

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (Ε.Σ.Π.Α.)

2007 – 2013



ΖΑΒΑΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΜΕΛΙΣΣΑΡΟΠΟΥΛΟΥ ΕΛΕΝΗ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|-----------|
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 3 |
| ΠΡΟΛΟΓΟΣ | 4 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 5 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ | 7 |
| 1.0.ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (Ε.Σ.Π.Α) | 7 |
| 1.1. Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΣΠΑ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ | 8 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ | 10 |
| 2.0. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ | 10 |
| 2.1.Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007-2013 | 16 |
| 2.2.Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΣΠΑ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ | 20 |
| 2.3.ΤΟΜΕΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ | 21 |
| 2.4.ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ | 27 |
| 2.5.ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠ ΑΝΑ ΣΤΟΧΟ ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΟ | 29 |
| 2.6.ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ | 30 |
| 2.7.ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 31 |
| 2.8.ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ | 31 |
| 2.9.ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | 32 |
| 2.10.ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | 33 |
| 2.11.ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | 34 |
| 2.12.ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | 35 |
| 2.13.Η ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ | 36 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ | 37 |

| | |
|---|-----------|
| ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ | 37 |
| 3.1 ΠΟΣΟΤΙΚΗ | 39 |
| 3.2 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ | 41 |
| 3.3 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΕΙΓΜΑ | 45 |
| 3.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ / ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ | 45 |
| 3.5. ΔΕΙΓΜΑ / ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ | 45 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ | 47 |
| ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ | 47 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ | 72 |
| ΕΠΙΛΟΓΟΣ | 73 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ | 77 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ | 80 |
| ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ | 80 |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία ασχολήθηκε κατά κύριο λόγο με το ΕΣΠΑ(Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς). Η μελέτη ολοκληρώθηκε μέσα από τέσσερα συνολικά κεφάλαια. Πιο αναλυτικά, στο πρώτο, έγινε ανάλυση του ΕΣΠΑ και τη διάρθρωσή του σε επιχειρησιακά προγράμματα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναφέρθηκαν οι στρατηγικοί οδικοί άξονες της χώρας, καθώς και τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα, όπως επίσης και υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών.

Στο τρίτο κεφάλαιο ακολούθησε η μεθοδολογία της έρευνας σε θεωρητικό υπόβαθρο. Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο έγινε η στατιστική ανάλυση όπου και παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την έρευνα σε γραφική απεικόνιση.

Τέλος, η εργασία έκλεισε με τον επίλογο όπου και καταγράφηκαν τα συνολικά συμπεράσματα που προέκυψαν σε σχέση με τη θεωρία και την έρευνα που πραγματοποιήθηκε.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο ευρωπαϊκός και κατ' επέκταση εθνικός αναπτυξιακός σχεδιασμός, είναι αποτέλεσμα μίας απαιτητικής προσπάθειας σύνθεσης προτάσεων και συγκερασμού προτεραιοτήτων και καλύπτει μια πολυεπίπεδη προσέγγιση που αγγίζει τις συνολικές αναπτυξιακές επιλογές της οικονομίας και της κοινωνίας της χώρας, τις κατευθύνσεις της Ε.Ε., την οικονομική συγκυρία και τις αντικειμενικές δυνατότητες αποτελεσματικής και αποδοτικής υλοποίησης των έργων. Στο πλαίσιο των διαδικασιών σχεδιασμού πραγματοποιήθηκε μια ευρύτατη διαβούλευση, επιδιώκοντας τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή και συναίνεση στη διαμόρφωση των στρατηγικών επιλογών που θα οδηγήσουν στην επίτευξη ενός μακροπρόθεσμου αναπτυξιακού οράματος για τη χώρα.

Μέσα από τη διατύπωση της πρότασης του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) για την περίοδο 2007-2013 και το συντονισμό των διαδικασιών εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών (ΥΠΟΙΟ). Το ΕΣΠΑ διαμορφώθηκε σε συνεργασία με τα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία, τις Περιφερειακές και Τοπικές Αρχές και σε διαβούλευση με την ΕΕ, στο πλαίσιο μιας ενδυναμωμένης σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο εταιρικής σχέσης, σύμφωνα με το άρθρο 28 του Γενικού Κανονισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ΕΣΠΑ εκπονήθηκε στο πλαίσιο της νέας Στρατηγικής προσέγγισης για την Πολιτική Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την οποία το ΕΣΠΑ «...εξασφαλίζει ότι η συνδρομή από τα Ταμεία συμβαδίζει με τις κοινοτικές στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνοχή και προσδιορίζει το σύνδεσμο μεταξύ των κοινοτικών προτεραιοτήτων αφενός και του εθνικού προγράμματος μεταρρυθμίσεων αφετέρου».

Για τη διαμόρφωση των διαδοχικών σχεδίων του ΕΣΠΑ 2007-2013 ως εγγράφου προγραμματισμού, αξιοποιήθηκαν εισροές από ένα σημαντικό αριθμό προτάσεων που υπεβλήθησαν στο ΥΠΟΙΟ, κατευθύνσεων - πολιτικών επιλογών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ποσοτικών δεδομένων και μελετών, που τυποποιούνται σε 3 επίπεδα:

- Στο επίπεδο του κοινωνικού διαλόγου και της διαβούλευσης
- Στο επίπεδο των εισροών και της συνεργασίας με τις υπηρεσίες της ΕΕ.
- Στο επίπεδο των τεχνικών αναλύσεων και μελετών (εσωτερικά στις υπηρεσίες του ΥΠΟΙΟ, εξωτερικά από λοιπούς φορείς κλπ).

Η υφιστάμενη διάρθρωση του ΕΣΠΑ σε επιμέρους ενότητες ακολουθεί τις σχετικές προδιαγραφές του Γενικού Κανονισμού, αναλυτικότερες κατευθύνσεις των Γενικών Διευθύνσεων (ΓΔ) Περιφερειακής Πολιτικής και Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων της ΕΕ καθώς και κείμενα τεχνικών κατευθύνσεων (Fiches) που εκδόθηκαν από την ΕΕ για ειδικά θέματα.

Σημαντική προσπάθεια καταβλήθηκε για μία συστηματική συνεκτίμηση και ενσωμάτωση των επιμέρους Κοινοτικών πολιτικών και προτεραιοτήτων στην αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για τη διαμόρφωση των θεματικών και χωρικών

προτεραιοτήτων ελήφθησαν υπόψιν :

- Βασικές αποφάσεις και δεσμεύσεις της χώρας που αποτυπώνονται σε συμπεράσματα Ευρωπαϊκών Συμβουλίων,
- Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Απασχόληση και οι Στρατηγικοί στόχοι της ΕΕ για τα ευρωπαϊκά συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, η στρατηγική για την ισότητα των φύλων,
- Η Ευρωπαϊκή Ατζέντα για τη Διακυβέρνηση (πχ Report on European Governance,

European Governance: Better lawmaking, Impact Assessment Guidelines),

- Οι πολιτικές που συνδέονται με την Ανοικτή μέθοδο συντονισμού για την Κοινωνική Προστασία και την Κοινωνική ενσωμάτωση καθώς και η πολιτική Υγείας και προστασίας του καταναλωτή,
- Το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αφορά τις Δημοσιονομικές και μακροοικονομικές πολιτικές,
- Η Κοινοτική πολιτική για τις επιχειρήσεις, την εσωτερική αγορά, την πολιτική ανταγωνισμού, το πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις,
- Οι Κοινοτικές προτεραιότητες για το περιβάλλον, τις μεταφορές, την ενέργεια : ανανεωμένη στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, το 6ο Πρόγραμμα δράσης για το Περιβάλλον, η Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010, η νέα ενεργειακή πολιτική της Ευρώπης,
- Η ευρωπαϊκή στρατηγική για την Έρευνα και Τεχνολογία, τις νέες τεχνολογίες, την καινοτομία,
- Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις νέες τεχνολογίες και συγκεκριμένα, η Κοινοτική Πρωτοβουλία «i2010 A European Information Society for Growth and Employment»
- Ο σχεδιασμός για την πολιτική αγροτικής ανάπτυξης.

Η ποσοτικοποίηση των στόχων στο επίπεδο του ΕΣΠΑ ακολούθησε το μεθοδολογικό πλαίσιο που προτείνει η ΕΕ7 και βασίσθηκε σε μία προσέγγιση «από κάτω προς τα πάνω», κατά την οποία συνεκτιμήθηκε η συμβολή των ποσοτικοποιημένων στόχων (δεικτών) που περιλαμβάνονται στο επίπεδο των επιμέρους σχεδίων ΕΠ. Το πλέγμα ποσοτικοποιημένων στόχων του ΕΣΠΑ διαμορφώθηκε με βάση την αρχή της αναλογικότητας σε ένα περιορισμένο αριθμό δεικτών εκρών, αποτελεσμάτων και, όπου ήταν δυνατό, επιπτώσεων ανά θεματική προτεραιότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1.0.ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (Ε.Σ.Π.Α)

Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007 - 2013 αποτελεί το έγγραφο αναφοράς για τον προγραμματισμό των Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε εθνικό επίπεδο για την περίοδο 2007-2013.

Για τη διαμόρφωση του ΕΣΠΑ 2007-2013 ως εγγράφου προγραμματισμού, αξιοποιήθηκαν εισροές από ένα σημαντικό αριθμό προτάσεων που υπεβλήθησαν στο Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών, κατευθύνσεων - πολιτικών επιλογών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και ποσοτικών δεδομένων και μελετών.

Τα κυριότερα έγγραφα της ΕΕ που αναφέρονται στην αναθεωρημένη Στρατηγική της Λισσαβώνας και το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008, ελήφθησαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση των βασικών στρατηγικών επιλογών - προτεραιοτήτων, καθώς συνιστούν κεντρικές μακροπρόθεσμες επιλογές για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις οποίες κλήθηκε να συμβάλει και η αναπτυξιακή πολιτική του νέου ΕΣΠΑ.¹

Βάσει των ανωτέρω, η στοχοθεσία του ΕΣΠΑ διατυπώθηκε σε 4 επίπεδα:

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

Παράλληλα, η αναπτυξιακή στρατηγική διαμορφώθηκε και με γνώμονα εθνικές πολιτικές που διατυπώνονται σε στρατηγικά έγγραφα όπως η Εθνική Έκθεση Στρατηγικής για την Κοινωνική Προστασία και την Κοινωνική Ένταξη 2006-2008, η

¹ Communication from the Commission to the spring European Council: Time to move up a gear, Brussels, 25.1.2006, Country chapters Part II to COM (2006) 30

Ψηφιακή Στρατηγική 2006-2013, το «Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών 2007-2013 και εικοσαετίας», Εθνική Λιμενική Πολιτική, το Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας 2007-2013 κλπ.

Το πλαίσιο χρηματοδότησης διαμορφώθηκε στη βάση των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2005 και των προδιαγραφών - περιορισμών των νέων Κανονισμών και προέκυψε με βάση τις αναπτυξιακές ανάγκες ανά τομέα και Περιφέρεια στην επόμενη περίοδο, συνεκτιμώντας τις ανάγκες ολοκλήρωσης των συνεχιζόμενων έργων της προηγούμενης περιόδου και τις απαιτήσεις για δράσεις που εξυπηρετούν τη Στρατηγική της Λισσαβώνας. Βασική επιλογή ήταν η βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων της νέας προγραμματικής περιόδου προς όφελος της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας.²

Οι βασικές αρχές που διέπουν το πλαίσιο διαχείρισης, παρακολούθησης & ελέγχου των ΕΠ της περιόδου 2007-2013 αποτέλεσαν αντικείμενο ευρείας διαβούλευσης και αποτυπώθηκαν σε κείμενα θέσεων των συμμετεχόντων φορέων. Συμπληρώθηκαν από τα πορίσματα συστηματικής ανάλυσης των απαιτήσεων των νέων Κανονισμών της ΕΕ (Γραμματεία σχεδιασμού του ΕΣΠΑ, ΜΟΔ ΑΕ, ΔΑ ΚΠΣ/ΕΥΣ) και σχετικής μελέτης που εκπονήθηκε για το ΥΠΟΙΟ με θέμα τη «Βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου των ΕΠ του ΚΠΣ 2000 – 2006, των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών και του Ταμείου Συνοχής και στην προσαρμογή αυτών για την περίοδο 2007 – 2013».³

1.1. Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΣΠΑ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Η αρχιτεκτονική των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ) του ΕΣΠΑ 2007–2013 διαμορφώθηκε έτσι ώστε να υλοποιηθούν με το βέλτιστο τρόπο οι στρατηγικές επιλογές της χώρας, ενώ λήφθηκαν υπόψη τα νέα δεδομένα της προγραμματικής

² The new programming period 2007-2013. Methodological working documents. Working Document No.3. The verification of additionality for the Convergence objective

³ Thematic Evaluation of the Structural Funds' Contributions to the Lisbon Strategy. Danish Technological Institute, February 2005

περιόδου 2007-2013 (63% του πληθυσμού της χώρας σε καθεστώς μεταβατικής στήριξης).⁴

Το νέο σχήμα χαρακτηρίζεται από μικρότερο πλήθος Επιχειρησιακών Προγραμμάτων σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο 2000-2006, που οδηγεί σε πιο ευέλικτο σχήμα διαχείρισης: ο στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας για την περίοδο 2007-2013 θα υλοποιηθεί μέσα από οκτώ (8) Τομεακά ΕΠ, πέντε (5) Περιφερειακά ΕΠ και δεκατέσσερα (14) Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας. Την περίοδο 2007-2013 το σύνολο των υποδομών προσπελασιμότητας θα υλοποιηθεί πλέον στο πλαίσιο ενός τομεακού ΕΠ, ενώ για τους τομείς της υγείας και του πολιτισμού δεν θα υπάρχει πλέον διακριτό ΕΠ και οι σχετικές δράσεις θα υλοποιηθούν από Περιφερειακά και Τομεακά ΕΠ.⁵

⁴ Commission staff working paper “Working together for growth and jobs: next steps in implementing the revised Lisbon strategy”, SEC (2005) 622, 2 May 2005.

⁵ <http://www.espa.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.0. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Το *Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013*, εκτιμά ότι η κατάσταση του βασικού διαπεριφερειακού οδικού δικτύου της χώρας παραμένει στο σύνολό της ακόμη μέτρια, παρά τις σημαντικές τμηματικές βελτιώσεις των τελευταίων ετών.

Βασική αιτία, σύμφωνα με το ΕΣΠΑ, αποτελούν η εξάρτηση από μη αναβαθμισμένα σε ένα ομοιογενές επίπεδο σύγχρονων λειτουργικών προδιαγραφών οδικά τμήματα, καθώς και οι ελλείψεις συνδέσεις. Ανεπάρκειες εντοπίζονται και στις συνδέσεις του βασικού οδικού δικτύου με τα αστικά κέντρα και τις παραγωγικές περιοχές της χώρας, καθώς επίσης και με σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους των λοιπών δικτύων μεταφορών (λιμένων, αεροδρομίων, εμπορευματικών κέντρων κλπ.), με αποτέλεσμα να καθυστερεί η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα.⁶

Η στρατηγική του ΕΣΠΑ 2007-2013 για τις μεταφορές εξειδικεύεται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» που έχει ως στόχους, ανάμεσα στα άλλα, την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών μεταφορών της χώρας και την ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης των οδικών αξόνων. Βασικές προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:

- η συνέχιση της υλοποίησης του ΠΑΘΕ στο τμήμα Κόρινθος – Πάτρα μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα», - η συνέχιση της υλοποίησης της Ιόνιας οδού στο τμήμα Αντίρριο – Ιωάννινα, μέσω σύμβασης παραχώρησης και στο τμήμα Πάτρα – Τσακώνα, μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα», - η κατασκευή τμημάτων της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο, - η συνέχιση της υλοποίησης τμήματος του οδικού άξονα Τρίπολη – Καλαμάτα / Σπάρτη μέσω της σύμβασης παραχώρησης «Κόρινθος – Τρίπολη –

⁶ The New Programming Period, 2007-2013: Methodological Working Papers. Working Paper no. 2. INDICATORS FOR MONITORING AND EVALUATION: A PRACTICAL GUIDE

Καλαμάτα», - η ολοκλήρωση της κατασκευής τμημάτων του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Όλα τα *Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης* (ΠΠΧΣΑΑ), τα οποία εγκρίθηκαν τη διετία 2003-2004, με εξαίρεση την Περιφέρεια Αττικής για την οποία δεν υπάρχει εγκεκριμένο ΠΠΧΣΑΑ, αναδεικνύουν το ρόλο των παραπάνω οδικών αξόνων, ως κύριους άξονες ανάπτυξης της χώρας. Συνοπτικά και ανά Περιφέρεια επισημαίνονται τα ακόλουθα:

ΠΠΧΣΑΑ Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης:

Από την Περιφέρεια διέρχεται το ανατολικό τμήμα της Εγνατίας Οδού, ενώ, με τέσσερις κάθετους άξονες (Καβάλα – Εξοχή, Ξάνθη – Εχινός, Κομοτηνή – Νυμφέα, Αρδάνιο – Ορμένιο), θα συνδεθεί με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΟΔ ΙΧ και ΙV). Στην Εγνατία προσδίδεται ιδιαίτερα αναπτυξιακός χαρακτήρας αναδεικνύοντας την, από απλό διάδρομο διαμπερούς διέλευσης οχλούσας εμπορευματικής κυκλοφορίας, σε στοιχείο αναπτυξιακής υποδομής. Ως σύγχρονο οδικό έργο, η Εγνατία Οδός δεν εγγυάται την άρση της περιφερειακότητας εφ' όσον δεν κινηθεί - και σε άλλους τομείς πέραν των μεταφορών - μια ολοκληρωμένη αναπτυξιακή διαδικασία που θα εγγυάται την συγκράτηση του πληθυσμού. Η χωρική διάταξη του οδικού δικτύου καθορίζει ορισμένα από τα κριτήρια χωροθέτησης σημαντικών παραγωγικών δραστηριοτήτων, είτε αυτές εγκαθίστανται οργανωμένα (π.χ. ΒΕΠΕ, ΒΙΠΕ) είτε ορίζονται ως ζώνες χρήσεων γης με διακεκριμένα επίπεδα όχλησης.

ΠΠΧΣΑΑ Κεντρικής Μακεδονίας:

Το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας περιλαμβάνει το τμήμα της Εγνατίας Οδού και του ΠΑΘΕ καθώς και τους Κάθετους Άξονες της Εγνατίας οδού Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας και Θεσσαλονίκη – Χαλκιδική. Με κομβικό σημείο τη σύνδεσή της με τον ΠΑΘΕ και το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, η Εγνατία Οδός κρίνεται ότι προσφέρει την υποδομή για την ανάδυση ενός νέου αναπτυξιακού άξονα, που θα συνδέει τα αστικά κέντρα από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη. Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ, η Εγνατία και ο ΠΑΘΕ σε συνδυασμό με το Πολεοδομικό Συγκρότημα (ΠΣ) Θεσσαλονίκης δημιουργούν ισχυρό κόμβο και

πόλο έλξης με διεθνή εμβέλεια ιδιαίτερα για το χώρο των Βαλκανίων. Ο ΠΑΘΕ διατάσσεται επί του παραδοσιακού άξονα σύνδεσης του ελληνικού χώρου με τις γειτονικές χώρες, οι δε επιπτώσεις από τη λειτουργία του δεν αναμένεται να παρουσιάσουν δραστικές μεταβολές στο γενικό χωροταξικό επίπεδο.

Αντίθετα η Εγνατία οδός, ενισχυμένη και από τους κάθετους άξονες, εισάγει ένα νέο δίκτυο στην κατεύθυνση Δύσης – Ανατολής με σημαντικές επιπτώσεις στις διαπεριφερειακές και διεθνείς συνδέσεις της Περιφέρειας. Η Εγνατία Οδός και οι κάθετες συνδέσεις με τις χώρες της Βαλκανικής και σε συνδυασμό με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης - φυσική πύλη της Βαλκανικής Χερσονήσου και πρώτο διαμετακομιστικό κέντρο - καθιστούν την Περιφέρεια πόλο αναφοράς της ευρύτερης περιοχής.

ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Μακεδονίας:

Το οδικό δίκτυο της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας περιλαμβάνει τμήμα της Εγνατίας Οδού καθώς και τους κάθετους άξονες Κοζάνη – Φλώρινα - Νίκη και Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή προς την Αλβανία και την ΠΓΔΜ αντίστοιχα. Οι δύο κάθετοι αυτοί άξονες διαρθρώνουν και το βασικό κορμό πρωτεύουσας-διευρωπαϊκής εμβέλειας οδικού δικτύου που διατρέχει την Περιφέρεια.

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ, με την ολοκλήρωση των έργων αυτών και με την εκτέλεση έργων οδικών υποδομών στις προς βορρά χώρες, η «ενδοχώρα» της Περιφέρειας θα αυξηθεί σημαντικά με ανάλογες επιπτώσεις, τόσο στο αναπτυξιακό της πρότυπο όσο και στη συνοχή της.

ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας: Τα κύρια οδικά έργα για την περιφέρεια σε υπερτοπικό επίπεδο θεωρούνται ο ΠΑΘΕ και ο αυτοκινητόδρομος Ε65. Το πρώτο έργο συνδέει την Περιφέρεια με τους κύριους πόλους υπερτοπικής σημασίας της χώρας (Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και συνεπώς με τα διεθνή κέντρα ανάπτυξης. Το τμήμα του ΠΑΘΕ που διέρχεται από την περιφέρεια, ταυτίζεται με τον άξονα ανάπτυξης του ανατολικού τμήματος της περιφέρειας και αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της αντίστοιχης ζώνης. Το δεύτερο έργο, δηλαδή ο αυτοκινητόδρομος Ε65, θεωρείται,

επίσης, ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της περιφέρειας (αναβάθμιση του ρόλου της σε εθνικό επίπεδο), ενώ παράλληλα κρίνεται ότι θα συμβάλλει στην ανάπτυξη του δυτικού τμήματος της περιφέρειας και στην άρση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων.

ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου:

Οι κύριοι άξονες ανάπτυξης της Περιφέρειας είναι η Εγνατία Οδός και ο Δυτικός Άξονας (Ιόνια οδός). Η Εγνατία οδός θεωρείται ότι θα διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των εθνικών μεταφορών και των διεθνών συνδέσεων με Δυτική Ευρώπη, Βαλκανικούς διαδρόμους και με τον διαφαινόμενο σημαντικό διάδρομο προς Ουκρανία και Ρωσία μέσω Βουλγαρίας και θα αποτελέσει πόλο έλξης για την ανάπτυξη βιομηχανικών-βιοτεχνικών δραστηριοτήτων ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ Ιωαννίνων και Ηγουμενίτσας. Ο δυτικός άξονας (Ιόνια οδός) θεωρείται στρατηγικό έργο για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου στη Δυτική Ελλάδα (Καλαμάτα – Πύργος – Πάτρα – Μεσολόγγι – Αργίτιο – Άρτα – Ιωάννινα - Κακαβιά). Επεκτεινόμενη εντός του Αλβανικού εδάφους και συνδεδεμένη με τους Αλβανικούς λιμένες Δυρραχίου και Αυλώνας κρίνεται ότι θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλου περιβάλλοντος για την ανάπτυξη συνθηκών οικονομικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου και της Νότιας Αλβανίας.

ΠΠΧΣΑΑ Στερεάς Ελλάδας:

Η Περιφέρεια διαθέτει μια ισχυρή μεταφορική υποδομή στην κατεύθυνση Αθήνα - Θεσσαλονίκη αφού διασχίζεται κατά μήκος από τον υπό ολοκλήρωση αυτοκινητόδρομο Πάτρα - Αθήνα - Θεσ/νίκη – Εύζωνοι (ΠΑΘΕ). Η διαπεριφερειακή μεταφορική της σύνδεση με τις γειτονικές της περιφέρειες και με ισχυρά σημεία του ευρύτερου χώρου θα εξυπηρετηθεί, επίσης, από νέους υπό προγραμματισμό ή υπάρχοντες υπό αναβάθμιση διαπεριφερειακούς οδικούς άξονες, όπως ο Ε65, καθώς και η επέκτασή του Λαμία - Αντίρριο. Το μεταφορικό δίκτυο υποστηρίζεται από λιμάνια και πορθμεία μικρής ακόμα δυναμικότητας, αλλά με δυνατότητες αναβάθμισης.

ΠΠΧΣΑΑ Δυτικής Ελλάδας:

Ως κύριοι άξονες ανάπτυξης της Περιφέρειας θεωρούνται ο Άξονας ανάπτυξης ΠΑΘΕ, ο Δυτικός άξονας ανάπτυξης (Κακαβιά – Ιωάννινα – Άρτα – Αγρίνιο – Μεσολόγγι – Πάτρα – Αμαλιάδα – Πύργος – Καλαμάτα) και ο άξονας ανάπτυξης Βόλος – Λαμία – Άμφισσα – Ναύπακτος. Η άρση των φραγμών επικοινωνίας (κυρίως μέσω των Ζεύξεων Ρίου Αντιρρίου και Ακτίου – Πρέβεζας, καθώς και της Ιόνιας Οδού και της λεγόμενης «Διαγωνίου» κ.α.) αναμένεται να αναβαθμίσει το ρόλο της περιφέρειας και συνολικά του δυτικού διαμερίσματος της χώρας, με την ανάπτυξη διαπεριφερειακών σχέσεων στο εμπόριο, τον τουρισμό, τον πολιτισμό, την έρευνα – τεχνολογία και τις υπηρεσίες, ενισχύοντας παράλληλα την «ενότητα» ολόκληρου του δυτικού διαμερίσματος.

ΠΠΧΣΑΑ Πελοποννήσου:

Η ολοκλήρωση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι), σε συνδυασμό με την εθνική οδό Καλαμάτας-Τρίπολης- Κορίνθου, αναμένεται να ισχυροποιήσει την τάση για λειτουργική και χωρική ενσωμάτωση στο βασικό αναπτυξιακό άξονα της χώρας, δηλαδή προς τις όμορες Περιφέρειες Αττικής και Δυτικής Ελλάδας και ειδικότερα των νομών και περιοχών που γειτνιάζουν άμεσα με τον ΠΑΘΕ. Επιπλέον, η ζεύξη Ρίου-Αντίρριου κρίνεται ότι, με κατάλληλες επιλογές, μπορεί να οδηγήσει στην ενδυνάμωση του δεύτερου αναπτυξιακού δυτικού εθνικού άξονα με θετικές επιδράσεις για την Περιφέρεια Πελοποννήσου (Δυτικός άξονας).

ΠΠΧΣΑΑ Κρήτης:

Το προβλεπόμενο σύστημα του πρωτεύοντος και του δευτερεύοντος οδικού δικτύου συνδέει όλα τα κέντρα των αναπτυξιακών ενοτήτων και υποενοτήτων, καθώς και όλα τα οικιστικά κέντρα των νέων Δήμων, με στόχο την εξυπηρέτηση των μεταξύ τους μετακινήσεων. Ειδικότερα, όσον αφορά στο πρωτεύον οδικό δίκτυο, απαιτείται η λειτουργική αναβάθμιση σε αυτοκινητόδρομο του Βόρειου Οδικού Άξονα, από

Καστέλι έως Σητεία και Ιεράπετρα, με την πρόσθετη απαιτούμενη σύνδεση Σούδας – αεροδρομίου Χανίων. Με το ολοκληρωμένο και λειτουργικό δίκτυο οδικών αξόνων που προβλέπεται να δημιουργηθεί, προσδίδεται ιδιαίτερη έμφαση στις χωροταξικές παραμέτρους και ιδιαίτερα στην εξυπηρέτηση του ιεραρχημένου οικιστικού δικτύου, στις πολιτικές χρήσεων γης, καθώς και στις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις σημαντικών δραστηριοτήτων.

2.1.Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2007-2013

Η πορεία της Ελληνικής οικονομίας καθορίζεται σε σημαντικό βαθμό από την ικανότητα προσαρμογής της στο διεθνές περιβάλλον μέσω μιας ισχυρής και διαρκούς ώθησης της ανταγωνιστικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται **σύνθετη και ολοκληρωμένη δράση** σε ευρύ πεδίο της οικονομικής και κοινωνικής ζωής.

Η στρατηγική εστιάζει στην ανάγκη άσκησης πολιτικής σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο με τρόπο, που θα καταστήσει τις Περιφέρειες αλλά και τις πόλεις της χώρας **τόπους έλξης και εγκατάστασης επιχειρήσεων**, βελτιώνοντας ταυτόχρονα το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της και αμβλύνοντας τις διαπεριφερειακές και ενδοπεριφερειακές ανισότητες. Η νέα αυτή προσέγγιση εδράζεται στην αποτελεσματικότητα των πολιτικών μέσω απλοποιημένων μηχανισμών σχεδιασμού και εφαρμογής.

Στόχος είναι η διεύρυνση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της χώρας, η διατήρηση του ρυθμού οικονομικής μεγέθυνσης και η αύξηση της παραγωγικότητας σε επίπεδα υψηλότερα του μέσου κοινοτικού όρου για την τόνωση της απασχόλησης, την επίτευξη της πραγματικής σύγκλισης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών χωρίς αποκλεισμούς.⁷

Η Ελλάδα της νέας περιόδου 2007-2013 στοχεύει στην ανάδειξή της σε μια εξωστρεφή χώρα με ισχυρή διεθνή παρουσία με ανταγωνιστική και παραγωγική οικονομία. Μία Ελλάδα με έμφαση στην εκπαίδευση και τους νέους, στην ποιότητα, στην τεχνολογία και την καινοτομία, στο σεβασμό του περιβάλλοντος.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, η αναπτυξιακή προσπάθεια επικεντρώνεται :

• **στην προώθηση της καινοτομίας, της έρευνας και της επιχειρηματικότητας καθώς και στη διασύνδεσή τους.** Η υποστήριξη της οικονομίας της γνώσης θα αναζητηθεί στη διαρκή βελτίωση της παραγωγής γνώσης από το σύνολο του παραγωγικού ιστού της χώρας. Δεδομένης και της σχετικής υστέρησης της χώρας στον τομέα αυτό, η στρατηγική θα εστιάσει στην κάλυψη του ελλείμματος στην

⁷ ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Οκτωβρίου 2004 σχετικά με την υλοποίηση των πολιτικών απασχόλησης των κρατών μελών, (2004/741/ΕΚ).

έρευνα, την καινοτομία και την τεχνολογία, με έμφαση στη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και στον προσανατολισμό στην αριστεία και στην Κοινωνία της Γνώσης.

Μέσω της στρατηγικής θα προωθηθεί η επιχειρηματικότητα υψηλών δυνατοτήτων και η υποστήριξη των ΜΜΕ που αντιμετωπίζουν πρόβλημα επέκτασης καθώς και η διεύρυνση

της αναπτυξιακής προσπάθειας προς συσσωματώσεις (clusters) ή κατηγορίες επιχειρήσεων, που εμφανίζουν θετικές προοπτικές και παρουσιάζουν σημαντικές δυνατότητες. Έμφαση θα δοθεί στην ανάπτυξη των τομέων, όπου κατά κύριο λόγο η καινοτομία μετατρέπεται κατά την παραγωγή σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

- **στην επένδυση σε βιώσιμες υποδομές**, απαραίτητη προϋπόθεση βελτίωσης της ελκυστικότητας της χώρας για την προσέλκυση επενδύσεων και την ποιότητα ζωής.

Σημαντική θέση κατέχουν η ολοκλήρωση έργων, οι λειτουργικές διασυνδέσεις των μεταφορών (δίκτυα), η βέλτιστη αξιοποίηση των ήδη υλοποιηθέντων έργων, καθώς και η ανάπτυξη και παροχή συναφών υπηρεσιών. Στον τομέα της ενέργειας θα δοθεί έμφαση και στην ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον μορφών ενέργειας και στη βελτίωση του

ενεργειακού εφοδιασμού, που συμβάλλουν στην ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της χώρας μεσο-μακροπρόθεσμα.

- **στην επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο**, που κατέχει κυρίαρχη θέση στη στρατηγική της χώρας και αποσκοπεί στη δημιουργία περισσότερων αλλά και καλύτερων θέσεων εργασίας. Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζεται η σημασία της **Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Απασχόληση (ΕΣΑ)** σε αναφορά τόσο με τον καθορισμό των πολιτικών για την αγορά εργασίας, όσο και με τα μέτρα κοινωνικής πολιτικής σχετικής με την ενσωμάτωση ομάδων, που απειλούνται με αποκλεισμό.

Η Ελλάδα θα επικεντρωθεί στην **ανάπτυξη ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού**, που συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και προάγει τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η προεξάρχουσα σημασία του ανθρώπινου δυναμικού συναρτάται ευθέως με την εισαγωγή νέων μορφών οργάνωσης της εργασίας, όπου το ανθρώπινο κεφάλαιο αποτιμάται πλέον κυρίως σε γνώση (παραγωγή νέας και διάχυση της διαθέσιμης), δεξιότητες και στη δυνατότητα ευέλικτης προσαρμογής και

ενσωμάτωσης καλών πρακτικών. Η προαγωγή της δια βίου μάθησης, η βελτίωση της ποιότητας εκπαίδευσης και κατάρτισης και η προσαρμοστικότητα εργαζομένων, εργοδοτών και επιχειρήσεων αποτελούν στο πλαίσιο αυτό κομβικές στρατηγικές επιλογές για την αντιμετώπιση των διαρθρωτικών προβλημάτων της αγοράς εργασίας. Η διευκόλυνση της πρόσβασης στην εργασία συναρτάται άμεσα με τη συνολική ανάπτυξη της χώρας, την επίτευξη και διατήρηση υψηλών επιπέδων ανταγωνιστικότητας και τη δημιουργία νέων ευκαιριών για εργασία. Η σχετική υστέρηση της χώρας σε δαπάνες για ενεργητικά μέτρα απασχόλησης και η ανάγκη για τη διεύρυνση των μέτρων αυτών είναι γνωστή. Για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου ζητήματος λαμβάνονται υπόψη τόσο οι συστάσεις του **Συμβουλίου 2004 για την απασχόληση** όσο και η αποτίμηση των αδύνατων σημείων του Εθνικού Προγράμματος Μεταρρυθμίσεων.

- στην αναβάθμιση του θεσμικού περιβάλλοντος, με την απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου (μείωση της γραφειοκρατίας) και τον ουσιαστικό **εκσυγχρονισμό του δημόσιου τομέα σε όλα τα επίπεδα διοίκησης** για τη μετατροπή του σε σύγχρονο και αποτελεσματικό εργαλείο σχεδιασμού και εφαρμογής των δημόσιων πολιτικών. Η ενδυνάμωση της διοικητικής ικανότητας των δημόσιων υπηρεσιών θα συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ποιότητας της εργασίας, την προώθηση της επιχειρηματικότητας, την προσέλκυση επενδύσεων και τη δημιουργία απασχόλησης. Στο

πλαίσιο της αναβάθμισης του θεσμικού περιβάλλοντος, **κυρίαρχο ρόλο έχει η αναμόρφωση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου**, καθώς και η ενσωμάτωση των κοινοτικών οδηγιών.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ευρύτατη διαβούλευση και τους ανωτέρω στρατηγικούς στόχους, προσδιορίζονται **οι παρακάτω πέντε (5) θεματικές προτεραιότητες**, οι οποίες εξειδικεύουν τη στρατηγική στόχευση της χώρας για τη νέα προγραμματική περίοδο και προωθούν την επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος:

- Επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας
- Κοινωνία της γνώσης και καινοτομία

- Απασχόληση και Κοινωνική Συνοχή
- Θεσμικό Περιβάλλον
- Ελκυστικότητα της Ελλάδας και των Περιφερειών, ως τόπο επενδύσεων, εργασίας και διαβίωσης.

Η αναπτυξιακή στρατηγική του ΕΣΠΑ διαμορφώνεται **σε συνέργεια με πολυετείς εθνικές τομεακές πολιτικές**, που περιλαμβάνουν (εκτός των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων) παρεμβάσεις αμιγούς εθνικής χρηματοδότησης ή και τη συμβολή του ιδιωτικού τομέα. Λαμβάνοντας υπόψη τη Στρατηγική Προσέγγιση για την Πολιτική Συνοχής της περιόδου 2007-2013, το παρόν έγγραφο περιλαμβάνει είτε σχετικές **παραπομπές** στα εθνικά αυτά έγγραφα είτε **ονομαστική αναφορά των κυριότερων προτεραιοτήτων**, ενώ αναλυτικότερες αναφορές περιλαμβάνονται κατά περίπτωση στα τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα. Ενδεικτικά αναφέρεται η κάλυψη των κυριότερων εθνικών θεματικών πολιτικών από έγγραφα προγραμματισμού

εξειδίκευση των αναπτυξιακών παρεμβάσεων. Η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών Περιφερειών είναι εξέχουσας σημασίας για τη χώρα, για την επίτευξη της οποίας απαιτούνται σημαντικές διαρθρωτικές παρεμβάσεις στην οικονομία κάθε Περιφέρειας. **Το μέλλον κάθε ελληνικής Περιφέρειας εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητα του παραγωγικού ιστού της**, η οποία συνδέεται άμεσα με τις επενδύσεις σε κλάδους παραγωγής, που είναι εκτεθειμένοι στον εθνικό και διεθνή ανταγωνισμό. Η προσαρμογή των αγορών εργασίας και προϊόντων και η βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και της δημόσιας διοίκησης θα συνεισφέρουν στη διεύρυνση της παραγωγικής βάσης, την αύξηση της παραγωγικότητας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας της οικονομίας των Περιφερειών της χώρας. Ειδικότερα, η αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε προϊόντα και υπηρεσίες, που ανταγωνίζονται στη διεθνή αγορά ή διαθέτουν βάσιμες μελλοντικές προοπτικές, συντελεί στην ισχυροποίηση της βάσης ανάπτυξης κάθε Περιφέρειας με πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στο παραγόμενο προϊόν, το εισόδημα και την απασχόληση.⁸

⁸ OECD (2005), Economic Policy Reforms: Going for growth, Ch. 8, pp. 123-145.

2.2.Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΣΠΑ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Η αρχιτεκτονική των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ 2007–2013 διαμορφώθηκε έτσι ώστε να υλοποιηθούν με το βέλτιστο τρόπο οι στρατηγικές επιλογές της χώρας, όπως αποτυπώθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, ενώ λήφθηκαν υπόψη και τα νέα δεδομένα της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 (63% του πληθυσμού της χώρας σε καθεστώς μεταβατικής στήριξης). Παράλληλα, η επιλογή αυτή στοχεύει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των δυσχερειών σχεδιασμού και υλοποίησης που εντοπίστηκαν στην προγραμματική περίοδο 2000-2006.

Έτσι, το νέο σχήμα χαρακτηρίζεται κατ' αρχάς από το **μικρότερο, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, πλήθος Επιχειρησιακών Προγραμμάτων**: ο στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας για την περίοδο 2007-2013 θα υλοποιηθεί μέσα από οκτώ (8)

Τομεακά ΕΠ, πέντε (5) Περιφερειακά ΕΠ και δώδεκα (12) ΕΠ Εδαφικής Συνεργασίας. Έτσι, στην περίοδο 2007-2013 το σύνολο των υποδομών προσπελασιμότητας θα υλοποιηθεί πλέον στο πλαίσιο **ενός τομεακού ΕΠ**, ενώ για τους τομείς της **υγείας** και του **πολιτισμού** δεν θα υπάρχει πλέον διακριτό ΕΠ και οι σχετικές δράσεις θα υλοποιηθούν από Περιφερειακά και Τομεακά ΕΠ.

Επιπλέον, βασικό στοιχείο της νέας αρχιτεκτονικής αποτελεί ο διαφορετικός ρόλος των πέντε Περιφερειών μεταβατικής στήριξης, και ιδιαίτερα των δύο Περιφερειών σταδιακής εισόδου στο στόχο 2, σε σχέση με τις οκτώ Περιφέρειες του αμιγούς στόχου 1. Οι πέντε Περιφέρειες που ξεπέρασαν προκαθορισμένα επίπεδα ανάπτυξης εισέρχονται σε καθεστώς σταδιακής «απεξάρτησης» από τους κοινοτικούς πόρους: η ενίσχυσή τους από τα διαρθρωτικά ταμεία μειώνεται βαθμιαία, ώστε προοπτικά να σταθούν αυτοδύναμα μεταξύ των ανεπτυγμένων ευρωπαϊκών Περιφερειών. Ωστόσο, προκειμένου οι Περιφέρειες σταδιακής εισόδου, ειδικότερα, να αντιμετωπίσουν τις αυξημένες απαιτήσεις που απορρέουν από τη Στρατηγική της Λισαβόνας, προβλέπεται να ενισχυθούν με πρόσθετους εθνικούς πόρους (αυξημένα ποσοστά εθνικής συμμετοχής στη δημόσια δαπάνη).

Δεδομένου ότι η ΕΕ εισβάλλει υποχρεωτικές πιστώσεις για αυτές τις Περιφέρειες και μάλιστα την ξεχωριστή παρακολούθησή τους στα ΕΠ, το σύνολο του αναπτυξιακού σχεδιασμού στις Περιφέρειες αυτές θα υλοποιηθεί μέσα από τα οικεία ΠΕΠ, με την

επιφύλαξη του Κοινωνικού Ταμείου λόγω του μονοταμειακού χαρακτήρα των νέων ΕΠ. Αντίθετα, οι ανάγκες των Περιφερειών αμιγούς Στόχου 1 θα καλυφθούν τόσο μέσα από τα Τομεακά όσο και από τα Περιφερειακά ΕΠ με απόλυτα διακριτές πιστώσεις. Η επιλογή αυτή αντανάκλα τον πρωτεύοντα λόγο που καλούνται να έχουν οι πέντε Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης ως προς τη αξιοποίηση των περιορισμένων και σταδιακά μειούμενων πόρων που τους αναλογούν. Ταυτόχρονα, με τον τρόπο αυτό καθίσταται εφικτή η ξεχωριστή παρακολούθηση των μεταβατικών πιστώσεων, που αποτελούν περίπου το 43% των συνολικών περιφερειακών πιστώσεων για την Ελλάδα.

Έτσι, στα νέα ΕΠ υπάρχει διαφορετική αντιμετώπιση για τις δύο κατηγορίες Περιφερειών, τις Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης και τις Περιφέρειες αμιγούς στόχου 1. Η διαφοροποίηση αυτή αποτυπώνεται τόσο στη χρηματοδοτική κατανομή των πόρων μεταξύ των ΕΠ όσο και στο είδος των δράσεων που θα υλοποιηθούν από τα ΠΕΠ.

Ακολουθεί σύντομη παρουσίαση των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

2.3.ΤΟΜΕΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Για την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας, κατά την προγραμματική περίοδο 2007–2013, σε εθνικό επίπεδο σχεδιάζονται οκτώ (8) τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα.

Παρακάτω γίνεται μία σύντομη περιγραφή των ΕΠ. **Οι παρεμβάσεις κάθε ΕΠ είναι ενδεικτικές:**

1. ΕΠ «Περιβάλλον - Αειφόρος Ανάπτυξη»

Το ΕΠ «Περιβάλλον - Αειφόρος Ανάπτυξη» έχει ως κύρια αναπτυξιακή επιδίωξη την προστασία, αναβάθμιση και αειφορική διαχείριση του περιβάλλοντος ώστε να αποτελέσει το υπόβαθρο για την προστασία της δημόσιας υγείας, την άνοδο της

ποιότητας ζωής των πολιτών καθώς και παράγοντα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της Οικονομίας. Μερικές από τις κυριότερες παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο του ΕΠ είναι η ολοκληρωμένη διαχείριση στερεών και επικίνδυνων αποβλήτων και η προστασία των εδαφών, η ολοκληρωμένη εφαρμογή της Οδηγίας 2000/60 και η διαχείριση αστικών λυμάτων, η διαμόρφωση συστημάτων μέτρησης και ελέγχου στο σύνολο των πηγών ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η εφαρμογή σχεδίων δράσης για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Επίσης θα υλοποιηθούν παρεμβάσεις που αφορούν στη διαμόρφωση εργαλείων για το σχεδιασμό και την εφαρμογή χωροταξικών ρυθμίσεων για τη διάδοση των ΑΠΕ, στην ολοκληρωμένη προστασία και διαχείριση βιοτόπων, στις υποδομές αντιπλημμυρικής προστασίας μεγάλης κλίμακας, στην πρόληψη και την αποτελεσματική αντιμετώπιση των φυσικών και τεχνολογικών καταστροφών μέσω μηχανισμών και ορθών πρακτικών και στην ευαισθητοποίηση των πολιτών.

2. ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας»

Το ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» έχει ως κύρια αναπτυξιακή επιδίωξη την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας.

Το ΕΠ θα εστιάσει στην υλοποίηση παρεμβάσεων ως εξής :

Στον τομέα των οδικών μεταφορών έμφαση θα δοθεί στην ολοκλήρωση της κατασκευής και αναβάθμισης οδικών αξόνων και τμημάτων της προηγούμενης περιόδου, στην κατασκευή ή/και αναβάθμιση οδικών αξόνων και τμημάτων του διευρωπαϊκού και του βασικού διαπεριφερειακού οδικού δικτύου καθώς και του περιφερειακού οδικού δικτύου.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έμφαση θα δοθεί στην ολοκλήρωση & αναβάθμιση επιδομής & υποδομής του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στα τμήματα TEN-T, σε παρεμβάσεις σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης, τηλεπικοινωνιών καθώς και στη σιδηροδρομική σύνδεση των κομβικών λιμανιών της χώρας και των ΒΙ.ΠΕ.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έμφαση θα δοθεί στην προώθηση της ολοκλήρωσης του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών και στη

διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Επίσης στη βελτίωση υπαρχόντων και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών, με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών έμφαση θα δοθεί στην επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμό εγκαταστάσεων υφιστάμενων αεροδρομίων, στην κατασκευή νέων αεροδρομίων, στην εγκατάσταση Ειδικών Συστημάτων στο δίκτυο των αεροδρομίων και στην αεροναυτιλία.

Στον τομέα των αστικών μεταφορών έμφαση θα δοθεί στην ολοκλήρωση της κατασκευής των εργασιών του Μετρό Αθηνών και σε οδικά αστικά έργα στην Περιφέρεια της Αττικής και την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών έμφαση θα δοθεί στην ολοκλήρωση ή/και επέκταση υφιστάμενου δικτύου Μέσων Σταθερής Τροχιάς, στον εκσυγχρονισμό παλαιών αμαξοστασίων / κατασκευή νέων, στην προμήθεια τροχαίου υλικού και λεωφορείων και στην οργάνωση συστήματος MMM.

Στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών έμφαση θα δοθεί στην εφαρμογή συστημάτων τηλεματικής, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την ηλεκτρονική διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας καθώς και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Επίσης έμφαση θα δοθεί στη βελτίωση της διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, στη βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με την εγκατάσταση σε επιλεγμένα αεροδρόμια ειδικών συστημάτων ελέγχου της αεροναυτιλίας, στη βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μαζικών μεταφορών και στην εφαρμογή συστημάτων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών για την αναδιοργάνωση και το διοικητικό εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ

3. ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα»

Το ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα» έχει ως κύρια αναπτυξιακή επιδίωξη τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων και του παραγωγικού συστήματος της χώρας, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη διάσταση της καινοτομίας.

Οι παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν από το ΕΠ αποσκοπούν στην προώθηση του συστήματος Έρευνας, Ανάπτυξης και Καινοτομίας (ΕΑΚ) της χώρας και στη διασύνδεση του συστήματος με τον παραγωγικό ιστό, καθώς και στην ενίσχυση του επιχειρηματικού ιστού και την ποιοτική αναβάθμιση των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένης της επιχειρηματικής δικτύωσης. Επίσης αποσκοπούν στην ενίσχυση των δομών στήριξης της επιχειρηματικότητας, στη βελτίωση των μηχανισμών εποπτείας της αγοράς, στην υποστήριξη δομών υποδοχής επιχειρηματικών και καινοτόμων δράσεων κ.λπ. καθώς και στην εξασφάλιση της ενεργειακής επάρκειας της χώρας και μέσω των ΑΠΕ.⁹

4. ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση»

Το ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση» επικεντρώνεται στο στρατηγικό στόχο «Ψηφιακό Άλμα στην παραγωγικότητα, Ψηφιακό Άλμα στην ποιότητα ζωής».

Οι παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν μέσω του ΕΠ στοχεύουν στην προώθηση των ΤΠΕ σε επιχειρήσεις, στον ανασχεδιασμό διαδικασιών του Δημόσιου Τομέα, στην προώθηση της επιχειρηματικότητας σε τομείς που χρησιμοποιούν τις ΤΠΕ, στην ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης για τον πολίτη και στη βελτίωση της καθημερινής ζωής μέσω των ΤΠΕ.

5. ΕΠ «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας Δημόσιας Διοίκησης»

Το ΕΠ «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας Δημόσιας Διοίκησης» στοχεύει στη δημιουργία μιας πολιτο-κεντρικής, αποτελεσματικής, ανοιχτής και ευέλικτης διακυβέρνησης για τη μετάβαση από τη διαχείριση αρμοδιοτήτων και διαδικασιών στη διοίκηση πολιτικών, αποτελεσμάτων και υπηρεσιών.

Οι αναπτυξιακές προτεραιότητες καλύπτουν τα δύο βασικά πεδία της δημόσιας δράσης, που είναι το πεδίο διαμόρφωσης δημόσιων πολιτικών και προγραμμάτων και το πεδίο εφαρμογής των πολιτικών και προγραμμάτων.

Μερικές από τις κυριότερες παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο του

⁹ Σύμβουλοι Ανάπτυξης «Noisis» ΕΠ Ανταγωνιστικότητα - Επιχειρηματικότητα 2007-2013, Ανάκτηση από: <http://www.noisisdev.gr>, Νοέμβριος 2010

προγράμματος είναι η αξιολόγηση και παρακολούθηση της εφαρμογής των δημόσιων πολιτικών, η απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών, ο οργανωτικός και λειτουργικός ανασχεδιασμός και η διοικητική ανασυγκρότηση, η κάλυψη των αναγκών της δημόσιας διοίκησης σε εκπαίδευση, και η αναβάθμιση της ποιότητας της παρεχόμενης εκπαίδευσης στην πράξη.¹⁰

6. ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού»

Το ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» θέτει ως στρατηγικούς στόχους τη δημιουργία συνθηκών πλήρους απασχόλησης, τη βελτίωση της ποιότητας της εργασίας και της παραγωγικότητας, καθώς και την ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των επιχειρήσεων και του ανθρώπινου δυναμικού στις μεταβαλλόμενες συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού και των τεχνολογικών και παραγωγικών εξελίξεων. Στοχεύει επίσης στην ενίσχυση της απασχόλησης των γυναικών, των νέων, των εργαζομένων μεγαλύτερης ηλικίας και των ευάλωτων ομάδων και στην προώθηση της ισότιμης πρόσβασης στην αγορά εργασίας, καθώς και στη μείωση του κοινωνικού αποκλεισμού και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Μερικές από τις κυριότερες παρεμβάσεις του ΕΠ περιλαμβάνουν την εφαρμογή του Εθνικού Συστήματος Σύνδεσης της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης με την Απασχόληση, τον εκσυγχρονισμό των δομών και συστημάτων της αγοράς εργασίας, ενεργητικές πολιτικές απασχόλησης, μέτρα καταπολέμησης της αδήλωτης εργασίας, την εξατομικευμένη υποστήριξη των ανέργων καθώς και την ενίσχυση της απασχόλησης των νέων και των γυναικών. Το ΕΠ χρηματοδοτεί επίσης την προώθηση σύγχρονων τεχνικών δια βίου μάθησης στις επιχειρήσεις, μέτρα για την ενεργό γήρανση του εργατικού δυναμικού, στοχευμένες και ολοκληρωμένου χαρακτήρα παρεμβάσεις για την εργασιακή και κοινωνική ένταξη ευπαθών ομάδων, την ανάπτυξη της Κοινωνικής Οικονομίας, το Πρόγραμμα Ψυχαργώς, τον

¹⁰ Σύμβουλοι Ανάπτυξης «Noisis» ΕΠ Ανταγωνιστικότητα - Επιχειρηματικότητα 2007-2013, Ανάκτηση από: <http://www.noisisdev.gr>, Νοέμβριος 2010

αποϊδρυματισμό και την ανάπτυξη πολιτικών επανένταξης των Ατόμων με Αναπηρία.¹¹

7. ΕΠ «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση»

Το ΕΠ «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» επικεντρώνεται σε τρεις στρατηγικούς στόχους: επένδυση στο μέλλον – βελτίωση του επιπέδου των βασικών δεξιοτήτων όλων, μεταρρυθμίσεις στο εκπαιδευτικό σύστημα ώστε η δια βίου μάθηση να καταστεί πραγματικότητα για όλους και αύξηση της ποιότητας και της ελκυστικότητας της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Ενδεικτικές προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι η αναμόρφωση των προγραμμάτων σπουδών, η επιτάχυνση των ρυθμών ένταξης των νέων τεχνολογιών, η αναδόμηση της επαγγελματικής κατάρτισης, η επέκταση των Σχολείων Δεύτερης Ευκαιρίας, των Κέντρων Εκπαίδευσης Ενηλίκων και του Ανοικτού Πανεπιστημίου και η ενίσχυση των Ινστιτούτων Δια Βίου Εκπαίδευσης, η επιμόρφωση των εκπαιδευτικών και η ενισχυμένη διδασκαλία των μειονοτήτων.

8. ΕΠ «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής»

Το ΕΠ «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής» αποσκοπεί στην κάλυψη της χρηματοδότησης δραστηριοτήτων προπαρασκευής, διαχείρισης, παρακολούθησης, αξιολόγησης, πληροφόρησης-δημοσιότητας και ελέγχου των ΕΠ, καθώς και δραστηριότητες για την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας για την υλοποίηση των δράσεων των Ταμείων. Το ΕΠ «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής» συγχρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ και περιλαμβάνει κατηγορίες πράξεων που εμπίπτουν στα δύο πεδία παρέμβασης της τεχνικής βοήθειας:¹²

1ο πεδίο παρέμβασης: Υποστήριξη των επιτελικών φορέων του συστήματος διοίκησης και συντονισμού των ΕΠ για την προπαρασκευή, την εφαρμογή, την παρακολούθηση και τον έλεγχο.

¹¹ Σύμβουλοι Ανάπτυξης «Noisis» ΕΠ Ανταγωνιστικότητα - Επιχειρηματικότητα 2007-2013, Ανάκτηση από: <http://www.noisisdev.gr>, Νοέμβριος 2010

¹² Ε.Π. «ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ 2007-2013»

2ο πεδίο παρέμβασης: Υποστήριξη των επιτελικών φορέων του συστήματος διοίκησης και συντονισμού των ΕΠ για παρεμβάσεις εκπόνησης μελετών και αξιολογήσεων, καθώς και για παρεμβάσεις πληροφόρησης και δημοσιότητας.

2.4.ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Για την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας κατά την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013, στο επίπεδο των πέντε χωρικών ενότητων σχεδιάζονται πέντε Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ως εξής:

1. ΠΕΠ Μακεδονίας - Θράκης
2. ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας – Πελοποννήσου - Ιονίων Νήσων
3. ΠΕΠ Κρήτης και Νήσων Αιγαίου
4. ΠΕΠ Θεσσαλίας -Στερεάς Ελλάδας – Ηπείρου
5. ΠΕΠ Αττικής

Τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα θα συμβάλλουν στην κάλυψη των εθνικών στρατηγικών στόχων, όπως παρατέθηκαν στο Κεφάλαιο 4, συμπληρωματικά με τα τομεακά προγράμματα και με έμφαση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες κάθε χωρικής ενότητας / περιφέρειας, όπως αυτά εξειδικεύονται στο σχετικό τμήμα της περιφερειακής στρατηγικής

Λόγω του ότι τα 5 ΠΕΠ καλύπτουν Περιφέρειες που ανήκουν σε διαφορετική κατηγορία (αμιγής στόχος σύγκλισης, phasing out, phasing in), θα υπάρξει διαφοροποίηση του εύρους των παρεμβάσεων που θα υλοποιηθούν σε κάθε τέτοια κατηγορία.

Σε **κάθε περίπτωση**, τα ΠΕΠ για όλες τις Περιφέρειες θα καλύψουν έναν κοινό κορμό παρεμβάσεων ως εξής:

- κοινωνικές υποδομές,

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

Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας

Στο πλαίσιο του Στόχου «Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία», η Ελλάδα συμμετέχει στην

υλοποίηση των κάτωθι 12 ΕΠ.27

1. Προγράμματα Διασυνοριακής Συνεργασίας

1.1 Εξωτερικά σύνορα

Διμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ - IPA)

1. Ελλάδα-Αλβανία

2. Ελλάδα-πΓΔΜ

3. Ελλάδα–Τουρκία

Πολυμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ - IPA)

4. Αδριατική

Πολυμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ - ΕΝΠΙ)

5. MEDITERRANEAN SEA BASIN

6. BLACK SEA BASIN

1.2 Εσωτερικά σύνορα

Διμερής Διασυνοριακή Συνεργασία (ΕΤΠΑ)

7. Ελλάδα-Ιταλία

8. Ελλάδα-Κύπρος

9. Ελλάδα-Βουλγαρία

2. Προγράμματα Διακρατικής Συνεργασίας

10. MEDITERRANEAN SEA BASIN

11. SOUTH EAST EUROPEAN SPACE

3. Πρόγραμμα Διαπεριφερειακής Συνεργασίας (INTER-REGIONAL

COOPERATION PROGRAMME- INTERREG IV C)

2.5.ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΠ ΑΝΑ ΣΤΟΧΟ ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΟ

Τα όσα αναλύθηκαν παραπάνω συνοψίζονται στον παρακάτω Πίνακα, ο οποίος παρέχει εποπτικά την ανάλυση του συνόλου των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων ανά Στόχο και ανά Ταμείο.¹³

Λαμβάνοντας υπόψη:

α) τη στρατηγική επιλογή διαμόρφωσης πέντε χωρικών ενοτήτων και συνακόλουθα πέντε Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) που περιλαμβάνουν Περιφέρειες επιπέδου NUTS II διαφορετικού Στόχου,

β) τη στρατηγική επιλογή μείωσης του πλήθους των ΕΠ και τις αυστηρές απαιτήσεις του κανονιστικού πλαισίου ως προς τον μονοταμειακό χαρακτήρα των προγραμμάτων, που οδήγησαν στην αποκλειστική χρηματοδότηση των ΠΕΠ από το

¹³ Ε.Π. «ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ 2007-2013»

ΕΤΠΑ και κατ' επέκταση στην παρέμβαση του ΕΚΤ σε όλες τις Περιφέρειες, το γεγονός ότι οι παρεμβάσεις που θα υλοποιηθούν μέσω του ΕΚΤ συνιστούν μία συνεκτική εθνική στρατηγική, όπως για παράδειγμα οι δράσεις για την ενίσχυση της διοικητικής αποτελεσματικότητας και για τη μεταρρύθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος,

δ) το γεγονός ότι η ενδεχόμενη δημιουργία δύο ΕΠ συγχρηματοδοτούμενων από ΕΤΠΑ και άλλων δύο από ΕΚΤ για τις δύο Περιφέρειες του Στόχου 2 θα συντελούσε στη διαιώνιση της διαχειριστικής πολυπλοκότητας του συστήματος,

σχεδιάστηκαν 3 Τομεακά και 2 Περιφερειακά ΕΠ Στόχου «Σύγκλισης» και Στόχου

«Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας & Απασχόλησης» (multi-objective programmes) κάνοντας χρήση της σχετικής πρόβλεψης του Γενικού Κανονισμού (ΕΚ) 1083/2006. Σε αυτά τα ΕΠ, οι παρεμβάσεις στις Περιφέρειες Στόχου «Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας & Απασχόλησης» αποτυπώνονται σε διακριτούς Άξονες Προτεραιότητας.

2.6.ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ

Σημαντική παράμετρο για το σχεδιασμό των ΕΠ του ΕΣΠΑ αποτέλεσε η μέριμνα του ΥΠΟΙΟ για ισόρροπη περιφερειακή κατανομή των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων, στο πνεύμα των Αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δεκεμβρίου 2005, όπως ανακοινώθηκαν επίσημα στην Ελλάδα με επιστολή της Επιτρόπου Περιφερειακής Πολιτικής της ΕΕ, D. Huebner, τον Αύγουστο 2006.

Έτσι, οι επιλογές που έγιναν για την διάρθρωση του ΕΣΠΑ σε ΕΠ εξασφαλίζουν, κατ'αρχήν, την απόλυτη τήρηση των συνολικών πιστώσεων για κάθε μία από τις τρεις κατηγορίες Περιφερειών. Επιπλέον, για κάθε μία από τις Περιφέρειες μεταβατικής στήριξης το σκέλος ΕΤΠΑ είναι διασφαλισμένο, στο πλαίσιο διακριτών Αξόνων Προτεραιότητας στα οικεία ΠΕΠ, ενώ για το σκέλος ΕΚΤ υπάρχουν κατευθύνσεις προς τα τρία ΕΠ, ως προς τις πιστώσεις για κάθε μια από τις πέντε αυτές Περιφέρειες.

Τέλος, υπάρχει συνεχής παρακολούθηση της διαδικασίας σχεδιασμού και κατάρτισης των ΕΠ και μέριμνα ώστε ο επιμερισμός των πόρων μεταξύ των Περιφερειών του αμιγούς στόχου 1, που θα προκύψει συνολικά με την ολοκλήρωση της διαδικασίας κατάρτισης και διαπραγμάτευσης των ΕΠ, να ανταποκρίνεται στο πνεύμα των ενδεικτικών κατανομών ανά Περιφέρεια της επιστολής της Επιτρόπου Huebner.

2.7.ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα στοιχεία για τις μεταφορές στην Ελλάδα σε σχέση με αυτά της ΕΕ-15, υποδεικνύουν ότι η συμμετοχή του τομέα στην ανάπτυξη της χώρας είναι ισχυρότερη απ' ό,τι στην υπόλοιπη Ευρώπη. Με την άρση των εγγενών εμποδίων προσβασιμότητας, εξασφαλίζεται η ευρύτερη διάχυση της οικονομικής ανάπτυξης και των συνεργειών της οικονομικής δραστηριότητας τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Παράλληλα, οφείλεται και σε εξωγενείς γεωπολιτικούς παράγοντες, όπως η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η δημιουργία της Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου με τους Μεσογειακούς Εταίρους της Ε.Ε, που συντελεί στη διεύρυνση του ζωτικού οικονομικού χώρου της Ελλάδας διαμέσου και του συστήματος μεταφορών. Οι παράγοντες αυτοί σε συνδυασμό με την προς τα ανατολικά μετατόπιση του «γεωπολιτικού» κέντρου βάρους της ΕΕ-25, μεγεθύνουν τη σημασία της χώρας και του ρόλου της στην περιοχή των Βαλκανίων και της ανατολικής Μεσογείου. Η προοπτική αυτή αναμένεται να ενισχύσει το ρόλο του συστήματος μεταφορών της χώρας σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.¹⁴

2.8.ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η κατάσταση του βασικού διαπεριφερειακού οδικού δικτύου της χώρας παραμένει στο σύνολό της μέτρια, παρά τις σημαντικές τμηματικές βελτιώσεις των τελευταίων ετών. Βασική αιτία αποτελούν η εξάρτηση από μη αναβαθμισμένα σε ένα ομοιογενές επίπεδο σύγχρονων λειτουργικών προδιαγραφών οδικά τμήματα, καθώς και οι ελλείπουσες συνδέσεις. Ανεπάρκειες εντοπίζονται και στις συνδέσεις του βασικού

¹⁴ Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης, ΕΣΠΑ, Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης(ΠΑΑ), Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (ΕΠΑ).

οδικού δικτύου με τα αστικά κέντρα και τις παραγωγικές περιοχές της χώρας, καθώς επίσης και με σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους των λοιπών δικτύων μεταφορών (λιμένων, αεροδρομίων, εμπορευματικών κέντρων κ.λ.π.) με αποτέλεσμα να καθυστερεί η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα.

Επιπλέον, σημαντικές ελλείψεις παραμένουν στη βασική οδική υποδομή των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας.

Κύριος στόχος της χώρας είναι η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) με σύγχρονες προδιαγραφές και με προτεραιότητα στο σύστημα αξόνων ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ, που εντάσσεται στα 30 έργα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με την αποφ. Αριθ. 884/2004/ΕΚ «περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών». Παράλληλη επιδίωξη αποτελεί η συμπλήρωση/αναβάθμιση της αστικής οδικής υποδομής των μητροπολιτικών περιοχών και η βελτίωση της σύνδεσης των αστικών κέντρων, των παραγωγικών περιοχών της χώρας και των κύριων αρχαιολογικών και τουριστικών προορισμών με το ΔΟΔ, καθώς και η βελτίωση της σύνδεσης με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα της χώρας.

Παρά τις συνεχείς σημαντικές αυξήσεις, ο αριθμός των μικρών επιβατικών οχημάτων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα το 2003 ήταν περιορισμένος, σε σχέση με τον πληθυσμό της χώρας. Ο δείκτης οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους, παρότι στην Αττική δεν παρουσιάζει σημαντική υστέρηση, στην Ελλάδα συνολικά ήταν κατά το έτος αυτό 348, στο επίπεδο του 70% του αντίστοιχου δείκτη της Ε.Ε. των 15 και του 75% της Ε.Ε. των 25, με αποτέλεσμα η χώρα να κατατάσσεται στην 15η θέση στην Ε.Ε. των 15 και στην 20ή θέση στην Ε.Ε. των

Η θέση της χώρας ήταν πολύ υψηλότερη ως προς τον αριθμό λεωφορείων-πούλμαν και φορτηγών αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους – με τους ελληνικούς δείκτες σημαντικά υψηλότερους από τους αντίστοιχους μέσους της Ε.Ε.

2.9.ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η συμμετοχή του σιδηρόδρομου στις χερσαίες μεταφορές στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά περιορισμένη. Το 2000 ο σιδηρόδρομος μετείχε στις χερσαίες επιβατικές

μεταφορές της Ελλάδας με ποσοστό 1,8%, με τη χώρα να καταλαμβάνει την τελευταία θέση στην Ε.Ε. των 15 και την προτελευταία στην Ε.Ε. των 25. Η κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί τα πιο πρόσφατα χρόνια, δεδομένης της στασιμότητας στο επιβατικό έργο του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, σε αντίθεση με τις σχετικές αυξήσεις που εμφανίσθηκαν σε άλλες χώρες της Ε.Ε. Το ποσοστό του σιδηροδρόμου στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι επίσης περιορισμένο, λίγο άνω του 2%, έναντι 8% στην Ε.Ε. το 2002. Οι προοπτικές πάντως στον τομέα αυτό αρχίζουν να διαφαίνονται θετικές, δεδομένης της αύξησης στο εμπορευματικό έργο του σιδηροδρόμου τα τελευταία χρόνια.

Στα διευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα εντάσσεται ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας της χώρας, ο άξονας Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης / Προμαχώνα (Π.Α.Θ.Ε./Π.).

Παρά τον εκσυγχρονισμό του βασικού αυτού άξονα, εάν εξαιρεθούν τα τμήματα που αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος της προγραμματικής περιόδου 2000-2006, (περίπου 74% του μήκους του δικτύου), η γραμμή στο υπόλοιπο δίκτυο έχει πολύ

φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, πεπαλαιωμένη υποδομή, ενώ χαρακτηρίζεται από ανυπαρξία σύγχρονων τηλεπικοινωνιών και σηματοδότησης.

2.10.ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μέχρι σήμερα σημειώνονται σοβαρές καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων που εξυπηρετούν τις συνδυασμένες μεταφορές, με συνέπεια η Ελλάδα να μην διαθέτει ακόμα οργανωμένο και διαλειτουργικό δίκτυο εμπορευματικών κέντρων. Η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων δεν υλοποιήθηκε, κυρίως εξαιτίας της έλλειψης σχετικού νομικού πλαισίου, το οποίο ψηφίστηκε μόλις πρόσφατα.

Ταυτόχρονα, η διασύνδεση των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλασσίων και άλλων μεταφορικών δικτύων δεν παρουσίασε σημαντική βελτίωση κατά την προγραμματική περίοδο 2000-2006 και, έτσι το ελληνικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει προβλήματα και ελλείψεις στην οργάνωση και λειτουργία του, στις

υποδομές και αδυναμία εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών, με αρνητικές επιπτώσεις στη δυνατότητα προσέλκυσης διερχόμενων εμπορευματικών ροών.

Αστικές συγκοινωνίες και σχετικές υποδομές Το βασικότερο πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών, που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο στα μεγάλα αστικά κέντρα άπτεται του κυκλοφοριακού προβλήματος. Το πρόβλημα αυτό παρουσιάζει τάση επιδείνωσης, τόσο λόγω της συνεχούς αύξησης που παρατηρείται στη ζήτηση του σχετικού μεταφορικού έργου, όσο και του περιορισμένου ρυθμού αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας του αστικού οδικού δικτύου σε σχέση με την αντίστοιχη αύξηση της κυκλοφοριακής ζήτησης.

Κατά το στάδιο της κατάρτισης της πολιτικής μεταφορών, οι ανισότητες που είχαν διαπιστωθεί στην πρόσβαση σε υψηλού επιπέδου υπηρεσίες αστικών συγκοινωνιών, μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων χωρών της Ε.Ε. εξακολουθούν να υφίστανται, παρά την ουσιαστική βελτίωση του συστήματος (κυρίως στην Αθήνα) με σημαντικές παρεμβάσεις που ολοκληρώθηκαν και αποδόθηκαν σε λειτουργία. Η ζήτηση και οι απαιτήσεις για ποιοτική αναβάθμιση της εξυπηρέτησης, εξακολουθούν να αυξάνουν με γρήγορους ρυθμούς, καθιστώντας απαραίτητη την σημαντική αύξηση των βελτιωτικών παρεμβάσεων. Οι ανισότητες στο σύστημα αστικών συγκοινωνιών είναι επίσης έντονες μεταξύ των κύριων αστικών κέντρων της χώρας.

Το 2003 η Ελλάδα εξακολουθούσε να υστερεί των μέσων δεικτών ανά κάτοικο της Ε.Ε., αλλά η σχετική διαφορά μειώνεται, ιδιαίτερα από το 2000 και μετά, λόγω της ταχύτερης αύξησης του σχετικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα.

2.11.ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, λόγω της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας και του ανάγλυφου της, που καθιστά την αεροπορική σύνδεση απαραίτητη για την αποτελεσματική διασύνδεση του νησιωτικού χώρου και της Περιφέρειας με τα μεγάλα αστικά κέντρα. Τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της χώρας και η περιφερειακή της θέση σε σχέση με τα δυναμικά ευρωπαϊκά κέντρα, σε συνδυασμό με την μείωση του κόστους μετακίνησης που οφείλεται στην απελευθέρωση των αερομεταφορών, οδηγεί σε μία

σχεδόν απόλυτη εξάρτηση των διεθνών επιβατικών μετακινήσεων της χώρας από τις αεροπορικές μεταφορές. Οι αεροπορικές μεταφορές της χώρας αναμένεται να αποκτήσουν ακόμη μεγαλύτερο ρόλο με την διεύρυνση της Ε.Ε. και την επέκταση του ζωτικού οικονομικού χώρου της Ελλάδας προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη.

Στην Ελλάδα την τελευταία πενταετία παρατηρείται σημαντική αύξηση της συνολικής αεροπορικής επιβατικής κίνησης – 5% και 11% αύξηση στις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού αντίστοιχα. Επίσης, υπολογίζεται ότι το 2004 τα αεροδρόμια της Ελλάδας εξυπηρετούσαν περίπου το 4% της επιβατικής κίνησης μεταξύ των 25 Κρατών-Μελών της Ε.Ε. Η Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2004, κατατάσσεται στην 6η θέση μεταξύ των 25 Χωρών της Ε.Ε. ως προς το απόλυτο μέγεθος της επιβατικής κίνησης αερομεταφορών και στην 7η θέση ως προς το μέγεθος αυτό κατ' αναλογία με το μόνιμο πληθυσμό (ανά 1.000 κατοίκους) με ένα μεγάλο μέρος της κίνησης να δημιουργείται από πτήσεις charter που διακινούν τουρίστες προς και από τους διάφορους τουριστικούς προορισμούς της χώρας.

2.12.ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Λόγω του έντονου νησιωτικού της χαρακτήρα η Ελλάδα έχει σημαντική εξάρτηση από τις θαλάσσιες μεταφορές, που έχουν οδηγήσει στην ανάπτυξη μεγάλου αριθμού νησιωτικών λιμένων. Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων έχουν υλοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης / εκσυγχρονισμού στους κύριους εμπορευματικούς και σε επιλεγμένους ακτοπλοϊκούς λιμένες. Οι παρεμβάσεις αυτές, συμβάλλουν συνολικά στην ανάπτυξη των πανευρωπαϊκών θαλάσσιων εμπορευματικών διαδρόμων και ενισχύουν την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Παρά τη σχετική πρόοδο, η διασύνδεση των οδικών, θαλασσίων και άλλων μεταφορικών δικτύων της Ε.Ε. δεν έχει πλήρως επιτευχθεί, καθώς θα πρέπει να υλοποιηθούν συμπληρωματικές υποδομές, των οποίων η ολοκλήρωση θα επιτρέψει την κεφαλαιοποίηση των ωφελειών των προηγηθεισών επενδύσεων.

Στην Ελλάδα, η αύξηση του αριθμού των κατάπλων πλοίων, της διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας και της διακίνησης εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού

είναι σημαντική. Αντίθετα, περιορισμένη και φθίνουσα είναι η διακίνηση επιβατών τακτικών γραμμών εξωτερικού, ενώ στασιμότητα παρουσιάζει η κίνηση των τοπικών πορθμείων.

2.13.Η ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΘΕΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

Η επαλήθευση αυτή θα γίνει πριν την 30η Ιουλίου 2016. Θεωρείται ότι επαληθεύεται η αρχή της προσθετικότητας εάν ο ετήσιος μέσος όρος των εθνικών δημοσίων επιλέξιμων δαπανών κατά την περίοδο 2007-2013 έχει φτάσει τουλάχιστον στο επίπεδο των δαπανών που έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων ή που έχει αναθεωρηθεί ενδιάμεσα.

Οι Ελληνικές Αρχές θα πρέπει να παράσχουν τη σχετική πληροφόρηση σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ακολουθεί :

- Το αργότερο μέχρι 31 Ιανουαρίου 2016 : υποβολή συνολικών και ετήσιων πινάκων με τα τελικά στοιχεία για τα έτη 2007-2013
- Το αργότερο μέχρι 31 Μαρτίου 2016 : αν απαιτείται, μεθοδολογικές βελτιώσεις επί τη βάση σχολίων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
- Το αργότερο μέχρι 30 Ιουλίου 2016 : λήξη της προθεσμίας για την υποβολή τυχόν επιπρόσθετων πληροφοριών.

Αν οι Ελληνικές Αρχές δεν καταφέρουν να υποστηρίξουν ικανοποιητικά την επαλήθευση της προσθετικότητας έως την 30η Ιουλίου 2016, θα θεωρηθεί ότι δεν έχει γίνει σεβαστή η αρχή της προσθετικότητας. Η μη επαλήθευση της αρχής της προσθετικότητας επισύρει δημοσιονομικές διορθώσεις που μπορεί να φτάσουν μέχρι το 5% της κοινοτικής συνδρομής για τον στόχο της Σύγκλισης.¹⁵

¹⁵ ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ
2007 – 2013, Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η Μεθοδολογία της έρευνας αναλύεται μέσα από τρεις βασικές μεθόδους που χρησιμοποιούνται σε μία μελέτη: το θετικισμό, τη φαινομενολογία και την ενεργητική μελέτη. Υπάρχουν ποικίλα μέσα μεθοδολογίας έρευνας. Εδώ θα επικεντρωθούμε στα τρία πιο βασικά, το θετικισμό, τη φαινομενολογία και την ενεργητική μελέτη.

Ο θετικισμός και η φαινομενολογία είναι φιλοσοφικές έννοιες των κοινωνικών επιστημών. Κάθε φιλοσοφική έννοια έχει τις δικές της αρχές και αξίες και στηρίζεται σε διαφορετικές ερευνητικές απόψεις. Φυσικά κάθε ερευνητής ακολουθεί κάποιες από τις φιλοσοφικές αυτές έννοιες. Συχνότερα οι ερευνητές στηρίζονται στην αντίστροφη φιλοσοφία κατά τη διάρκεια της μελέτης τους δηλαδή αντιστρέφουν τα γεγονότα προκειμένου να δούνε τι θα γινόταν στην πραγματικότητα αν τα γεγονότα θα συνέβαιναν διαφορετικά. Ο θετικισμός σαν φιλοσοφία παρουσιάζει πως πραγματικά είναι τα γεγονότα και πώς θα έπρεπε να τα μελετήσουμε στηριζόμενοι σε λογικά επιχειρήματα προκειμένου να φτάσουμε στο επιθυμητό αποτέλεσμα .

Κάποια από τα βασικά συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε χρησιμοποιώντας αυτή τη μέθοδο είναι: 1) Ότι ο ερευνητής πρέπει να λειτουργεί ανεξάρτητα και ανεπηρέαστα προκειμένου να καταλήξει σε σωστά συμπεράσματα. 2) Ο ερευνητής πρέπει να στηρίζεται μόνο σε στοιχεία τα οποία απορρέουν από την ερευνά του και όχι από τα προσωπικά του πιστεύω και τις αξίες που τον χαρακτηρίζουν. 3) Ο ερευνητής πρέπει να δίνει σημασία μόνο στα γεγονότα. Συγχρόνως πρέπει να γνωρίζει τις γνώμες άλλων ερευνητών να έχει γνώση της βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας του θέματος που αναλύει άλλα και της νομοθεσίας που το διέπει αν υπάρχει. Ο ερευνητής εφόσον έχει γνώση όλων των παραπάνω πρέπει να έχει την αφαιρετική ικανότητα να κρατάει από όλα τα στοιχεία που γνωρίζει μόνο αυτά που πραγματικά των ενδιαφέρουν. 4) Ο ερευνητής πρέπει να υποστηρίξει το θέμα του χρησιμοποιώντας λειτουργικά μέσα όπως ερωτηματολόγια έχοντας ένα μεγάλο δείγμα προκειμένου να προχωρήσει σε στατιστική ανάλυση.

Αντίθετα με τον θετικισμό η φαινομενολογική έρευνα παρουσιάζει τον κόσμο να στηρίζεται μόνο σε κοινωνικά θεμέλια και όχι σε αντικειμενικά . Γι αυτό το λόγο ο

ερευνητής δεν χρειάζεται να στηριχτεί σε ανάλυση συμπεριφορών και γεγονότων αλλά σε φαινομενικά κριτήρια όπως η εμπειρία . Ο ερευνητής μπορεί να μελετάει τους γύρω του ακόμα και τον ίδιο του τον εαυτό, όποτε όμως τον “συμφέρει” μπορεί να αφαιρέσει τον εαυτό του από αυτή τη μελέτη.

Από την άλλη στην φαινομενολογική μέθοδο ο ερευνητής πέρα από την επιφάνεια των γεγονότων πρέπει να ερευνήσει και τους δευτερεύοντες παράγοντες στους οποίους στηρίζονται αυτά τα γεγονότα. Πρέπει να ελέγχει το κάθε στοιχείο σαν μια ολοκληρωμένη εικόνα , και να παράγει τις δικές του ιδέες και αντιλήψεις . Σε γενικές γραμμές η φαινομενολογική έρευνα βασίζεται σε γνώμες και αντιλήψεις άλλων πάνω στις οποίες πρέπει να στηρίζεται ο ερευνητής για να διαμορφώσει τις δικές του ιδέες και απόψεις για το θέμα.

Η τρίτη ερευνητική μέθοδος είναι η δραστική έρευνα. Αυτή η μέθοδος δανείζεται πολλά από τις προηγούμενες. Η βασική παράμετρος αυτής της μεθόδου είναι η βάση για την αλλαγή . Η αλλαγή είναι ο βασικός στόχος μιας έρευνας. Το κλασικό μοντέλο της δραστικής μελέτης στηρίζεται σε πέντε βασικές παραμέτρους: σκοπός και επιλογή, μελέτη, αλλαγή βασισμένη σε στοιχεία - πληροφορίες αλλά και την αίσθηση του ερευνητή, προσωπική άποψη στην έρευνα, γνώσεις.

Σκοπός και επιλογή: Σημαίνει ότι η δραστική έρευνα δεν δέχεται την επιστήμη απόλυτα ανεξάρτητη από τις αξίες και τονίζει τη σημασία της πιθανότητας σε σχέση με την πρόβλεψη. Οι άνθρωποι πρέπει να έχουν ξεκάθαρες αξίες προκειμένου να έχουν ποιο ξεκάθαρες βλέψεις αλλά και να μπορούν να τις επιτύχουν.

Μελέτη: Η δραστική έρευνα είναι ένας συνδυασμός επίλυσης ρεαλιστικών και πρακτικών προβλημάτων . Οπότε η έρευνα βοηθάει στην επίλυση προβληματικών καταστάσεων, χρησιμοποιώντας υπαρκτές θεωρίες και όχι κατασκευασμένες. Η μελέτη επικεντρώνεται στο πρόβλημα αλλά και στην επίλυση του.

Αλλαγή βασισμένη σε στοιχεία - πληροφορίες αλλά και την αίσθηση του ερευνητή: Αυτή η παράμετρος βοηθάει στην περίπτωση που η αλλαγή είναι ο απόλυτος στόχος του ερευνητή . Ο ερευνητής κάνει συστηματική συλλογή στοιχείων μέχρι να επιτύχει το στόχο του.

Προσωπική άποψη στην έρευνα: Η προσωπική άποψη στην έρευνα παίζει ρόλο

προκειμένου να βάλει ο ερευνητής την δική του σφραγίδα στην έρευνα.

Γνώσεις: Ο ερευνητής προτού αρχίσει την ερευνά του πρέπει να αυξήσει τις γνώσεις του προκειμένου να επιτύχει τον στόχο του δηλαδή να επιλύσει τα προβλήματα του οργανισμού που αναλύει.

Ο μελετητής πρέπει να επικεντρωθεί στην δραστική έρευνα συμπεριλαμβάνοντας και άλλους ανθρώπους σε αυτήν και στη διαδικασία αλλαγής να συμπεριλάβει όλα τα τμήματα του οργανισμού. Πρέπει να λάβει υπόψη του τους ανθρώπινους παράγοντες που επηρεάζουν την κατάσταση χρησιμοποιώντας τεστ, συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια.

3.1 ΠΟΣΟΤΙΚΗ

Η ποσοτική έρευνα είναι αυτή που χρησιμοποιούνται στατιστικά μοντέλα για να αναλυθούν τα αποτελέσματα της. Η ποσοτική έρευνα γίνεται κυρίως με το ερωτηματολόγιο. Το ερωτηματολόγιο είναι ένα ειδικό έντυπο που περιλαμβάνει συνήθως τυποποιημένες ερωτήσεις για τη συλλογή συγκεκριμένων στοιχείων. Αποτελεί την πιο δημοφιλή μέθοδο συλλογής πρωτόγεννων στοιχείων. Βέβαια , η χρήση του ερωτηματολογίου είναι συνυφασμένη με τη διενέργεια δημοσκοπήσεων. Εν τούτοις, ερωτηματολόγια χρησιμοποιούνται και σε πειραματικές μελέτες, αλλά και έρευνες. Η σύνταξη του ερωτηματολογίου είναι ένας από του σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν την ποιότητα των στοιχείων που θα συλλέγουν. Υπάρχει συγκεκριμένη διαδικασία που περιγράφεται παρακάτω για να πάρει το ερωτηματολόγιο την τελική του μορφή. Αυτή έχει 7 σταδία τα οποία είναι¹⁶:

1. Προκαταρκτικές αποφάσεις. Ο ερευνητής πρέπει να καθορίσει

Ø Τι είδους πληροφορίες είναι αναγκαίο να συλλέγουν

Ø Από ποιους θα συλλέγουν

Ø Με ποια μέθοδο θα συλλέγουν οι πληροφορίες

2. Αποφάσεις για το περιεχόμενο των ερωτήσεων. Αυτές αφορούν περισσότερο

¹⁶ Mc Daniel, C & Gates,R (1995) “Marketing Research Essentials”, West Publishing Company

στις πληροφορίες που θα συλλέγουν, παρά στη μορφή και στο ύφος της κάθε ερώτησης χωριστά. Σε αυτό εδώ το στάδιο πρέπει να εξετάσουμε αν μια ερώτηση είναι αναγκαία και μετά αν η ερώτηση είναι ικανοποιητική – επαρκής, ώστε να μας δώσει τις απαιτούμενες πληροφορίες

3. Αποφάσεις για την διατύπωση των ερωτήσεων. Το στάδιο αυτό αφορά στη φρασεολογία και το λεξιλόγιο που θα χρησιμοποιηθούν για να διατυπωθεί η κάθε ερώτηση.
4. Αποφάσεις για το τύπο των ερωτήσεων. Στο στάδιο αυτό ο ερευνητής πρέπει να αποφασίσει για το τύπο των ερωτήσεων. Υπάρχουν τρεις τύποι ερωτήσεων.

- Ø Ανοιχτές, είναι αυτές που δίνουν την δυνατότητα και την ελευθέρια στον ερωτώμενο να απαντήσει στην ερώτηση όπως αυτός νομίζει, χρησιμοποιώντας τις δικές του λέξεις

- Ø Ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής, αυτές παρέχουν την δυνατότητα στον ερωτώμενο να επιλέξει μεταξύ πολλών προεπιλογών απαντήσεων. Σε ορισμένες περιπτώσεις η απάντηση θα είναι μόνο μια, ενώ σε άλλες, μπορεί να δοθούν περισσότερες από μια απαντήσεις.

- Ø Οι διχοτομικές ερωτήσεις επιτρέπουν στον ερωτώμενο να επιλέξει μόνο μια από τις δυο δυνατές απαντήσεις.

5. Αποφάσεις για τη σειρά των ερωτήσεων. Οι ερωτήσεις πρέπει να έχουν μια λογική

σειρά. συνήθως αρχίζουν με κάποιες ερωτήσεις γενικού περιεχομένου και για να γνωρίζει ο ερευνητής κάποια δημογραφικά χαρακτηριστικά και στην συνέχεια πάει στις γενικές ερωτήσεις και από εκεί σε κάποιες πιο ειδικές.

6. Αποφάσεις για τη διάταξη και εμφάνιση του ερωτηματολογίου. Ένα ερωτηματολόγιο πρέπει να έχει μια επαγγελματική εμφάνιση, έτσι ο ερευνητής πρέπει

να προσέξει την στοίχιση των ερωτήσεων τις γραμματοσειρές κ.τ.λ.

7.Αποφάσεις για το προέλεγχο και την αναθεώρηση του ερωτηματολογίου. σκοπός είναι να γίνει ένας προέλεγχος έτσι ώστε να διορθωθούν τυχόν λάθη ή ατέλειες. συνήθως δίνεται ένα μικρό δείγμα στην αγορά ώστε να δουν τις αντιδράσεις του κοινού πριν αρχίσει η ερευνά.

3.2 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Η ποιοτική έρευνα αποτελείται από την σε βάθος συνέντευξη, την ομάδα εστίασης ενδιαφέροντος, τις συγκεκαλυμμένες τεχνικές και την παρατήρηση. Η χρήση αυτών παρουσιάζει αλματώδη αύξηση την τελευταία δεκαετία, τόσο στις ΗΠΑ, όσο και στην Ευρώπη.

1. ΣΕ ΒΑΘΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Σύμφωνα με την μέθοδο αυτή, ο ερευνητής πραγματοποιεί μια «πρόσωπο με πρόσωπο» συνέντευξη με τον ερωτούμενο, η οποία συνήθως διαρκεί 30-45 λεπτά. Ο ερευνητής δεν έχει μια σειρά προκαθορισμένων ερωτήσεων που πρέπει να απαντήσει ο ερωτώμενος, όπως συμβαίνει με τη χρήση του ερωτηματολογίου. Αντίθετα έχει την ευχέρεια να δημιουργήσει ερωτήσεις, να ζητήσει διευκρινίσεις για συγκεκριμένες απαντήσεις και γενικώς να προσπαθήσει να συλλέξει τις καλύτερες, κατά το δυνατόν πληροφορίες. Η σε βάθος συνέντευξη θεωρείται ως η καταλληλότερη τεχνική για τη συλλογή πληροφοριών στις εξής περιπτώσεις¹⁷:

- Ø Όταν απαιτείται απόλυτη και πλήρης διευκρίνιση για τις συμπεριφορές, επιθυμίες, τάσεις, γνώμες διαθέσεις και ανάγκες των καταναλωτών.
- Ø Όταν το προς μελέτη θέμα θεωρείται προσωπικό και «απόρρητο»
- Ø Όταν το προς ερευνά θέμα θεωρείται ευαίσθητο και συναισθηματικό
- Ø Όταν η φύση του θέματος μπορεί να αναγκάσει τους ερωτούμενους να συμφωνήσουν με τη γνώμη των μελών μια ομάδας και να δώσουν κοινωνικά αποδεκτές απαντήσεις

¹⁷ Tull, D. & Hawkins, D. (1987) "Marketing research: Measurements and Method", 4th Edition, McMillian Publishing

Ø Όταν απαιτείται λεπτομερείς κατανόηση πολύπλοκο αποφάσεων ή και συμπεριφορών.

Ø Όταν οι συνεντεύξεις γίνονται με επαγγελματίες για τη φύση της δουλεία τους.

Το μεγάλο πλεονέκτημα είναι η πληθώρα των πληροφοριών που μπορεί να συλλέξει κανείς. Από την άλλη, απαιτούνται ερευνητές που να διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα, αλλά και κάποιες ειδικές δεξιότητες.

2. ΟΜΑΔΑ ΕΣΤΙΑΣΗΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ (FOCUS GROUP)

Στην μέθοδο αυτή ένας μικρός αριθμός ατόμων συνήθως 8 – 12, συγκεντρώνονται σε κάποιο χώρο, για να μιλήσουν για το θέμα, που ενδιαφέρει τον ερευνητή. Ο χώρος αυτός είναι ειδικά διαμορφωμένος με την ύπαρξη μονόδρομου καθρέπτη, για να είναι δυνατή η παρακολούθηση της συζήτησης από τον ερευνητή, καθώς και όλων των απαραίτητων οπτικοακουστικών μέσων. Η συζήτηση κατευθύνεται από τον συντονιστή και διαρκεί συνήθως από μια έως τρεις ώρες. Η τεχνική μπορεί να αποδειχθεί χρήσιμη για τις παρακάτω περιπτώσεις

Ø Για τη γέννηση ιδεών σχετικών με την ανάπτυξη νέων προϊόντων

Ø Για την αξιολόγηση νέων προϊόντων

Ø Για την ανάπτυξη της επικοινωνιακής και διαφημιστής στρατηγικής ενός προϊόντος

Ø Για το σχεδιασμό ερωτηματολογίου

Ø Για τη δημιουργία υποθέσεων που μπορούν να ελέγχουν στατιστικά μεταγενέστερα.

Η σύνθεση των συμμετεχόντων γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να αντανakλά τα χαρακτηριστικά της αγοράς στόχο για τη οποία ενδιαφέρεται ο ερευνητής. Οι συμμετέχοντες συνήθως επιλέγονται με τέτοιο τρόπο ώστε η ομάδα που θα προκύψει να είναι σχετικά ομοιογενής για να περιορίζονται όσο το δυνατόν οι αντεγκλήσεις και οι συγκρούσεις. Ο ρόλος του συντονιστή είναι πολύ κρίσιμος για τη

συνολική διαδικασία. Σε γενικές γραμμές, ο συντονιστής, πρέπει να προσπαθεί να κινηθεί σε τρία επίπεδα.

1. Να δημιουργήσει την κατάλληλη άνετη ατμόσφαιρα μεταξύ των συμμετεχόντων, να καθιερώσει τους στόχους της ομάδας και να θεσμοθετήσει τους κανόνες συμπεριφοράς.
2. Να προκαλέσει έντονες συζητήσεις μεταξύ των συμμετεχόντων σε θέματα 'κλειδιά'
3. Να συνοψίσει τις απαντήσεις των συμμετεχόντων και να καθορίσει την έκταση της συμφωνίας τους με τις απαντήσεις αυτές.

3. ΣΥΓΚΕΚΑΛΥΜΜΕΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ

Οι συγκεκριμένες τεχνικές έχουν τη βάση τους στη θεωρία ότι η περιγραφή αντικειμένων απαιτεί ερμηνεία και η ερμηνεία που δίνεται από τον ερωτώμενο εκφράζει τη στάση του, τις αξίες του και τα πιστεύω του. όσο πιο αφηρημένο είναι το αντικείμενο που πρέπει να περιγράψει τόσο πιο αναγκασμένος είναι να αποκαλύψει τον εσωτερικό του κόσμο ώστε να κάνει την περιγραφή. Οι τεχνικές όπως οι εξής¹⁸:

- ∅ Συσχετισμός λέξεων. Στη μέθοδο αυτή ο ερευνητής παρουσιάζει μια κατάσταση με διάφορες λέξεις και ζητάει από τον ερωτώμενο να πει την πρώτη λέξη που έρχεται στο μυαλό του. Η κατάσταση των λέξεων περιλαμβάνει λέξεις που είναι ουδέτερες, ώστε να μην αποκαλυφθεί ο σκοπός της μελέτης.
- ∅ Συμπλήρωση φράσης. Στην τεχνική αυτή, ο ερωτώμενος καλείται να συμπληρώσει μια ημιτελή φράση με τις πρώτες σκέψεις που έρχονται στο μυαλό του. Οι απαντήσεις αυτές καταγράφονται «λέξη προς λέξη» και στη συνέχεια αναλύονται.
- ∅ Συμπλήρωση ιστορίας. Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή δίνεται στον ερωτώμενο

¹⁸ Dibb, Simkin, Pride and Ferrell, 1994 "Marketing, concepts and strategies" Houghton Mifflin

μιας ημιτελής ιστορίας, την οποία καλείται να συμπληρώσει

- Ø Συμπλήρωση εικόνας. Στη μέθοδο αυτή δίνεται στον ερωτώμενο μια εικόνα που παρουσιάζει ένα ή περισσότερα άτομα σε κάποια κατάσταση. Ένα ή περισσότερα από αυτά τα άτομα φαίνεται να έχει – έχουν εκφέρει μια γνώμη ή να έχει – έχουν πει κάτι., ενώ τα άλλα άτομα φαίνονται να είναι έτοιμα να απαντήσουν ή να σκέφτονται κάτι.. Ο ερωτώμενος πρέπει να συμπληρώσει αυτές τις απαντήσεις ή σκέψεις. Όπως και στις προηγούμενες τεχνικές, ο ερωτώμενος δίνει απαντήσεις που αντανακλούν το υποσυνείδητο του.
- Ø Έλεγχος θεματικής αντίληψης. Στην τεχνική αυτή δίνεται στον ερωτώμενο μια εικόνα ή σειρά εικόνων που πρέπει να μελετήσει για ένα σύντομο χρονικό διάστημα. Στη συνέχεια καλείται να γράψει μια ιστορία στην οποία να περιγράψει τι νομίζει ότι συμβαίνει ή ότι θα συμβεί στην εικόνα. Ο τρόπος με τον οποίο άπαντα οδηγεί στην ερμηνεία του, καθώς και στη στάση του, για το αντικείμενο της μελέτης.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Αυτή η μέθοδος είναι η παρατήρηση και καταγραφή της συμπεριφοράς δίχως λεκτική επικοινωνία. Οι πληροφορίες που μπορούν να συγκεντρωθούν είναι απεριόριστες. Πρέπει να σχεδιάζεται και να εκτελείται συστηματικά και προγραμματισμένα. Υπάρχουν τρεις λόγοι που κάνουν την παρατήρηση την επιθυμητή μέθοδο συλλογής στοιχείων.

1. Οι καταναλωτές πολλές φορές δεν μπορούν να θυμηθούν συμπεριφορές ή λόγους συμπεριφορών
2. Σε αρκετές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα στην κατανάλωση «αρνητικών» προϊόντων, οι καταναλωτές δεν επιθυμούν να δώσουν απαντήσεις ή έχουν την τάση να αποκρύπτουν τον συνολικό όγκο κατανάλωσης των προϊόντων αυτών.

3.3 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΕΙΓΜΑ

Το δείγμα ορίζεται από τους Mc Daniel, C & Gates,R στο βιβλίο τους «Marketing Research Essentials», ως το αριθμητικό δεδομένο, βάση του οποίου ο ερευνητής επιλέγει με τυχαίο ή όχι τρόπο το μέγεθος των ερωτώμενων το οποίο πρόκειται να έχει η έρευνα την οποία θα διεξάγει. Ουσιαστικά το δείγμα βοηθά τον ερευνητή να βάλει σε συγκεκριμένες ασφαλιστικές δικλίδες την έρευνα του, να έχει μια σαφή εικόνα της γνώμης της ομάδας που επέλεξε να ερευνήσει και σε γενικές γραμμές να μπορεί να αποδείξει αριθμητικά ότι όντως οι ερωτώμενοι είναι ικανοποιητικού αριθμού οπότε και οι απαντήσεις όντως επιβεβαίωσαν και τα ερευνητικά μας ερωτήματα και τις υποθέσεις μας¹⁹.

3.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ / ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Στόχος της επικείμενης έρευνας είναι να διαπιστωθεί αν οι επιχειρήσεις είναι ενημερωμένες σε σχέση με το ΕΣΠΑ και κατά πόσο και αν έχουν ευεργετηθεί από σχετικά προγράμματα.

Σύμφωνα με τον Παρασκευόπουλο (1993), η ποσοτική έρευνα χρησιμοποιείται όταν ο ερευνητής θέλει να ερευνήσει σε βάθος έναν οργανισμό αλλά και όταν θέλει να έχει μια άποψη από το σύνολο του. Η ποσοτική έρευνα είναι η πλέον κατάλληλη μεθοδολογία για την παρούσα έρευνα, αφού η διερεύνηση ενός προβλήματος δεν είναι ο σκοπός και στόχος της έρευνας αλλά η γενίκευση και η καθιέρωση των μεταβλητών που αποτελούν το εξεταζόμενο μοντέλο και η εφαρμογή αυτού. Εναλλακτική μέθοδος θα ήταν η ποιοτική διερεύνηση του προβλήματος όπου συνεντεύξεις θα οδηγούσαν στην παράθεση του 'προβλήματος' από την οπτική των συμμετεχόντων²⁰.

3.5. ΔΕΙΓΜΑ / ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ

Σαν δείγμα επιλέξαμε 10 επιχειρήσεις σε Κρήτη και Έβρο στις οποίες

¹⁹ Mc Daniel, C & Gates,R (1995) "Marketing Research Essentials", West Publishing Company

²⁰ Παρασκευόπουλου Ι.(1993), *Μεθοδολογία Επιστημονικής Έρευνας*, Τόμος 1, Αθήνα.

προωθήσαμε ερωτηματολόγιο μέσω e-mail . Απαντήθηκαν ερωτηματολόγια από 30 περίπου άτομα , των οποίων οι απόψεις θα μας βοηθήσουν να καταλήξουμε σε ασφαλή για την εργασία συμπεράσματα.²¹ .

²¹ Fondaneche D., (2000), Guide for Statistical Analysis, England, Prentice Hall Publishing, pp.24-28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

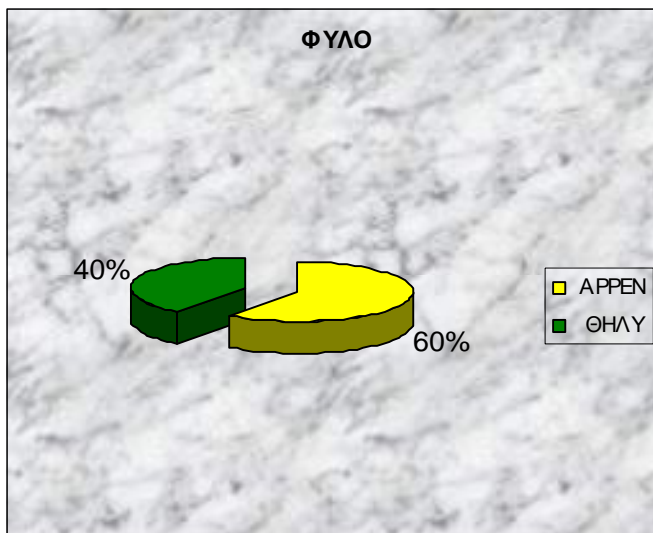
ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Φύλλο

Άρρεν

Θύλυ

1. Φύλλο



Στο παρόν ερώτημα, παρατηρούμε από το παραπάνω αναλυτικό γράφημα ότι οι άνδρες υπερτερούν έναντι των γυναικών με ποσοστό της τάξης του 60% έναντι του 40% των γυναικών.

2. Ηλικία

25-30

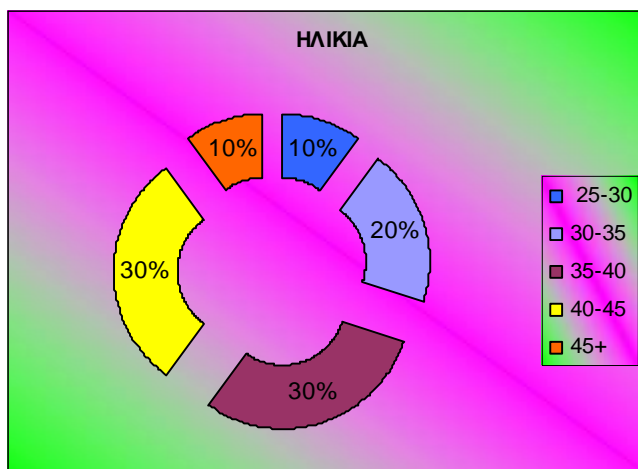
30-35

35-40

40-45

45+

2. Ηλικία



Όσον αφορά τις ηλικίες των συμμετεχόντων στην έρευνα, το 10% είναι από 25 έως 30 ετών, το 20% από 30 έως 35 ετών, το 30% από 35 έως 40 ετών, το 30% από 40 έως 45 ετών και το 10% από 45 ετών και άνω.

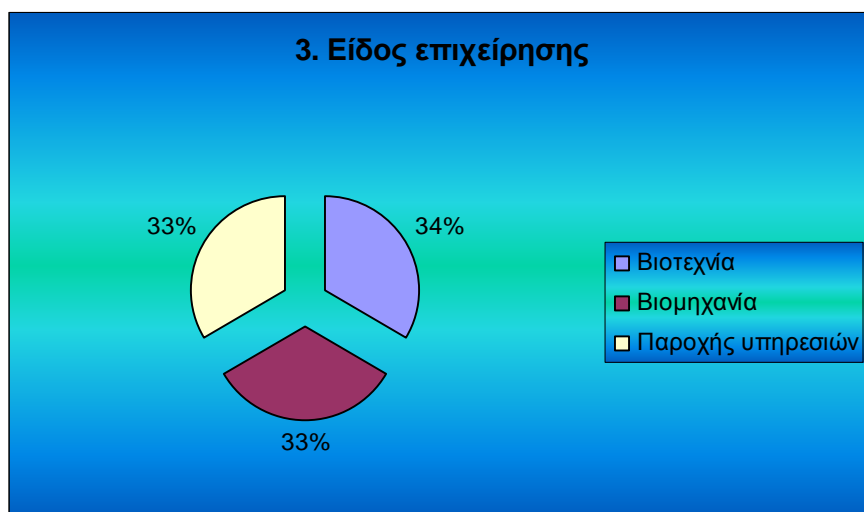
Οι ηλικίες που έχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά, είναι μεταξύ 35 και 45 ετών.

3. Είδος επιχείρησης

Βιοτεχνία

Βιομηχανία

Παροχής υπηρεσιών



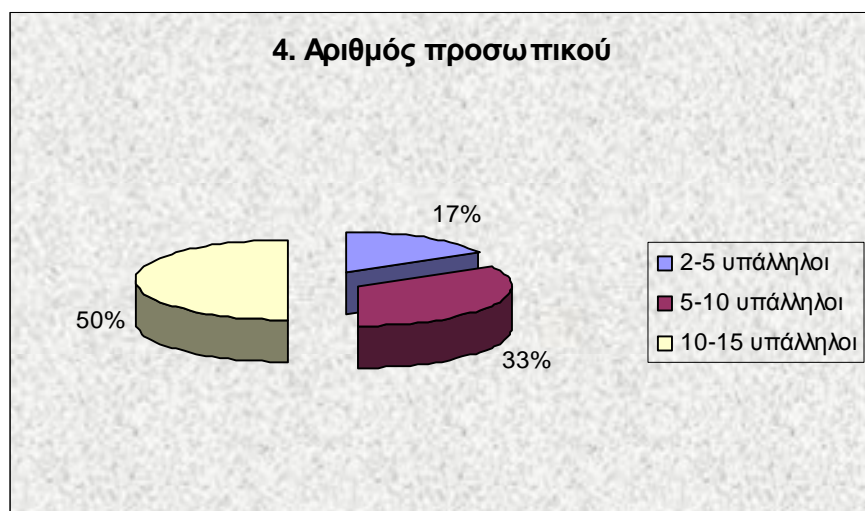
Το 34% ανέφερε ότι ανήκει σε βιοτεχνία, το 33% βιομηχανία και το 33% εταιρία παροχής υπηρεσιών.

4. Αριθμός προσωπικού

2-5 υπάλληλοι

5-10 υπάλληλοι

10-15 υπάλληλοι



Το 17% δήλωσε ότι είναι 2 με 5 υπαλλήλους, το 33% από 5 μέχρι 10 υπαλλήλους και το 50% από 10 μέχρι 15 υπαλλήλους .

5. Χρόνια προϋπηρεσίας

5-10 χρόνια

10-20 χρόνια

20+30 χρόνια

30+ χρόνια



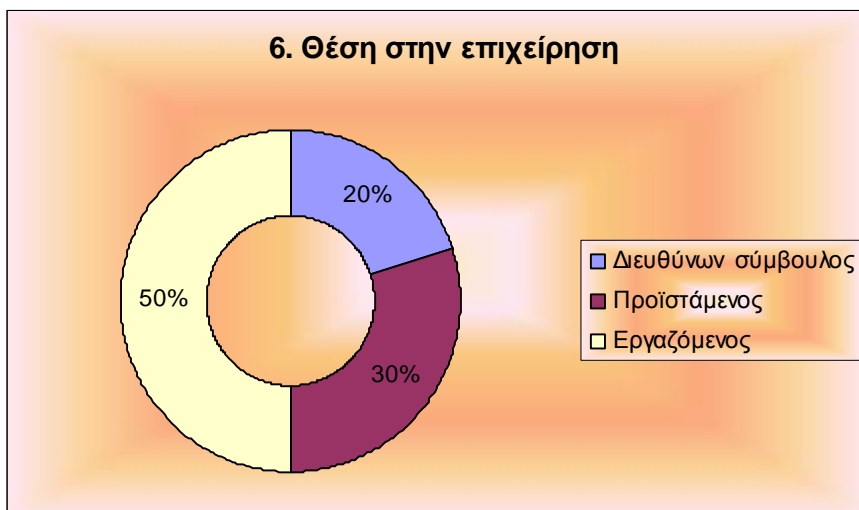
Το 33% έχει προϋπηρεσία 5 με 10 χρόνια, το 50% με τις περισσότερες απαντήσεις από 10 με 20 χρόνια, και το 17% 20 με 30 χρόνια.

6. Θέση στην επιχείρηση

Διευθύνων σύμβουλος

Προϊστάμενος

Εργαζόμενος



Το 20% είναι διευθύνοντες σύμβουλοι, το 30% προϊστάμενοι και το 50% εργαζόμενοι υπάλληλοι.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

7. Ήταν χρονοβόρα η διαδικασία ένταξης ΕΣΠΑ;

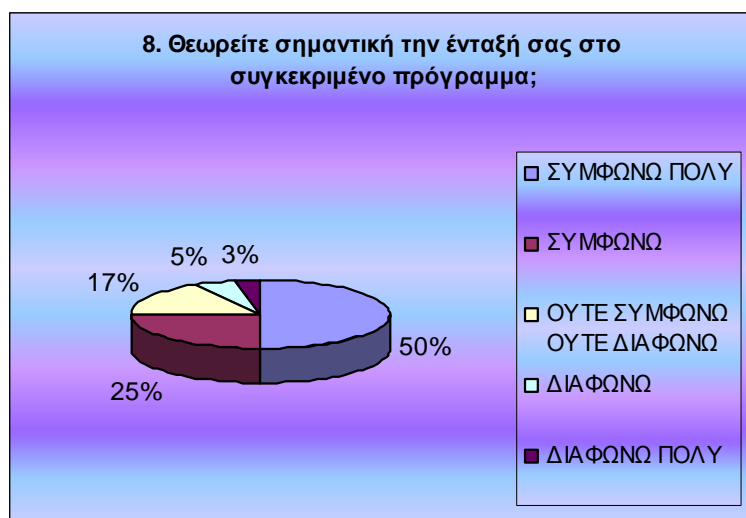
| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |



Σχετικά με το αν ήταν χρονοβόρα η διαδικασία ένταξης του ΕΣΠΑ το 34% ποσοστό το οποίο καλύπτει και την πλειοψηφία, δήλωσε ότι συμφωνεί πολύ, το 33% απάντησε πως επίσης συμφωνεί, το 17% κράτησε ουδέτερη θέση μη συμφωνώντας αλλά ούτε και διαφωνώντας, το 8% είπε ότι διαφωνεί με κάτι τέτοιο και τέλος το υπόλοιπο 8% διαφώνησε πολύ με το ερώτημα.

8. Θεωρείτε σημαντική την ένταξή σας στο συγκεκριμένο πρόγραμμα;

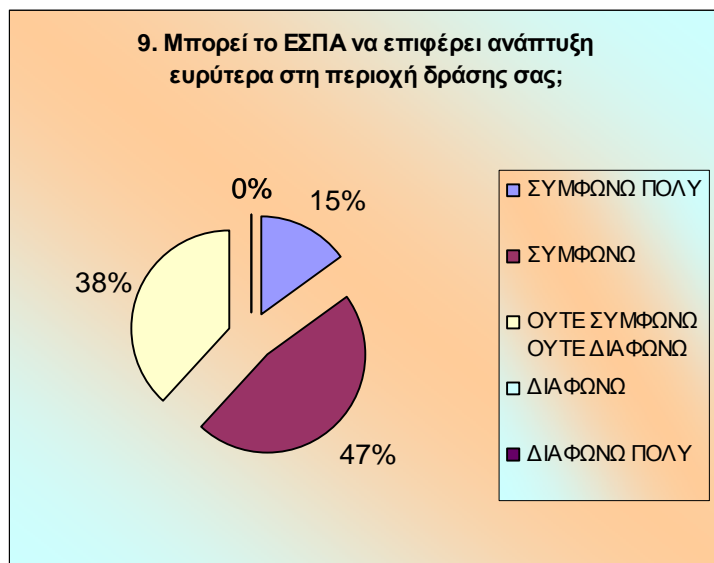
| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |



Σχετικά με το αν είναι σημαντική η ένταξή τους στο πρόγραμμα όπως φαίνεται και από το σχετικό γράφημα με τα κατάρτιζόμενα αποτελέσματα, παρατηρούμε ότι ένα ποσοστό της τάξης του 50% , ποσοστό το οποίο έχει και τις πιο πολλές απαντήσεις, δήλωσε ότι συμφωνεί πολύ με κάτι τέτοιο, ένα 25% απάντησε ότι επίσης συμφωνεί, ένα 17% στη συνέχεια ούτε συμφώνησε ούτε διαφώνησε, ένα 5% διαφώνησε με το ερώτημα και τέλος ένα μόλις 3% διαφώνησε πολύ.

9. Μπορεί το ΕΣΠΑ να επιφέρει ανάπτυξη ευρύτερα στη περιοχή δράσης σας;

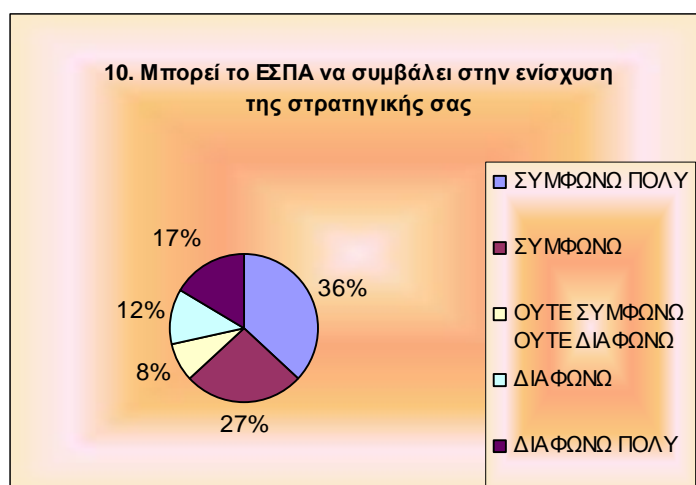
| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |



Αναφορικά με το αν το ΕΣΠΑ να επιφέρει ανάπτυξη ευρύτερα στη περιοχή παρατηρούμε ότι ένα ποσοστό της τάξης του 15% δήλωσε ότι συμφωνεί πολύ με αυτό, ένα ποσοστό της τάξης του 47% το οποίο είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό από τα υπόλοιπα απάντησε ότι επίσης συμφωνεί με το ερώτημα, ένα 38% είπε ότι δεν συμφωνεί αλλά και δεν διαφωνεί κρατώντας ουδετερότητα, ενώ κανείς δεν είπε ότι διαφωνεί πολύ.

10. Μπορεί το ΕΣΠΑ να συμβάλει στην ενίσχυση της στρατηγικής σας

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |

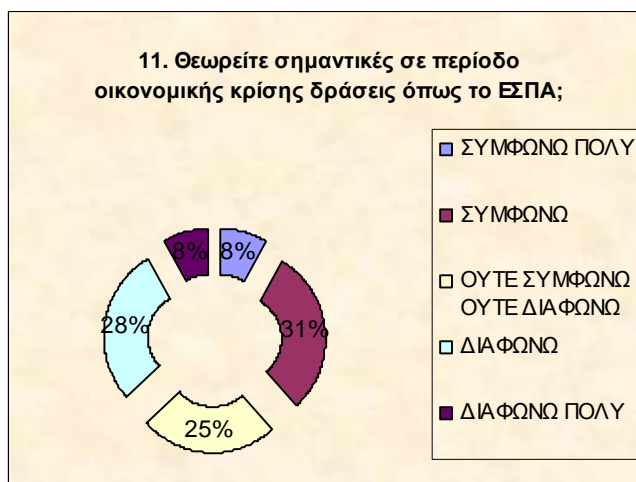


Όσον αφορά το αν το ΕΣΠΑ συμβάλει στην ενίσχυση της στρατηγικής παρατηρούμε από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, ότι ένα 36% είναι πολύ σύμφωνο με αυτό, ένα ποσοστό της τάξης του 27% είναι επίσης σύμφωνο με το ερώτημα, στη συνέχεια το 8% δεν πήρε συγκεκριμένη θέση μη συμφωνώντας ή διαφωνώντας, ένα ποσοστό της τάξης του 12% δήλωσε ότι διαφωνεί και τέλος, το υπόλοιπο 17% είπε ότι διαφωνεί πολύ.

Η πλειοψηφία ανήκει στο 36% το οποίο δήλωσε ότι συμφωνεί πολύ

11. Θεωρείτε σημαντικές σε περίοδο οικονομικής κρίσης δράσεις όπως το ΕΣΠΑ;

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |



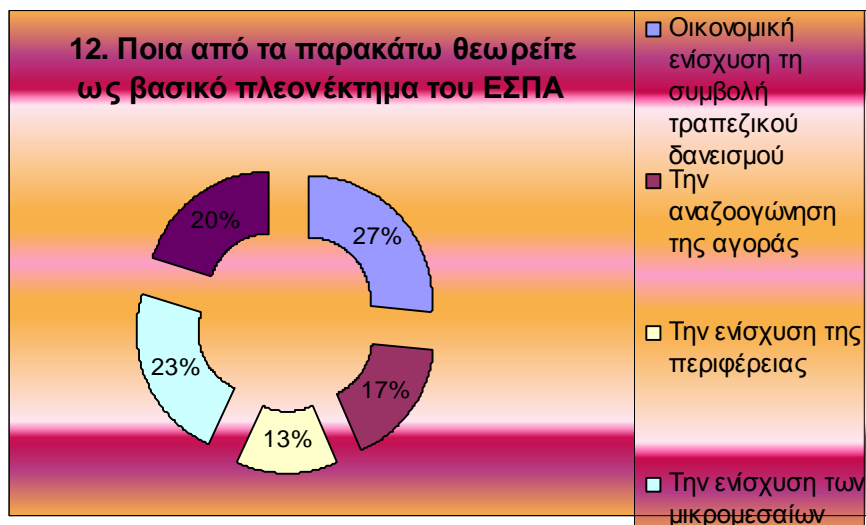
Σχετικά με το αν είναι σημαντικές σε περίοδο οικονομικής κρίσης δράσεις όπως το ΕΣΠΑ τροφίμων παρατηρούμε από το παραπάνω σχετικό σχεδιάγραμμα, ότι ένα ποσοστό της τάξης του 8% δήλωσε πως συμφωνεί πολύ, ένα ποσοστό της τάξης

του 31% το οποίο έχει και τις περισσότερες δοσμένες απαντήσεις, δήλωσε ότι επίσης συμφωνεί, στη συνέχεια βλέπουμε ένα ποσοστό του 25% να μη συμφωνεί ούτε και να διαφωνεί, έπειτα ένα ποσοστό της τάξης του 28% διαφωνεί και τέλος, ένα 8% διαφωνεί πολύ με το ερώτημα.

Οι περισσότεροι, από τους συμμετέχοντες στην έρευνα, είναι πολύ σύμφωνοι

12. Ποια από τα παρακάτω θεωρείτε ως βασικό πλεονέκτημα του ΕΣΠΑ

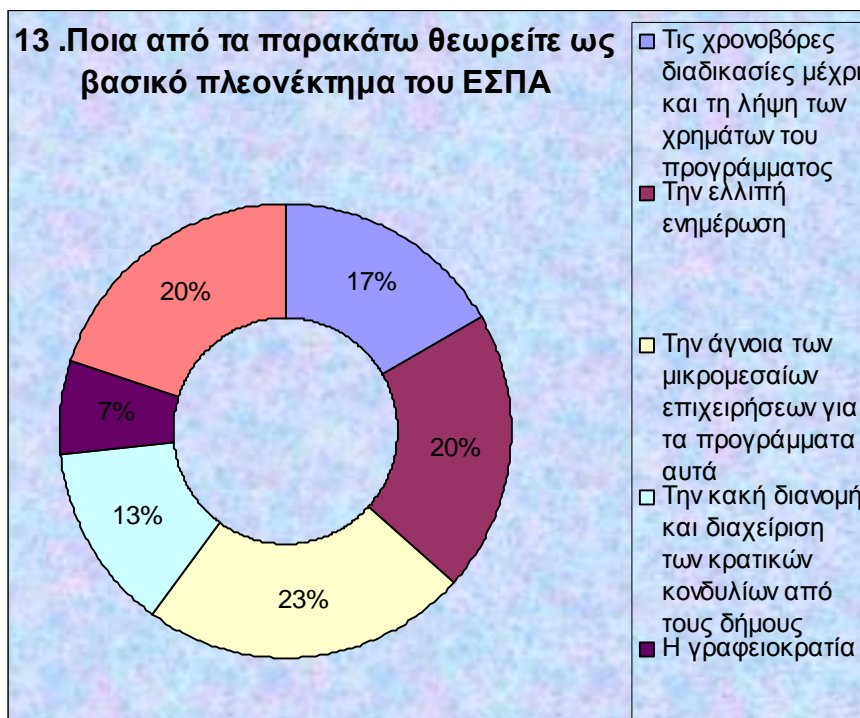
| |
|---|
| Οικονομική ενίσχυση της συμβολής τραπεζικού δανεισμού |
| Την αναζοογόνωση της αγοράς |
| Την ενίσχυση της περιφέρειας |
| Την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων |
| Άλλο |



Ως πλεονεκτήματα του ΕΣΠΑ, το 27% είπε η Οικονομική ενίσχυση της συμβολή τραπεζικού δανεισμού , το 17% Την αναζοογώνηση της αγοράς , το 13% Την ενίσχυση της περιφέρειας , το 23% Την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και το 20% έδωσε άλλη απάντηση.

13 .Ποια από τα παρακάτω θεωρείτε ως βασικό πλεονέκτημα του ΕΣΠΑ

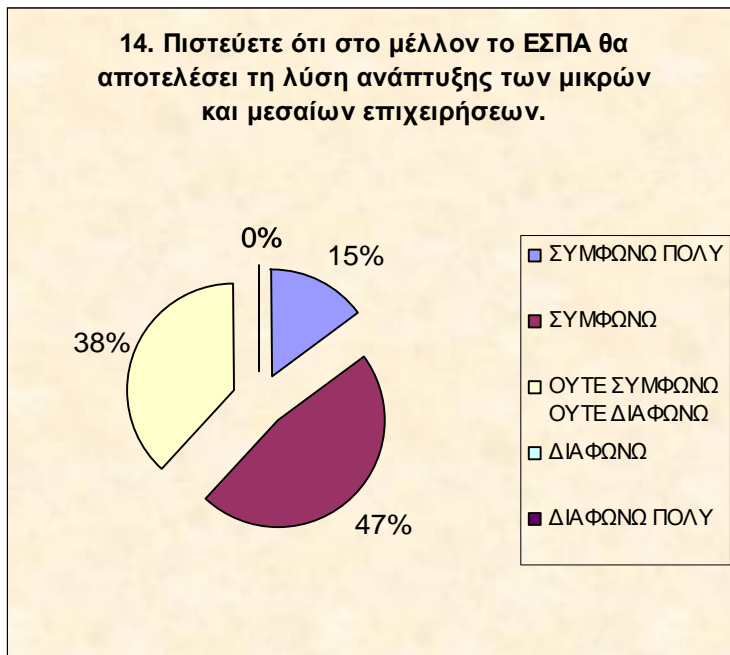
| |
|--|
| Τις χρονοβόρες διαδικασίες μέχρι και τη λήψη των χρημάτων του προγράμματος |
| Την ελλιπή ενημέρωση |
| Την άγνοια των μικρομεσαίων επιχειρήσεων για τα προγράμματα αυτά |
| Την κακή διανομή και διαχείριση των κρατικών κονδυλίων από τους δήμους |
| Η γραφειοκρατία |
| Άλλο |



Ως πλεονεκτήματα του ΕΣΠΑ, το 17% είπε Τις χρονοβόρες διαδικασίες μέχρι και τη λήψη των χρημάτων του προγράμματος , το 20% Την ελλιπή ενημέρωση , το 23% Την άγνοια των μικρομεσαίων επιχειρήσεων για τα προγράμματα αυτά , το 13% Την κακή διανομή και διαχείριση των κρατικών κονδυλίων από τους δήμους , το 7% είπε Η γραφειοκρατία και το 20% έδωσε άλλη απάντηση.

14. Πιστεύετε ότι στο μέλλον το ΕΣΠΑ θα αποτελέσει τη λύση ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |



Σχετικά με το αν το μέλλον το ΕΣΠΑ θα αποτελέσει τη λύση ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων παρατηρούμε ότι ένα ποσοστό της τάξης του 15% δήλωσε ότι συμφωνεί πολύ με αυτό, ένα ποσοστό της τάξης του 47% το οποίο είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό από τα υπόλοιπα απάντησε ότι επίσης συμφωνεί με το

ερώτημα, ένα 38% είπε ότι δεν συμφωνεί αλλά και δεν διαφωνεί κρατώντας ουδετερότητα, ενώ κανείς δεν είπε ότι διαφωνεί πολύ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

Στη παρούσα έρευνα πήραν μέρος άνδρες και γυναίκες με τους άνδρες να είναι περισσότεροι και ηλικίας κυρίως 30 με 50 ετών . Βασιζόμενοι στα μεγαλύτερα ποσοστά των απαντήσεων, είδαμε οτι πρόκειται για εργαζόμενους που εργάζονται σε βιοτεχνίες, βιομηχανίες και εταιρίες παροχής υπηρεσιών μέχρι και 15 άτομα στο σύνολο.

Επικράτησε η άποψη οτι η διαδικασία ένταξης του ΕΣΠΑ ήταν σχετικά χρονοβόρα και η ένταξή τους στο πρόγραμμα θεωρήθηκε πάρα πολύ σημαντική.

Θεωρήθηκε οτι το ΕΣΠΑ πρόκειται να επιφέρει ανάπτυξη ευρύτερα στη περιοχή και θα συμβάλει στην ενίσχυση της στρατηγικής. Οι δράσεις όπως το ΕΣΠΑ τροφίμων είναι πολύ σημαντικές και ειδικά σε περίοδο οικονομικής κρίσης

Αναφέρθηκαν ως πλεονεκτήματα του ΕΣΠΑ η Οικονομική ενίσχυση της συμβολής τραπεζικού δανεισμού, η αναζοογώνηση της αγοράς , η ενίσχυση της περιφέρειας , η ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και μειονεκτήματα όπως οι χρονοβόρες διαδικασίες μέχρι και τη λήψη των χρημάτων του προγράμματος, η ελλιπής ενημέρωση, η άγνοια των μικρομεσαίων επιχειρήσεων για τα προγράμματα αυτά, η κακή διανομή και διαχείριση των κρατικών κονδυλίων από τους δήμους καθώς και γραφειοκρατία.

Ολοκληρώνοντας, καταλήξαμε μέσα από τα ευρήματα της έρευνας οτι το ΕΣΠΑ θα αποτελέσει τη λύση ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων .

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ολοκληρώνοντας τη παρούσα εργασία και έχοντας μελετήσει διεξοδικά το υπό εξέταση θέμα, καταλήγουμε στο ότι μέσα από επιχορηγούμενα κονδύλια, του κράτους για απαιτούμενες ενέργειες όπως για παράδειγμα για την καλύτερη λειτουργία του ΕΣΠΑ , πραγματοποιούνται σημαντικές εξελίξεις σε πολλούς τομείς. Μέσα από τις κατάλληλες υποδομές και ανάλογες ενέργειες, σημειώνεται σημαντική μείωση της ανεργίας μιας και αυξάνεται η απασχόληση εργαζομένων, καθώς επίσης η βελτίωση της αξιοπιστίας των σιδηροδρομικών δικτύων και της αποτελεσματικής μετακίνησης ατόμων και αγαθών

Επίσης με την άρτια λειτουργία του ΕΣΠΑ σημειώνονται και τα παρακάτω οφέλη:

- Ο περιορισμός του χρόνου ταξιδιού λόγω αύξησης της ταχύτητας και η βελτίωση της αξιοπιστίας των δρομολογίων.

-Η δια-λειτουργικότητα των Μεταφορικών Δικτύων.

-Η διευκόλυνση και η ανάπτυξη του δια-μετακομιστικού εμπορίου λόγω της εξασφάλισης ικανοποιητικών από απόψη ποιότητας συνδέσεων με τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

-Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής της ηπειρωτικής ενδοχώρας και η άρση της απομόνωσης και πληθυσμιακής αποδυνάμωσης της, που θα δημιουργηθεί με την βελτίωση της προσπελασιμότητάς της και την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων.

-Η μείωση του κόστους μετακίνησης και η αντίστοιχη εξοικονόμηση ενέργειας που θα προκύψουν με τη βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς και τη διεύρυνση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, παράλληλα με την παρελκυστική μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

-Η επιτάχυνση της Πολιτικής των Μεταφορών για μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

-Η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στις αεροπορικές μεταφορές, και η μείωση των καθυστερήσεων των πτήσεων

-Η επίτευξη συνδυασμένων μεταφορών

-Η αναβάθμιση του επιπέδου ζωής των πολιτών

-Η καλύτερη προβολή της χώρας

-Η αναβάθμιση του τουρισμού της χώρας μας μέσω των αποδοτικών μετακινήσεων στην περιφέρεια αλλά και στα αστικά κέντρα²².

Από το σύνολο της παρούσας εργασίας εύλογα συμπεραίνεται ότι η επιλογή του μεταφορικού μέσου σχετίζεται άμεσα με τις επιθυμίες των τουριστών – ταξιδιωτών και με την οικονομική τους κατάσταση καθώς επίσης και με τον χρόνο που έχουν στην διάθεση τους.

Συνεπώς ένας τουρίστας επιλέγει πλοίο, αεροπλάνο, τρένο ή λεωφορείο για να ταξιδέψει ανάλογα με τα χρήματα που διαθέτει, τον χρόνο που μπορεί να σπαταλήσει αλλά και με το κατά πόσο θέλει να ταξιδέψει άνετα.

Στις μέρες μας το αεροπλάνο έχει μεγαλύτερο κόστος σε σχέση με τα άλλα μέσα αλλά είναι το πιο γρήγορο μέσο και παρέχει άνεση. Από την άλλη το τρένο προσφέρει άνεση αλλά οι τιμές του είναι πιο οικονομικές. Η επιλογή του αυτοκινήτου – λεωφορείου δίνει την δυνατότητα μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα κάτι που δεν προσφέρουν τα άλλα μέσα.

Το κοινό σημείο όλων των μεταφορικών μέσων είναι ότι αναμφίβολα προκαλούν ρύπανση στο περιβάλλον και ηχορύπανση γι' αυτό και οι κυβερνήσεις τα τελευταία χρόνια επιδιώκουν να αναπτύξουν βιώσιμες μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον για περιορίσουν τις εκπομπές. Βέβαια και στην περίπτωση αυτή το κάθε μέσο εκπέμπει διαφορετικής έντασης ρύπους.

Ο τουρισμός για την χώρα μας που διαθέτει πλούσιο φυσικό κάλλος αλλά και για άλλες χώρες είναι πολύ σημαντικός τομέας και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος από τους ρύπους των μεταφορών επιβαρύνει την περιβαλλοντική κατάσταση της Ελλάδος και ασκεί αρνητική επιρροή στον τουρισμό. Παράλληλα οι διάφορες

²² Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2006, «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες», Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

κακοτεχνίες στους δρόμους και σε άλλα μέσα μεταφοράς καθώς και οι καθυστερήσεις κατασκευής των έργων αποτελούν σημαντικά μειονεκτήματα για τον τουρισμό.

Είναι λοιπόν αναγκαίο να παρέμβει η πολιτεία με την λήψη διαφόρων μέτρων προκειμένου να αναπτύξει τις μεταφορές αλλά και να προστατέψει το περιβάλλον. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την ευαισθητοποίηση και την πληροφόρηση των πολιτών και τουριστών αλλά και με την εφαρμογή ενός κατάλληλου προγράμματος ανάπτυξης των μεταφορών.

Το επιχειρησιακό πρόγραμμα που αναφέρεται στην μελέτη αναμένεται να επιλύσει σημαντικά προβλήματα αλλά απαιτείται από την μεριά της πολιτείας συνεργασία, οργάνωση και προγραμματισμός για να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα.

Βασική προϋπόθεση για να επιτευχθούν όλα τα ανωτέρω και να αποκτήσει η Αθήνα το Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών που δικαιούται, είναι να υπάρξει αφενός μεν ειλικρινής διάλογος μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, αφετέρου δε ψύχραιμη, πλήρης και λεπτομερής μελέτη κάθε επιμέρους θέματος ενταγμένη σε ένα Ενιαίο Συγκοινωνιακό Σχέδιο.

Με βάση τέλος τις αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα μπορεί να προβεί:

στον κεντρικό σχεδιασμό και ανάλυση του δικτύου εξυπηρέτησης με θαλάσσιες συγκοινωνίες των νησιών των άγονων γραμμών του Αιγαίου, με στόχο την οικονομική βιωσιμότητα της επιχείρησης, καθώς και στην ολοκληρωμένη παρακολούθηση λειτουργίας του δικτύου από φορείς της πολιτείας, της τοπικής αυτοδιοίκησης και ιδιώτες

στην προώθηση παράλληλων ενεργειών κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης του τόπου, που θα ενισχύεται και από την ενδοεπικοινωνία των νησιών και τη διασύνδεσή τους με τον ευρύτερο ελλαδικό χώρο

Στη συνέχιση της παροχής εξυπηρέτησης προς τουριστικούς προορισμούς που εξυπηρετούν οι άγονες γραμμές σαν μία Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας, κοινωνικά και αναπτυξιακά απολύτως απαραίτητη, με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου

Και τέλος στη θέσπιση κριτηρίων χορήγησης αδειών σκοπιμότητας με βάση ένα σύστημα προσόντων που να βασίζεται σε στοιχεία ανταγωνισμού κυρίως πάνω σε θέματα ποιότητας και επιπέδου εξυπηρέτησης

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Communication from the Commission to the spring European Council: Time to move up a gear, Brussels,
2. The new programming period 2007-2013. Methodological working documents. Working Document No.3. The verification of
3. additionality for the Convergence objective
4. Thematic Evaluation of the Structural Funds' Contributions to the Lisbon Strategy. Danish Technological Institute,
5. Commission staff working paper "Working together for growth and jobs: next steps in implementing the revised Lisbon
6. <http://www.espa.gr>
7. The New Programming Period, 2007-2013: Methodological Working Papers. Working Paper no. 2. INDICATORS FOR
8. MONITORING AND EVALUATION: A PRACTICAL GUIDE
9. ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 14ης Οκτωβρίου 2004 σχετικά με την υλοποίηση των πολιτικών απασχόλησης των κρατών μελών, (2004/741/EK).

10. OECD (2005), Economic Policy Reforms: Going for growth, Ch. 8, pp. 123-145.
11. Σύμβουλοι Ανάπτυξης «Noisis» ΕΠ Ανταγωνιστικότητα - Επιχειρηματικότητα 2007-2013, Ανάκτηση από: <http://www.noisisdev.gr>, Νοέμβριος 2010
12. Σύμβουλοι Ανάπτυξης «Noisis» ΕΠ Ανταγωνιστικότητα - Επιχειρηματικότητα 2007-2013, Ανάκτηση από: <http://www.noisisdev.gr>, Νοέμβριος 2010
13. Ε.Π. «ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ 2007-2013»
14. Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης, ΕΣΠΑ, Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης(ΠΑΑ), Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας (ΕΠΑ).
15. ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ 2007 – 2013, Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών
16. Mc Daniel, C & Gates,R (1995) “Marketing Research Essentials”, West Publishing Company
17. Tull, D. & Hawkins, D. (1987) “Marketing research: Measurements and Method”, 4th Edition, McMillian Publishing
18. Dibb,Simkin, Pride and Ferrell, 1994 “Marketing, concepts and strategies” Houghton Mifflin
19. Mc Daniel, C & Gates,R (1995) “Marketing Research Essentials”, West Publishing Company
20. Παρασκευόπουλου Ι.(1993), *Μεθοδολογία Επιστημονικής Έρευνας*, Τόμος 1, Αθήνα.
21. Fondaneche D., (2000), Guide for Statistical Analysis, England, Prentice Hall Publishing, pp.24-28
22. strategy”, SEC (2005) 622, 2 May 2005.
23. 25.1.2006, Country chapters Part II to COM (2006) 30

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1. Φύλλο

Άνδρας

Γυναίκα

2. Ηλικία

Είδος επιχείρησης

Βιοτεχνία

Βιομηχανία

Παροχής υπηρεσιών

3. Αριθμός προσωπικού

2-5

5-10

10-15

4. Χρόνια προϋπηρέσιας

5-10

10-20

20+30

30+

5. Θέση στην επιχείρηση

Διευθύνων σύμβουλος

Προϊστάμενος

Εργαζόμενος

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

6. Ήταν χρονοβόρα η διαδικασία ένταξης ΕΣΠΑ;

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |

7. Θεωρείτε σημαντική την ένταξή σας στο συγκεκριμένο πρόγραμμα;

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |

8. Μπορεί το ΕΣΠΑ να επιφέρει ανάπτυξη ευρύτερα στη περιοχή δράσης σας;

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |

9. Μπορεί το ΕΣΠΑ να συμβάλει στην ενίσχυση της στρατηγικής σας

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |

| |
|--------------|
| Διαφωνώ πολύ |
|--------------|

10. Θεωρείτε σημαντικές σε περίοδο οικονομικής κρίσης δράσεις όπως το ΕΣΠΑ;

| |
|--------------|
| Συμφωνώ πολύ |
|--------------|

| |
|---------|
| Συμφωνώ |
|---------|

| |
|---------------------------|
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
|---------------------------|

| |
|---------|
| Διαφωνώ |
|---------|

| |
|--------------|
| Διαφωνώ πολύ |
|--------------|

11. Ποια από τα παρακάτω θεωρείτε ως βασικό πλεονέκτημα του ΕΣΠΑ

| |
|---|
| Οικονομική ενίσχυση τη συμβολή τραπεζικού δανεισμού |
|---|

| |
|-----------------------------|
| Την αναζοογόνηση της αγοράς |
|-----------------------------|

| |
|------------------------------|
| Την ενίσχυση της περιφέρειας |
|------------------------------|

| |
|--|
| Την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων |
|--|

| |
|------|
| Άλλο |
|------|

12 .Ποια από τα παρακάτω θεωρείτε ως βασικό πλεονέκτημα του ΕΣΠΑ

| |
|--|
| Τις χρονοβόρες διαδικασίες μέχρι και τη λήψη των χρημάτων του προγράμματος |
| Την ελλιπή ενημέρωση |
| Την άγνοια των μικρομεσαίων επιχειρήσεων για τα προγράμματα αυτά |
| Την κακή διανομή και διαχείριση των κρατικών κονδυλίων από τους δήμους |
| Η γραφειοκρατία |
| Άλλο |

13. Πιστεύετε ότι στο μέλλον το ΕΣΠΑ θα αποτελέσει τη λύση ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

| |
|---------------------------|
| Συμφωνώ πολύ |
| Συμφωνώ |
| Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ |
| Διαφωνώ |
| Διαφωνώ πολύ |

