

ΕΣΠΑ: Μήπως δεν είναι στραβός ο γιαλός;

Του Δημήτρη Μάρδα

Αν καθηγητή Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του ΑΠΘ

Από το σύνολο των περίπου 65 δις ευρώ των πρώτων τριών κοινοτικών πλαισίων στήριξης (ΚΠΣ), οι κατασκευαστικές εταιρίες απορρόφησαν σχεδόν το 80%. Πλην αυτού του ποσού, να σημειώσουμε ότι το χιλιόμετρο ενός ελληνικού αυτοκινητόδρομου στοίχισε 4-5 φορές περισσότερο από ότι το αντίστοιχο ενός όμοιου δρόμου σε άλλο κράτος-μέλος της ΕΕ.

Βάσει των παραπάνω θα περιμέναμε να έχουμε σήμερα ένα σύνολο ρωμαλέων κατασκευαστικών εταιριών, που να σαρώνουν έργα στη Μόσχα, στα Βαλκάνια, στις Αραβικές και τις Παρεύξεινιες χώρες, στα πρότυπα της γειτονικής μας Τουρκίας. Αντί αυτού διαπιστώνουμε ότι η μια μετά την άλλη εργολήπτρια εταιρία συρρικνώνεται απολύοντας κόσμο και 'ζητιανεύοντας' για νέα κονδύλια από το ΕΣΠΑ με σκοπό την επιβίωση της!.

Από το σύνολο της νέας συμφωνίας των 14 δις ευρώ που αφορά στα εναπομείναντα κονδύλια του ΕΣΠΑ, **τα 11 δις ευρώ αναφέρονται (πάλι) σε έργα (δρόμους, γεφύρια κ.λπ)!!!**. Με τα υπόλοιπα 3 δις θα «βουλευτούν» οι πάντες, έρευνα, παιδεία, βιομηχανία, τουρισμός, λιανεμπόριο, περιβάλλον, μεταφορές, γεωργία κ.λπ. Αυτό θεωρείται επιτυχία για τον Υπουργό Ανάπτυξης, κο. Χρυσοχοΐδη. **Μήπως όμως πάλι στραβά αρμενίζουμε;**

Εν μέσω κρίσης και αποσάθρωσης του παραγωγικού ιστού της χώρας, η Ελλάδα έχει ανάγκη από επενδύσεις σε αυτοκινητόδρομους και τούνελ ή σε άλλους παραγωγικούς τομείς που να προσφέρουν **εμπορεύσιμα αγαθά και υπηρεσίες** στην οικονομία;

Είναι δυνατόν πάλι η συντριπτική πλειοψηφία των κονδυλίων του ΕΣΠΑ να χαθεί έτσι όπως χάθηκε το Γ' ΚΠΣ στο όνομα της ολοκλήρωσης κάποιων ημιτελών και υπερκοστολογημένων έργων; Πότε θα κατανοήσουν οι κυβερνώντες ότι αρχή όλων είναι οι επενδύσεις σε ανθρώπινο κεφάλαιο, το οποίο ακολούθως παράγει εξωστρεφείς υπηρεσίες ή εξαγωγή προϊόντα;

Πλούτο παράγουν οι επενδύσεις στην παραγωγή εν γένει και όχι οι άδειοι πια από φορτηγά αλλά και ιδιώτες -λόγω ύφεσης- πανάκριβοι αυτοκινητόδρομοι ή οι ασφαλτοστρωμένοι γεωργικοί αγροτικοί δρόμοι, που διασχίζουν ακαλλιέργητα χωράφια.

Όταν λοιπόν δίνονται τα 11 δις για χαλίκια, άσφαλο και τούβλα, τι δυνατότητες για την οικονομία μπορούν να διανοίξουν τα υπόλοιπα 3 δις ευρώ; Τι είναι προτιμότερο σήμερα, το κτίσιμο ενός κτηρίου ή η χρηματοδότηση δεκάδων επιχειρηματικών ιδεών και νέων ερευνητών που θα συμβάλλουν, μέσα από την παραγωγή έξυπνων προϊόντων, στην δυναμική ανάπτυξη της χώρας; Ή μήπως πιστεύει κανείς ότι με αυτόν τον τρόπο θα συγκρατηθεί ή και θα μειωθεί η ανεργία, όπως συνέβαινε επί χούντας;

Υπάρχει ακόμη περιθώριο έτσι ώστε μέρος των παραπάνω 11 δις ευρώ να στραφεί σε άλλους τομείς της οικονομίας.

Ο Υπουργός Ανάπτυξης, κος. Χρυσοχοΐδης τόνισε σε συνέντευξη του πρόσφατα, προς έκπληξη πολλών, ότι είναι «ανεπίτρεπτο να έχουμε 5,5 δις ευρώ παρκαρισμένα σε έργα που κοιμούνται με συνέπεια να στερούμε πόρους...».

Η κριτική αυτή σε ποιους αναφέρεται; Στους άκρως αναποτελεσματικούς υπουργούς της «επάρατης Δεξιάς», στην προκάτοχό του που ανασχεδίαζε για ένα έτος το ΕΣΠΑ προσφέροντας το 78% του προϋπολογισμού του, στους εργολάβους ή στον ίδιο που παρέμεινε αδρανής εδώ και τόσο καιρό, προωθώντας με καθυστέρηση τον επενδυτικό νόμο όπως και μέτρα για τις επιχειρήσεις χωρίς ιδιαίτερη φαντασία;

Να υπενθυμίσουμε τέλος ότι κατά τη σύνοδο κορυφής της Νίκαιας (Φθινόπωρο του 2008), είχε αποφασιστεί η χρηματοδότηση κατά 100% των έργων ΕΣΠΑ εκ μέρους της ΕΕ, για τα έτη 2009-2010. Η Νέα Δημοκρατία οργάνωνε το 2009 επικοινωνιακές φιέστες με τον τότε Υπουργό Ανάπτυξης, κο. Χατζηδάκη, ενώ το ΠΑΣΟΚ το 2010...ανασχεδίαζε το ΕΣΠΑ. Συμπέρασμα: ΧΑΘΗΚΕ η πρώτη χρυσή ευκαιρία που προσφέρθηκε στη χώρα για αύξηση της ευημερίας της. Μπορεί άραγε κανείς να εικάσει σήμερα τι θα γίνει με την δεύτερη, με 85% χρηματοδότηση, ακόμη και στο πλαίσιο μιας στρεβλής στρατηγικής ανάπτυξης;