέα Γέφυρα της Χαλκίδας στο ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας.</p> <p>Αφαίρεσης του έργου «Ολοκλήρωση τμήματος του ΠΑΘΕ από τα Διόδια Ελευσίνας έως τον Α/Κ Καβάλας».</p> <p>Προσθήκης του έργου «Παράκαμψη Βόλου»</p>	4.1		με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων, καθώς και την προοπτική συγχρηματοδότησης τους ως έργα «γέφυρες» από το ΕΠ-ΕΠ του ΕΣΠΑ
	Δημόσια Δαπάνη	88.003	200.160	179.516	121.035	110.000
	Ιδιωτική Συμμετοχή	41.000	0	0	0	0
	1.5 Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής	Κατασκευή με Σύμβαση Παραχώρησης του Περιφερειακού Δακτυλίου Αττικής	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων.	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου. Οριστικοποίηση ιδιωτικής συμμετοχής.	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου, σύμφωνα με το αιτούμενο ποσοστό συγχρηματοδότησης του έργου.	Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου.
	Δημόσια Δαπάνη	951.038	650.065	631.486	627.688	625.483
	Ιδιωτική Συμμετοχή	631.000	762.172	815.338	815.338	815.338
	1.6 Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου	<p>Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου και Προσβάσεις»</p> <p>Κατασκευή με Σύμβαση Παραχώρησης της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου και των προσβάσεων</p>	<p>Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου»</p> <p>Τροποποίηση φυσικού αντικείμενου συγχρηματοδοτούμενου έργου: οι οδοί πρόσβασης απεντάσσονται και χρηματοδοτούνται από αμιγώς εθνικούς πόρους.</p> <p>Αντίστοιχη τροποποίηση</p>	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου. Οριστικοποίηση ιδιωτικής συμμετοχής.		Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου.

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
			χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου			
	Δημόσια Δαπάνη	150.006	110.851	110.827	110.827	110.635
	Ιδιωτική Συμμετοχή	264.000	363.836	388.759	388.759	388.759
	1.7 Συμπληρωματικές Υποστηρικτικές Δράσεις του Άξονα	Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις για την υλοποίηση του Α.Π. 1	Τροποποίηση επιμέρους δράσεων και Τελικών Δικαιούχων		Τροποποίηση οικονομικού αντικείμενου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων	Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη δαπανών των έργων
	Δημόσια Δαπάνη	32.001	24.004	24.004	22.521	19.098
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
Άξονας Προτεραιότητας 2: "ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ"	2.1 Ολοκλήρωση Τμημάτων Εγνατίας Κ.Π.Σ. II και Κατασκευή Νέων Τμημάτων στη Μακεδονία και Θράκη - Κατασκευή Καθέτων Αξόνων Εγνατίας Οδού και Συνδέσεων	Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Ολοκλήρωση Τμημάτων Εγνατίας ΚΠΣ II» Φυσικό αντικείμενο Μέτρου: - Ολοκλήρωση τμημάτων της Εγνατίας Οδού από ΚΠΣ II - Ολοκλήρωση κατασκευής του οδικού άξονα Αρδάνιο – Ορμένιο	Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Ολοκλήρωση Τμημάτων Εγνατίας ΚΠΣ II στη Μακεδονία και Θράκη» Τροποποίηση του φυσικού αντικείμενου του Μέτρου λόγω: Προσθήκης της αναβάθμισης των τμημάτων • Στρυμώνα-Νέα Πέραμος • Μέστιη-Μάκρη Μεταφορά του τμήματος του κάθετου άξονα «Αρδάνιο – Ορμένιο» στην ΚΠ - Interreg III	Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Κατασκευή Εγνατίας Οδού και Καθέτων Αξόνων σε Μακεδονία και Θράκη» Προσθήκη φυσικού αντικείμενου στο Μέτρο των τμημάτων καθέτων αξόνων Εγνατίας Οδού: - «Α/Κ Λαχανά – Ριζιανά – Λευκώνας» - «Κάτω Άμπελα – Πετρίτσι» - «Αλιάκμων – Ν.Κωσταράζι» - «Σωζόπολη – Μουδανιά – Ποτίδαια»	Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Ολοκλήρωση Τμημάτων Εγνατίας Κ.Π.Σ. II και Κατασκευή Νέων Τμημάτων στη Μακεδονία και Θράκη - Κατασκευή Καθέτων Αξόνων Εγνατίας Οδού και Συνδέσεων» Μεταφορά του έργου κατασκευής τμημάτων της σύνδεσης του βου προβλήτα του λιμένα Θεσ/νίκης, με τον κάθετο άξονα της Εγνατίας Οδού «Εύζωνοι – Χαλαστρα», από το Μέτρο 4.1 Προσθήκη νέου φυσικού αντικείμενου: Κάθετος Άξονας Εγνατίας: «Κομοτηνή – Νυμφαίο»	Μεταφορά του έργου «Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Μουδανιά: Τμήμα Σωζόπολη – Μουδανιά – Ποτίδαια» στο Μέτρο 3.4 Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων, καθώς και την προοπτική συγχρηματοδότησης τους ως έργα «γέφυρες» από το ΕΠ-ΕΠ του ΕΣΠΑ

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
	Δημόσια Δαπάνη	713.955	743.973	897.973	836.945	768.330
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
	2.2 Κατασκευή Τμημάτων Εγνατίας Οδού σε Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία	<p>Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Υπόλοιπα Τμήματα Εγνατίας και Συνδέσεις»</p> <p>Κατασκευή του τμήματος της Εγνατίας στην Ήπειρο από Α/Κ Ιωαννίνων μέχρι Α/Κ Μετσόβου</p> <p>Κατασκευή στη Δυτική Μακεδονία του τμήματος από Α/Κ Παναγιάς έως Α/Κ Γρεβενών,</p> <p>Κατασκευή στην Ανατολική Μακεδονία του τμήματος Χρυσούπολη – Βανιάνο</p>	<p>Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Υπόλοιπα Τμήματα Εγνατίας στην Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία»</p> <p>Μεταφορά τμήματος (9 χλμ.) του έργου της Εγνατίας «Α/Κ Ιωαννίνων - Α/Κ Μετσόβου» στο ΠΕΠ Ηπείρου.</p> <p>Μεταφορά του έργου της Εγνατίας «Χρυσούπολη – Βανιάνο» στο ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης</p>	<p>Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Κατασκευή Τμημάτων Εγνατίας Οδού σε Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία»</p> <p>Οριστικοποίηση αντικειμένου των τμημάτων Εγνατίας σε Ήπειρο και Δυτική Μακεδονία</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων</p>	<p>Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων</p>
	Δημόσια Δαπάνη	547.966	839.204	839.204	775.204	877.922
	Ιδιωτική Συμμετοχή	126.184	0	0	0	0
	2.3 Συμπληρωματικές Υποστηρικτικές Δράσεις του Άξονα	<p>Συμπληρωματικές υποστηρικτικές δράσεις για την υλοποίηση του Α.Π. 2</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου.</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου</p>	<p>Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων</p>
	Δημόσια Δαπάνη	63.996	34.002	20.002	39.104	5.000
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
	3.1 Συμβάσεις Παραχώρησης	<p>Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Αυτοκινητόδρομοι Κεντρικής Ελλάδας»</p>	<p>Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Συμβάσεις Παραχώρησης» με αντικείμενο τα:</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με τον προγραμματισμό υλοποίησης των</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με τον προγραμματισμό υλοποίησης των συμβάσεων παραχώρησης –</p>	<p>Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με τις δαπάνες των</p>

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
		<p>Αναβάθμιση των κύριων διαπεριφερειακών αξόνων της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας.</p> <p>Κατασκευή ή αναβάθμιση των καθέτων προς την Εγνατία οδικών αξόνων (τμήμα Παναγιά – Καλαμπάκα)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Υποθαλάσσια Οδική Αρτηρία Θεσσαλονίκης - Μαλιακός-Κλειδί (ΠΑΘΕ) - Οδικά Αστικά Έργα Αττικής - Κόρινθος-Πάτρα και Πάτρα –Πύργος–Τσακώνα (ΠΑΘΕ) - Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας - Ιόνια Οδός (Αντίρριο – Ιωάννινα) - Κόρινθος–Τρίπολη– Καλαμάτα και Λεύκτρο– Σπάρτη 	<p>συμβάσεων παραχώρησης</p>	<p>Μεταφορά στο ΕΣΠΑ του φυσικού αντικείμενου των Οδικών Αστικών έργων Αττικής</p>	<p>συμβάσεων παραχώρησης ως έργα «γέφυρες» στο ΕΠ-ΕΠ του ΕΣΠΑ.</p> <p>Μεταφορά στο ΕΣΠΑ του φυσικού αντικείμενου της «Υποθαλάσσιας Οδικής Αρτηρίας Θεσσαλονίκης»</p>
	Δημόσια Δαπάνη	146.336	583.184	633.183	510.372	615.848
	Ιδιωτική Συμμετοχή	179.016	2.307.371	2.307.371	1.792.398	1.792.398
3.2 Οδικοί Άξονες Κρήτης		<p>Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης»</p> <p>Κατασκευή τμημάτων ΒΟΑΚ</p> <p>Κατασκευή και ολοκλήρωση</p>	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων</p>	<p>Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Κατασκευή Τμημάτων Οδικών Αξόνων Κρήτης»</p> <p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου λόγω της προσθήκης</p>	<p>Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε «Οδικοί Άξονες Κρήτης»</p> <p>Προσθήκη αντικείμενου: Σύνδεση του ΒΟΑΚ με τη δυτική είσοδο Ηρακλείου και το Παγκρήτιο στάδιο</p>	<p>Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων, καθώς και την προοπτική συγχρηματοδότησης τους ως</p>

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση	
Άξονας Προτεραιότητας 3: "ΛΟΙΠΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ"		περιφερειακών δακτυλίων και των έργων παράκαμψης των μεγάλων αστικών κέντρων, όπως των Χανίων και του Ηρακλείου		αντικειμένου τμημάτων του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΝΟΑΚ)	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων	έργα «γέφυρες» από το ΕΠ-ΕΠ του ΕΣΠΑ	
	Δημόσια Δαπάνη	119.939	157.958	201.078	92.0000	132.154	
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0	
	3.3 Ολοκλήρωση Τμημάτων Ιονίας Οδού, Κ.Π.Σ. II	Ολοκλήρωση της κατασκευής του πρώτου τμήματος της παράκαμψης Αγρινίου Ολοκλήρωση της κατασκευής του πρώτου τμήματος της παράκαμψης Άρτας - Φιλιπτιάδας	Τροποποίηση οικονομικού αντικειμένου με βάση τις νομικές δεσμεύσεις των έργων	Κατάργηση αντικειμένου Μέτρου σύμφωνα με πόρισμα ελέγχου της ΕΔΕΛ Απένταξη του έργου της παράκαμψης Άρτας – Φιλιπτιάδας Απένταξη του έργου της παράκαμψης Αγρινίου			
	Δημόσια Δαπάνη	29.258	33.120				
Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0					
3.4 Κύριοι Οδικοί Άξονες Νησιωτικής και Ηπειρωτικής Ελλάδας	Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Κύριοι Οδικοί Άξονες Νησιωτικής Ελλάδας» Ωρίμανση, αναβάθμιση ή / και κατασκευή των κύριων οδικών αξόνων των νήσων Ρόδου, Λέσβου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας, Λευκάδας κ.λπ.			Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης των έργων Προσθήκη φυσικού αντικειμένου: νέα τμήματα της Νησιωτικής Ελλάδας	Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε: «Κύριοι Οδικοί Άξονες Νησιωτικής και Ηπειρωτικής Ελλάδας» Προσθήκη αντικειμένου για έργα βελτίωσης της κατασκευής τμημάτων ηπειρωτικών αξόνων, όπως: • Ολοκλήρωση του τμήματος της Εθνικής Οδού Τρικάλων – Άρτας από σήραγγα Παχτουρίου έως Αγ. Κυριακή	Μεταφορά του έργου «Κάθετος Άξονας Εγνατίας Οδού Θεσσαλονίκη – Μουδανιά: Τμήμα Σωζόπολη – Μουδανιά – Ποτίδαια» από το Μέτρο 2.1 Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων, καθώς και την προοπτική συγχρηματοδότησης δύο εξ αυτών ως έργα «γέφυρες» από	

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
					<ul style="list-style-type: none"> Αναβάθμιση του Β' τμήματος στο λεκανοπέδιο Αττικής της λεωφόρου Ασπροπύργου - NATO 	το ΕΣΠΑ
	Δημόσια Δαπάνη	42.464	42.464	77.463	108.503	90.000
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
	3.5 Οδικός Άξονας Τρίτολη-Καλαμάτα		<u>Νέο Μέτρο</u> Κατασκευή τμήματος του αυτοκινητοδρόμου Τρίτολη – Καλαμάτα, μήκους 7 χλμ, ως Δημοσιο Έργο	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης του έργου	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πορεία υλοποίησης του έργου	Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πρόβλεψη ολοκλήρωσης του έργου
	Δημόσια Δαπάνη		45.000	30.000	20.000	25.000
	Ιδιωτική Συμμετοχή		0	0	0	0
	3.6 Μελέτες Συγκοινωνιακών Έργων		<u>Νέο Μέτρο</u> Εκπόνηση τεχνικών και υποστηρικτικών μελετών για την προετοιμασία των έργων του ΕΣΠΑ	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με τον προγραμματισμό εκπόνησης των μελετών	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με τον προγραμματισμό εκπόνησης των μελετών	Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου με βάση την πρόοδο εκπόνησης των μελετών
	Δημόσια Δαπάνη		140.000	160.000	157.127	25.000
	Ιδιωτική Συμμετοχή		0	0	0	0
Άξονας Προτεραιότητας 4: "ΚΥΡΙΑΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ	4.1 Κύριοι Αστικοί Οδικοί Άξονες	Κατασκευή του νοτιοανατολικού τμήματος του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου και της σύνδεσής του με το νέο Α/Δ Σπάτων	Τροποποίηση αντικειμένου σε : Κατασκευή τμημάτων της Λεωφόρου Κηφισού και δύο ανισόπεδων κόμβων	Τροποποίηση αντικειμένου με την προσθήκη: <ul style="list-style-type: none"> Παράκαμψης Βόλου, 	Μεταφορά των έργων: παράκαμψης Βόλου και 6 ^{ου} Προβλήτα στα μέτρα 1.4 και 2.1 αντίστοιχα	Προσθήκη των έργων: - Βελτίωση της οδού Κερατάεας – Αναβύσσου

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
ΑΞΟΝΕΣ"		Κατασκευή του δυτικού τμήματος του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας Κατασκευή του νοτιοανατολικού τμήματος του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας Αναβάθμιση και διαπλάτυνση της οδού Αγ. Άννης από Λεωφ. Κηφισού έως την Ιερά Οδό Ανάπτυξη της σύνδεσης του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αττικής (ΕΛΕΣΣ) με τη Ραφήνα Ολοκλήρωση από κοινού με το ΠΕΠ Αττικής της Λεωφόρου Κηφισού Κατασκευή της υποθαλάσσιας Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας στην Θεσσαλονίκη (Σύμβαση Παραχώρησης)		<ul style="list-style-type: none"> • Σύνδεση του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας με τον 6ο προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης • Κατασκευή αστικών κόμβων και περιαστικών οδών για τη σύνδεση τους με κύριους οδικούς άξονες στις περιφέρειες Αττικής και Θεσσαλονίκης 	Προσθήκη των έργων: - Κατασκευή τμημάτων Λεωφόρου Βάρης – Κορωπίου - Κατασκευή τμημάτων Λεωφόρου Σταυρού – Ραφήνας	-Αναβάθμιση της Λεωφόρου Πεντέλης -Ολοκλήρωση εργασιών της Λεωφόρου Κερατέας – Λαυρίου Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των έργων
	Δημόσια Δαπάνη	307.996	170.002	170.002	199.546	199.546
	Ιδιωτική Συμμετοχή	419.660	0	0	0	0
Άξονας Προτεραιότητας 5: "ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΩΝ	5.1 Μετρό Αθηνών και Σταθμοί Μετεπιβίβασης	Ολοκλήρωση των Γραμμών 2 και 3 του Μετρό της Αθήνας Ολοκλήρωση 6 σταθμών Κατασκευή του α' τμήματος της επέκτασης Σεπόλια-Αγ. Αντώνιος-Θηβών και σταθμός	Μεταφορά μέρους του αρχικού φυσικού αντικειμένου στο Νέο Μέτρο 6.2.	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των έργων	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των έργων	Μεταφορά αντικειμένου στο Μέτρο 5.2. Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πρόβλεψη ολοκλήρωσης των

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
		του Αγ. Αντωνίου. Κατασκευή των επεκτάσεων του Μετρό της Αθήνας				έργων
	Δημόσια Δαπάνη	1.169.994	720.102	1.169.994	1.153.443	1.043.443
	Ιδιωτική Συμμετοχή	137.930	0	0	0	0
	5.2 Σταθμοί και Η/Μ Εργασίες στις επεκτάσεις των Γραμμών 2 & 3 Του Μετρό Αθηνών					<p>Νέο Μέτρο, λόγω μεταφοράς αντικειμένου από τα Μέτρα 5.1 και 6.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • την κατασκευή των έργων «Σταθμοί της Γραμμής 3: Χολαργός, Νομισματοκοπείο, Αγ. Παρασκευή και σταθμός μετεπιβίβασης Νομισματοκοπείο». • τις Η/Μ εγκαταστάσεις για την πλήρη λειτουργία του τμήματος (Άγιος Αντώνιος – Ανθούπολη) της επέκτασης της Γραμμής 2. <p>Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των έργων, καθώς και την προοπτική συγχρηματοδότησης τους ως</p>

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
						έργα «γέφυρες» από το ΕΣΠΑ
	Δημόσια Δαπάνη					110.000
	Ιδιωτική Συμμετοχή					0
Άξονας Προτεραιότητας 6: "ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΚΑΤΑ-ΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΟ"	6.1 Μελέτη κατασκευή και θέση σε λειτουργία Μετρό Θεσ/νίκης	Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Μετρό Θεσ/νίκης και Σταθμοί Μετεπιβίβασης» Κατασκευή της κεντρικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης και κατασκευή 14 σταθμών με Σύμβαση Παραχώρησης	Τροποποίηση του αντικειμένου του Μέτρου σε «Μετρό Θεσ/νίκης και Σταθμοί Μετεπιβίβασης». Κατασκευή ως Δημόσιο Έργο.		Οριστικοποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης του έργου και την προοπτική συγχρηματοδότησης του ως έργο «γέφυρα» από το ΕΣΠΑ	
	Δημόσια Δαπάνη	243.999	243.992	243.992	199.934	199.934
	Ιδιωτική Συμμετοχή	413.791	0	0	0	0
	6.2 Επεκτάσεις Μετρό Αθηνών και Σταθμοί Μετεπιβίβασης		Νέο Μέτρο. Αρχικός Τίτλος Μέτρου: «Μετρό Αθηνών και Σταθμοί Μετεπιβίβασης» με αντικείμενα: • Μελέτη, Προμήθεια και Εγκατάσταση των Η/Μ και σιδηροδρομικών συστημάτων για τη θέση σε λειτουργία της επέκτασης της Γραμμής 2 από Σεπόλια προς Ανθούπολη • Επέκταση Γραμμής 3 Αιγάλεω	Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των έργων	Αναμόρφωση Τίτλου Μέτρου σε: «Επεκτάσεις Μετρό Αθηνών και Σταθμοί Μετεπιβίβασης» Απομείωση του αντικειμένου του Μέτρου ως προς την επέκταση της Γραμμής 2 «Σεπόλια - Ανθούπολη» (Η/Μ εγκαταστάσεις για την πλήρη λειτουργία του τμήματος (Άγιος Αντώνιος – Ανθούπολη) Προσθήκη αντικειμένου της επέκτασης της γραμμής 3 «Χαϊδάρι – Πειραιάς» ως έργο «γέφυρα» στο ΕΣΠΑ	Μεταφορά του συνολικού έργου της επέκτασης της γραμμής 3 «Χαϊδάρι – Πειραιάς» στο ΕΣΠΑ

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
			- Χαϊδάρι			
	Δημόσια Δαπάνη		580.420	195.529	176.139	176.139
	Ιδιωτική Συμμετοχή		0	0	0	0
Άξονας Προτεραιότητας 7: "ΛΙΜΑΝΙΑ"	7.1 Λιμάνια	<p>Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε μεγάλα λιμάνια εθνικής σημασίας, δηλαδή στους λιμένες Πατρών, Λαυρίου και στον Πειραιά στον Προβλήτα Ι του Ικονίου (ΟΛΠ).</p> <p>Νέα και υπό ολοκλήρωση (από το ΚΠΣ ΙΙ) λιμάνια όπως τα λιμάνια Βόλου, Μυκόνου, Ρόδου και Σούδας</p>	<p>Τροποποίηση αντικειμένου του Μέτρου:</p> <ul style="list-style-type: none"> Αφαίρεση των έργων στο λιμάνι Πειραιά 	<p>Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των έργων</p>	<p>Προσθήκη αντικειμένου στο Μέτρο για την υλοποίηση:</p> <ul style="list-style-type: none"> Εργων στο λιμάνι του Πειραιά Έργων πρόσβασης σε επιλεγμένα λιμάνια 	
	Δημόσια Δαπάνη	181.999	202.000	177.001	156.220	156.220
Ιδιωτική Συμμετοχή	29.347	0	0	0	0	
Άξονας Προτεραιότητας 8: "ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ - ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ"	8.1 Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας - Έρευνα και Διάσωση στη Θάλασσα	<p>Δράσεις για την αύξηση της ασφάλειας στη Ναυσιπλοΐα και τη βελτίωση της Έρευνας και Διάσωσης στη θάλασσα:</p> <ul style="list-style-type: none"> -επέκταση του Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (Vessel Traffic Management System VTMS). -προμήθεια πλοίων, ελικοπτέρου, εξοπλισμού περιφερειακών σταθμών 	<p>Τροποποίηση αντικειμένου και χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου λόγω:</p> <p>Αφαίρεσης της προμήθειας των ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης παντός καιρού και μείωση των στόχων των υπολοίπων προμηθειών που αφορούν σε ελικοπτερα και πλοία με ταυτόχρονη αύξηση των στόχων των προμηθειών που αφορούν σε σταθμούς πρόληψης, έργα υποδομής και αποθήκες υλικών</p>		<p>Τροποποίηση αντικειμένου του Μέτρου:</p> <p>Αφαίρεση της προμήθειας των πλοίων για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης</p> <p>Αύξηση του δείκτη ελικοπτέρων</p>	

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
		<p>πρόληψης / καταπολέμησης θαλάσσιας ρύπανσης.</p> <p>-απαραίτητα έργα υποδομών για υποστήριξη ελικοπτέρων.</p>				
	Δημόσια Δαπάνη	120.495	99.162	99.163	99.071	99.071
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
Άξονας Προτεραιότητας 9: "ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ"	9.1 Οδική ασφάλεια - Ηλεκτρονική Διαχείριση της κυκλοφορίας	<p>Βελτίωση της οδικής ασφάλειας στο υπεραστικό οδικό δίκτυο και τα μεγάλα αστικά κέντρα</p> <p>Βελτίωση της αστυνόμευσης καθώς και της διάσωσης σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.</p> <p>Εισαγωγή ηλεκτρονικού συστήματος διαχείρισης της κυκλοφορίας στους μεγάλους οδικούς άξονες</p>	<p>Τροποποίηση αντικειμένου και χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου λόγω:</p> <p>Προσθήκης συσκευών μέτρησης ταχύτητας με φωτογραφικό σύστημα και αύξησης των στόχων των υπολοίπων προμηθειών που αφορούν σε περιπολικά οχήματα, γερανοφόρα ανυψωτικά οχήματα, ειδικά διασωστικά οχήματα, δίκυκλα, πομποδέκτες οχημάτων, πινακίδες και σταθμούς βάσης με ταυτόχρονη μείωση των στόχων των προμηθειών που αφορούν σε οχήματα τζιπ, γερανοφόρα οχήματα, πομποδέκτες δικύκλων, κώνους κ.λπ.</p>		<p>Τροποποίηση αντικειμένου και χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου που αφορούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επιπλέον δράσεις Οδικής Ασφάλειας • Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα, σε οδικούς άξονες και σε κομβικά σημεία συγκοινωνιακών κέντρων για την άμβλυση των φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. 	

Η Εξέλιξη του Κατασκευαστικού Κλάδου.

Άξονας	Μέτρο	Αρχικό Πρόγραμμα	1 ^η Αναθεώρηση	2 ^η Αναθεώρηση	3 ^η Αναθεώρηση	4 ^η Αναθεώρηση
	Δημόσια Δαπάνη	101.632	136.648	136.648	129.995	129.995
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0
	9.2 Τεχνική Βοήθεια Προγράμματος	Δράσεις που αποτελούν την τεχνική βοήθεια για την υλοποίηση του Ε.Π.	Τροποποίηση Δράσεων Μέτρου Προσθήκη νέων τελικών δικαιούχων		Τροποποίηση χρηματοοικονομικών στοιχείων Μέτρου σύμφωνα με την πορεία υλοποίησης των έργων	
	Δημόσια Δαπάνη	27.866	27.008	27.008	25.376	25.376
	Ιδιωτική Συμμετοχή	0	0	0	0	0

(Πηγή: Ε.Π. – Ο.Α.Λ.Α.Α)

