

Η ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ

Του κ. **Ευαγγ. ΣΑΜΠΡΑΚΟΥ**
Επικ. Καθηγ. Πανεπ. Πειραιώς
και

Του κ. **Κωνστ. ΧΛΩΜΟΥΔΗ**
Λέκτ. Πανεπ. Πειραιώς

Μέρος Α΄

Εισαγωγή¹

Ο ρόλος των μεταφορών αποτελεί ακόμη και σήμερα αντικείμενο συζητήσεων για τη συμβολή του στην οικονομία και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Μπορούμε να πούμε ότι σήμερα ο προβληματισμός γύρω από το ρόλο των μεταφορών είναι περισσότερο έντονος σε σχέση με το παρελθόν. Τότε οι επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών δεν απασχολούσαν ιδιαίτερα τους οικονομολόγους, σήμερα όμως, τόσο το απόλυτο μέγεθός τους, όσο και ο ρυθμός αύξησής τους φαίνεται ότι έχουν γίνει δείκτης στρατηγικής ανάπτυξης και εξέλιξης της οικονομίας. Παράλληλα, οι επενδύσεις στις μεταφορές συνδυάζονται άμεσα με την περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά και με την διαμόρφωση της τελικής τιμής προϊόντος.

Σκοπός της εισήγησής μας είναι να διερευνήσει τον ιδιαίτερο ρόλο που διαδραματίζει η υποδομή των μεταφορών με όποια μορφή και αν παρουσιάζεται αυτή (οδική, σιδηροδρομική, λιμενική και εναέρια), στη συγκρότηση ενός ορθολογικού συστήματος μεταφορών και στη συνεισφορά αυτού στην εθνική οικονομία και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Ποια είναι η συμμετοχή των επενδύσεων στις μεταφορές σε σχέση με τις συνολικές

1. Το κείμενο αποδίδει τα κυριώτερα σημεία Εισήγησης σε πρόσφατο Συνέδριο του ΕΚΔΣ με θέμα: Δημόσιες Πολιτικές, οι οποίες σχετίζονται με την Περιφερειακή Ανάπτυξη, το Περιβάλλον και την Χωροταξία.

επενδύσεις στη χώρα μας και στην Κοινότητα: Ποιά η σχέση επενδύσεις / ΑΕΠ: Ποιά είναι η επίδραση τους στην περιφερειακή ανάπτυξη;

Ο εκσυγχρονισμός της υποδομής των μεταφορών, η προώθηση χρήσης φιλικότερων προς το περιβάλλον Μέσων Μεταφοράς και η εναρμόνιση της Χερσαίας υποδομής των μεταφορών με την αντίστοιχη των Θαλασσιών, θεωρούμε ότι αποτελεί βασικό παράγοντα περιφερειακής ανάπτυξης.

Στόχος μας είναι να αναζητήσουμε τους παράγοντες εκείνους, οι οποίοι διαμόρφωσαν τις κατάλληλες συνθήκες για την αύξηση των Δημοσίων επενδύσεων, και βάσει αυτών των παραγόντων, να εξετάσουμε τις επιδράσεις που επέφεραν οι επενδύσεις αυτές στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Από μεθοδολογικής πλευράς, η εισήγηση αποτελείται από δύο βασικούς άξονες. Ο **πρώτος** διερευνά την πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί στην Ελλάδα σε σχέση με τις πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης και δικτύων μεταφορών. Γίνεται μια προσπάθεια στο σύνολο της ελληνικής Οικονομίας και περιφέρειας, λαμβάνοντας υπ' όψιν την επίδραση που έχουν τα τελευταία χρόνια εξωγενείς παράγοντες στο σχεδιασμό των επενδύσεων στις μεταφορές. Παράλληλα θέτονται ερωτήματα για το μέλλον της περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα, σε αναφορά πάντοτε με τις επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Ο **δεύτερος** άξονας αναφέρεται στον έναν εκ των εξωγενών παραγόντων που είναι η ενιαία πολιτική της ΕΟΚ για τις μεταφορές. Διερευνούμε τους λόγους καθυστέρησης άσκησης αυτής της πολιτικής, υποστηρίζοντας ότι οι θέσεις που διατυπώνονται υπέρ ή κατά των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές είναι ακόμη και σήμερα ιδεολογικά φορτισμένες.

I. Η περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα και ο τομέας των μεταφορών

Το μοντέλο ανάπτυξης της χώρας μας είναι εκείνο που καθόρισε και το σχεδιασμό των επενδυτικών προγραμμάτων στις μεταφορές. Οι κύριοι παράγοντες, οι οποίοι συνέβαλαν στην επιλογή αυτών είναι η περιφερειακή μορφή του ελληνικού κράτους και το μοντέλο ανάπτυξής του. Έτσι, η παραγωγική διάρθρωση της χώρας συγκεντρώνεται σε έναν βασικό άξονα ανάπτυξης που συντίθεται από τους πόλους Αθήνας και Θεσσαλονίκης, τα ενδιάμεσα μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα (Βόλος - Λάρισα) και τις απολήξεις του (Πάτρα και δευτερευόντως Καβάλα), καθώς και από μικρότερου μεγέθους πόλεις που συμμετέχουν στη δυναμικότητα του άξονα, που έχει τη μορφή -S-. Με εξαίρεση τις περιοχές της χώρας που εμφανίζουν σημαντική ανάπτυξη στον τουρισμό και, δευτερευόντως, στη γεωργία (νότιο Αιγαίο, Κρήτη, Ιόνια νησιά), η οικονομική επίδοση των λοιπών περιφερειών φαίνεται ότι είναι ευθέως ανάλογη της απόστασής τους από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης. Ιδιαίτερα αισθητή από αυτήν την άποψη είναι η απόσταση και η κακή υποδομή σύνδεσης της Αν. Μακεδονίας και Θράκης, η απομόνωση της δυτικής πλευράς του ηπειρωτικού κορμού της χώρας, καθώς και η απομόνωση των νησιών του Αιγαίου.

Οι διαρθρωτικές αδυναμίες εμφανίζονται ανάγλυφα στην καθυστέρηση και την εξάρτηση της επαρχίας από το κέντρο, στην αποδιοργάνωση του παραγωγικού συστήματος των ελληνικών περιφερειών και την αποδυνάμωσή τους σαν ανθρωπογεωγραφικές ενότητες.

Οι βιομηχανικές μονάδες, προσανατολισμένες στην τελική ζήτηση και εξαρτώμενες από εξωτερικές εισροές, συγκεντρώθηκαν κατά κύριο λόγο στον άξονα αυτό που αναφέραμε. Ακόμη και στις τερματικές εγκαταστάσεις, η στρεβλή ανάπτυξη είναι εμφανέστατη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα λιμάνια της χώρας. Σχηματικά μπορούμε να πούμε ότι οι διάφορες περιοχές της χώρας διακρίνονται σε αναπτυγμένες περιοχές (πρωτεύουσα και Θεσσαλονίκη), σε δυναμικές περιφέρειες που έχουν άμεση επαφή με τον κύριο άξονα ανάπτυξης -S- (Μακεδονία, Θεσσαλία, Στερεά Ελλάδα πλην της Αττικής, Πελοπόννησος και Κρήτη) και σε πολύ λίγο αναπτυγμένες ή καθυστερημένες περιφέρειες (Ήπειρος, Θράκη, Νήσοι Ανατολικού Αιγαίου και Ιονίου πλην Κέρκυρας).

Τα δίκτυα μεταφορών δημιουργήθηκαν χωρίς την ύπαρξη ενός ενιαίου προγράμματος, ακτινωτά από την Πρωτεύουσα της χώρας προς την περιφέρεια. Οι απομακρυσμένες και δυσπρόσιτες περιοχές της χώρας έχουν ανεπαρκή εξυπηρέτηση. Ιδιαίτερο πρόβλημα έχουν τα νησιά του Αιγαίου, οι ορεινές περιοχές, η δυτική Ελλάδα και οι απομακρυσμένες περιοχές των συνόρων, ενώ λείπουν βασικές διαπεριφερειακές συνδέσεις, κυρίως ανάμεσα στη βόρεια ανατολική και δυτική Ελλάδα.

Σε ότι αφορά το ρόλο του κράτους στην περιφερειακή ανάπτυξη, η Ελλάδα παρουσιάζει μια ιδιαιτερότητα ως προς τις άλλες προηγμένες χώρες της Δύσης. Το κράτος στην Ελλάδα είναι περιφερειακό κράτος. Ο ρόλος ενός περιφερειακού κράτους στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι αρκετά διαφορετικός από ότι ο ρόλος του ανεπτυγμένου κράτους στη Δύση. Το κράτος προσπαθεί και δίδει προτεραιότητα στην ανάπτυξη των ανταλλαγών με τις άλλες συναλλασσόμενες χώρες αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα την υποστήριξη της δικής του περιφέρειας. Πώς αλλιώς να εξηγηθεί ακόμα και σήμερα η προτεραιότητα που δίδεται στην Πάτρα έναντι της Ηγουμενίτσας, καθ' όσον δεν προτείνεται η σιδηροδρομική σύνδεση με το υπόλοιπο δίκτυο;

II. Οι επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών

Παρά το σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές στην οικονομικο-κοινωνική ζωή της χώρας μας, μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του '80, η εφαρμογή των Οικονομικών θεωριών στον τομέα των μεταφορών υπήρξε περιορισμένη.

Τα ποικίλα προβλήματα, που προέκυπταν, αντιμετωπίζονταν πρακτικά και σύμφωνα με τις εμπειρίες που είχε ο μελετητής, πράγμα που, δυστυχώς, συνεχίζεται σε κάποιο βαθμό ακόμη και σήμερα.

Ως οικονομικό μέγεθος, ο τομέας των μεταφορών κατατάσσεται σε μια πολύ καλή θέση μεταξύ των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, αφού η συμβολή του στο ΑΕΠ της πατρίδας μας είναι περίπου 7,5% (7,49% για το 1985).

Ομοίως, η συμμετοχή των επενδύσεων του κλάδου των μεταφορών στο σύνολο των επενδύσεων της χώρας (ακαθάριστες) είναι πολύ σημαντική και από 17,47% που ήταν το 1980, ανήλθε σε 19,85% το 1985.²

Αναλυτικότερα, σε ότι αφορά στην Ελλάδα, μπορούμε να σημειώσουμε πως από το 1975 ως και το 1984 δαπανήθηκαν για έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών 1,380 εκατ. ECU, σε σταθερές τιμές και ισοτιμίες συναλλάγματος 1975.

Πίνακας 1

Κατηγορία μεταφορών	Ποσοστό σε εκατ. ECU	%
1. Αεροδρόμια	196	14,2
2. Λιμάνια	65	4,7
3. Σιδηρόδρομοι	128	9,3
4. Αυτοκινητόδρομοι	991	71,8
ΣΥΝΟΛΟ	1.300	100

Πηγή: OECD, ECMT «Investment in transport infrastructure in ECMT Countries», Paris, France. 1988.

Από τον πίνακα 1 προκύπτει ότι είναι χαρακτηριστική η προτίμηση για επενδύσεις στους Αυτοκινητόδρομους, γεγονός που ερμηνεύει και την προαναφερόμενη περιφερειακή ανάπτυξη στον άξονα -S-.

Σχετικά με τις επενδύσεις για υποδομή και μόνο για τις Χερσαίες μεταφορές ως ποσοτού επί του ΑΕΠ σε τρέχουσες τιμές ECU, η χώρα μας για την περίοδο 75-84 διατήρησε μια καλή θέση σε σχέση με τις άλλες χώρες του ΟΟΣΑ, όπως φαίνεται στον Πίνακα 2.

Πίνακας 2**Επενδύσεις στις Χερσαίες Μεταφορές ως % επί του ΑΕΠ**

Χώρες	1975	1980	1982	1983	1984
Ελλάδα	0,8	0,5	0,5	0,6	0,6
Γαλλία	1,3	1,1	0,9	0,9	0,8
Γερμανία	1,8	1,6	1,3	1,2	1,1
Πορτογαλία	0,9	0,7	0,8	0,7	0,6
Ισπανία	1,5	0,8	0,9	1,0	0,9
Αγγλία	1,0	0,7	0,6	0,6	0,6
Μέσος ΟΟΣΑ	1,5	1,2	1,0	1,0	0,9

Πηγή: OECD, ECMT «Investment in transport infrastructure in ECMT Countries», Paris, France. 1988.

Η χρηματοδότηση των μεγάλων έργων και ιδιαίτερα των μεταφορών φαίνεται ότι αποτελεί τη βασικότερη και ουσιαστικότερη παράμετρο, που κρίνει τελικά και την υλοποίηση των έργων αυτών. Η αναγκαιότητα υψηλών κονδυλίων για τα έργα υποδομής στις μεταφορές, σε συνδυασμό με την μακροχρόνια κοινωνικο-οικονομική τους απόσβεση, καθιστούν συχνά δυσχερή την ανεύρεση και διάθεσή τους.

Στο πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για το 1989 και 1990 οι συνολικές επενδύσεις ήταν 430 δις δρχ. και 465 αντίστοιχως περίπου, όταν το 1988 ήταν 370 δις. Η χρηματοδότηση, όμως, όλων των έργων υποδομής για τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων και των ενισχύσεων από την ΕΟΚ, μόλις έφθασε τα 54 δις δρχ. ή μόλις το 12,5 του

συνόλου του Π.Δ.Ε. (Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων) το 1989, ενώ το 1990 περίπου τα 68 δις ή το 14,5% του συνόλου του Π.Δ.Ε.³

Στον Πίνακα 3 φαίνεται ότι τα ποσά που διατίθενται μέσα από το Π.Δ.Ε. για τα έργα υποδομής στις μεταφορές, πολύ μικρή κατ' έτος απόκλιση παρουσιάζουν μεταξύ τους. Έτσι, μεταξύ 1982 και 1989 η χρηματοδότηση για τα έργα αυτά κυμάνθηκε μεταξύ 12,5% και 14% του συνόλου του Π.Δ.Ε.. Παρά ταύτα, όμως, δεν είναι δυνατό να αγνοηθεί η αύξηση των επενδύσεων στις μεταφορές σε τρέχουσες τιμές για τα έτη 1988 και 1989, ιδιαίτερα μετά την σταθερότητα που παρουσίασε κατά τα έτη 1985, 86, 87.

Πίνακας 3
Δημόσιες επενδύσεις στις συγκοινωνίες (σε τρέχουσες τιμές)

ΕΤΟΣ	ΣΥΝ. ΠΔΕ	ΣΥΝ. ΣΥΓΚ.	ΠΟΣ. %	δρόμοι	σιδ.	ΟΑΣ	λιμαν.	Μετ. Α
1982	119572	16934	14,1	7825	2145	224	828	-
1983	170254	23287	13,5	11835	2986	884	856	-
1984	221231	31520	14,0	14518	4402	2028	1263	-
1985	274992	40186	14,5	22836	4389	1700	1625	39
1986	311103	39677	12,7	23376	3573	997	2181	19
1987	319779	39665	12,4	19841	9502	800	1573	416
1988	370630	50500	13,6	25074	7963	1000	2527	1101
1989	430600	54000	12,5	34300	10000	1000	2500	840

Ποσοστά σε εκατ. δρχ.
Πηγή: ΥΠΕΘΟ.

Εφ' όσον δεχόμαστε, ότι οι επενδύσεις στις μεταφορές είναι ανάμεσα στις παραγωγικές δαπάνες, τότε μάλλον είναι φυσιολογική η μείωσή τους ως ποσοστού επί του ΑΕΠ, μιάς και αυτό φανερώνει τη μεταβολή της δημοσιονομικής πολιτικής και την ενίσχυση του αναδιανεμητικού ρόλου του κράτους, κάτι που είχε πραγματοποιηθεί νωρίτερα στις υπόλοιπες οικονομικά προηγμένες χώρες της Δύσης.

III. Ο ρόλος των εξωγενών παραγόντων

Με δεδομένες τις υφιστάμενες ελλείψεις της χώρας σε έργα υποδομής των μεταφορών και τις μακροοικονομικές προοπτικές που απαιτούσαν αύξηση των επενδύσεων, παρουσιάστηκαν εξωγενείς παράγοντες, οι οποίοι άρχισαν να παίζουν πρωταρχικό ρόλο στην ανάκαμψη της οικονομίας και της περιφερειακής ανάπτυξης.

Ως εξωγενείς παράγοντες θεωρούμε την κρίση στα Βαλκάνια, τις ανακατάξεις στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και την επιλογή άσκησης κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΟΚ με την ανάπτυξη ιδιαίτερος των «διευρωπαϊκών δικτύων».

3. Σαμπράκος Ευάγγελος: Χρηματοδοτικές ροές μεγάλων συγκοινωνιακών έργων στην Ελλάδα. Επιστημονική Ημερίδα: «Χρηματοδότηση των συγκοινωνιακών έργων της Θεσσαλονίκης». Α.Π.Θ., Μάρτιος 1990.

Αποτέλεσμα αυτών των εξωγενών παραγόντων είναι οι επενδύσεις σε περιοχές εκτός του παραδοσιακού άξονα -S-, γεγονός που θα επιδράσει καταλυτικά για την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας μας.

Οι ραγδαίες πολιτικο-κοινωνικές εξελίξεις στις χώρες της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης και η αποσταθεροποίηση των χωρών της Βαλκανικής έχει δημιουργήσει, ως γνωστό, τεράστια προβλήματα στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές προς την Ευρώπη και αντίστροφα, με σοβαρές συνέπειες στην οικονομία της χώρας μας. Έχουν δε ως αποτέλεσμα την αχρήστευση του χερσαίου μεταφορικού άξονα από όπου διακινούνται τα εμπορεύματα και οι επιβάτες από Ελλάδα και αλλού (Τουρκία κ.λπ.) προς Δυτική και Β.Δ. Ευρώπη, ο δε Ανατολικός Χερσαίος άξονας είναι δαπανηρός, λόγω της μεγάλης απόστασης προς την Κεντρική Ευρώπη.

Έτσι, τίθεται επιτακτική η ανάπτυξη των περιφερειακών κοινοτικών συνδυασμένων μεταφορών δια μέσου των ελληνικών λιμένων.

Το γεγονός ότι η χώρα μας είναι η πλέον απομακρυσμένη χώρα από τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες καθίσταται πλεονέκτημα, καθ' όσον είναι η πλησιέστερη Κοινοτική χώρα προς τον ζωτικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, αλλά και προς τις ομάδες των παρευξείνιων κρατών. Έτσι αποκτά ιδιαίτερο βάρος η συμβολή της στο ρόλο που η Κοινότητα θέλει να παίξει σε σχέση με τις περιοχές αυτές.

Προφανώς, η στρατηγική επιλογή προσβλέπει σε ένα διεθνή ρόλο της Ελλάδας στο διαμετακομιστικό εμπόριο ανατολής-δύσης, αραβικού κόσμου - Ευρώπης, Βαλκανίων - Δυτικής Ευρώπης.

Είναι σαφές ότι μια επιλογή δεν μπορεί παρά να εντάσσει την Ελλάδα και να έχει απ' ευθείας συνάφεια με τα λεγόμενα διευρωπαϊκά δίκτυα, δηλαδή τις κοινοτικές επιλογές στον τομέα των μεταφορών.

Μέσα σ' αυτά τα πλαίσια οι επενδύσεις υποδομής των μεταφορών, οφείλουν να προσανατολίζονται στην άρση της γεωγραφικής απομόνωσης των περιοχών εκτός άξονα -S- και όχι μόνο. Οι επενδύσεις αυτές πρέπει να συνδυάζουν στη φάση της υλοποίησης τους την άντληση πόρων τόσο μέσω του κεντρικού όσο και του περιφερειακού σχεδιασμού. Οφείλουν, να είναι κατά κάποιον τρόπο, συνδυασμός πόρων του κρατικού προϋπολογισμού αφ' ενός, και αφ' ετέρου η αποτελεσματική αξιοποίηση Κοινοτικών πόρων του γνωστού 2ου Πακέτου Ντελόρ.

Ο υπερσυγκεντρωτισμός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης όλα αυτά τα χρόνια δεν άφησε περιθώρια ουσιαστικής εξειδίκευσης και ανάπτυξης μικρότερων λιμανιών της χώρας. Σε ότι αφορά τις εισαγωγές της χώρας μας, υπήρξαν σημαντικές μεταβολές τα τελευταία 30 χρόνια, γεγονός που χαρακτηρίζει και την αλλαγή της δομής της ελληνικής οικονομίας.

Στον παρατιθέμενο πίνακα 4 μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι ενώ το 1963, έτος κατά το οποίο τα βιομηχανικά είδη κατανάλωσης αποτελούσαν το 31,6% του συνόλου των εισαγωγών μας, οι πρώτες ύλες το 23,4% και τα βιομηχανικά-κεφαλαιουχικά αγαθά το 18,9%, φθάνουμε το 1985 να αποτελούν το υψηλότερο ποσοστό επί των εισαγωγών τα καύσιμα 30,2%, ακολουθούμενα στη δεύτερη θέση από τα βιομηχανικά είδη κατανάλωσης με ποσοστό 23,9% στην τρίτη θέση από τα βιομηχανικά-κεφαλαιουχικά αγαθά και τις πρώτες ύλες να περνούν στην τέταρτη θέση με ποσοστό 14,4%.

Πίνακας 4
Κατηγορίες εισαγομένων ως ποσοστό του συνόλου των εισαγωγών

Έτος	Βιομηχανικά είδη κατανάλωσης	α΄ ύλες	Βιομ. ή κεφαλαι- ουχικά αγαθά	Καύσιμα
1963	31,6 (α)	23,4 (β)	18,9 (γ)	7,3 (δ)
1971	28,2 (β)	19,9 (γ)	30,1 (α)	8,2 (δ)
1985	23,9 (β)	14,4 (δ)	18,3 (γ)	30,2 (α)

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας-Εθνικοί Λογαριασμοί

Οι αλλαγές αυτές όλη την περίοδο θα μπορούσαν να έχουν μεγάλο αντίκτυπο στα λιμάνια και συνολικά στις λειτουργίες των μεταφορών. Δυστυχώς, όμως, ουσιαστικές αδυναμίες τόσο θεσμικού περιεχομένου όσο και περιφερειακής στρατηγικής, οι οποί-ες μεταβολές, ενσωματώθηκαν στον άξονα -S- στερώντας την Ελλάδα από ένα συνο-λικό τρόπο συνδιασμού μεταφορικών μέσων και κεντρικό συντονισμό για περιφερεια-κή ανάπτυξη.

Η προϊούσα αναβάθμιση της στρατηγικής θέσεως της Πάτρας ως αποτέλεσμα μιας μη προγραμματισμένης ανάπτυξης δημιουργεί και την ανάγκη δορυφορικής στήριξης του λιμανιού της. Παράλληλα, η Ηγουμενίτσα έχει ήδη ξεκινήσει τη σταδιοδρομία της ως δεύτερη δυτική πύλη της χώρας και το κλείσιμο της Γιουγκοσλαβίας την αναβαθμί-ζει με τα έργα της Εγνατίας οδού.

Αυτό το δυϊκό λιμενικό σύστημα φαίνεται να απαιτεί ακόμη περαιτέρω ενίσχυση, όπως η αξιοποίηση του Λιμένος ΝΑΒΙΠΕ στον Αστακό, σύμφωνα με προϋπάρχοντα ήδη σχέδια.

Ταυτοχρόνως, το λιμενικό σύστημα της Βορείου Ελλάδος, θα πρέπει να συνεχίσει τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού του που γίνονται, προκειμένου να αποτελέσει την α-κροτελεύτεια εκβολή του Κοινοτικού εμπορίου και συγχρόνως τον βατήρα για την προώθησή του στις υπό διαμόρφωση αγορές τόσο της τέως ΕΣΣΔ, όσο και στη Μέση Ανατολή και κατ' ακολουθία στην Ασιατική ενδοχώρα.

Τα παραπάνω μας δείχνουν σαφή απόκλιση από τις μέχρι τώρα στρατηγικές περι-φερειακής ανάπτυξης και προς βορρά και προς δυσμάς, σαν συνέπεια των πολλών και σοβαρών επιδράσεων των εξωγενών παραγόντων.

Ο προσανατολισμός των βασικών ελληνικών αξόνων μεταφορών βλέπουμε να αλ-λάζει και γίνεται από Β-Ν σε Α-Δ, ενεργοποιώντας τους Δυτικούς λιμένες και ολοκλη-ρώνοντας τους βασικούς οριζόντιους άξονες.

Ιδιαίτερη προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στον οριζόντιο άξονα ΒΟΛΟΣ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ. Η σύνδεση αυτή -οδική και σιδηροδρομική- θα αποτελέσει έργο μέγιστης σημασίας και χρησιμότητας στο σύστημα των διεθνών μεταφορών, καθώς η χώρα μας ακουμπά τον σφυγμό τους στα δύο αυτά σημεία. Έτσι θα ολοκληρώσει την αλυσίδα της χερσαίας μεταφοράς αγαθών σε ένα πλατύτερο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Είναι γνωστό ότι οι συνδυασμένες μεταφορές είναι σήμερα η πιο ανταγω-νιστική μορφή μεταφορών.

Εδώ να σημειώσουμε ως λάθος τη μη ένταξη στις ελληνικές προτάσεις προς το Τα-

μείο Συνοχής της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Δυτικής Ελλάδας (Δυτική Στερεά-Ήπειρος) και την έλλειψη από τη μελέτη ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου υποδομής για σιδηροδρομική γραμμή, γεγονότα που δείχνουν ότι ακόμη και σήμερα στη χώρα μας δεν ενθαρρύνεται η χρησιμοποίηση οικονομικότερων μεταφορικών μέσων και φιλικότερων προς το περιβάλλον.

Η προώθηση των χερσαίων διασυνδέσεων με τις χώρες της ΕΟΚ, της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, της Μέσης Ανατολής και της Μεσογείου μπορεί να αναδειχθεί το μέσο για την περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας μας.

Σε εθνικό και διαπεριφερειακό επίπεδο πρέπει να επιτευχθεί η συντονισμένη ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, με εξοικονόμηση ενέργειας και αποθάρρυνση της παραπέρα κεντροβαρικής ενίσχυσης της Αθήνας.

Είναι γνωστό ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί, μετά το πλοίο, το ολιγότερο ενεργοβόρο μέσο μεταφοράς.

Ο σχεδιασμός αυτού του συστήματος μεταφορών οφείλει να αποτελεί έναν ουσιαστικό παράγοντα στη νέα χωροταξική δομή του εθνικού μας χώρου. Έτσι φαίνεται πλέον ότι αναπτύσσεται κάτω από την επίδραση των προαναφερθέντων εξωγενών παραγόντων το πολυκεντρικό σύστημα εθνικών μεταφορών σε αντίθεση με την μέχρι τώρα μονοκεντρική ακτινωτή διάρθρωσή του προς και από την Πρωτεύουσα.

Ο σημαντικότερος, όμως, από τους εξωγενείς παράγοντες φαίνεται να είναι η ενιαία πολιτική της ΕΟΚ για τις μεταφορές όπως στη συνέχεια αναπτύσσουμε.

Μέρος Β'

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οικονομική θεωρία και δημόσιες πολιτικές για τις μεταφορές

Η διαμάχη μεταξύ των υπέρμαχων της φιλελευθεροποίησης και των οπαδών της εναρμόνισης ανάγεται στο παρελθόν και αποτελεί μian άλλη έκφραση της διαμάχης γύρω από το ρόλο του κράτους και την επέμβασή του στην οικονομία. Το ερώτημα περισσότερο ή λιγότερο κράτος καθίσταται κυρίαρχο ιδεολογικό ζήτημα τόσο της Κεϋνσιανής όσο και της νεοφιλελεύθερης οικονομικής σκέψης.

Στις μεταφορές αυτή η αντίθεση εκφράσθηκε για τους μεν Κεϋνσιανιστές με τη θέ-

Θάνος Κ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΟΦΑΔΕΣ, Ο ΤΟΠΟΣ ΜΑΣ

Μέρος Α'

Τα τοπωνύμια

Με λογισμό και μ' όνειρο

Αθήναι, 1994

ση ότι έπρεπε να προηγηθεί η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού πριν επιχειρηθούν βήματα φιλελευθεροποίησης, για τους δε νεοφιλελεύθερους με τη διεκδίκηση της υλοποίησης των επιταγών της Συνθήκης της Ρώμης για τη φιλελευθεροποίηση, υποστηρίζοντας ότι η εναρμόνιση μπορούσε να ακολουθήσει.

Η άποψη των νεοφιλελεύθερων, που επικράτησε μέχρι και τη δεκαετία του '70, είναι σαφής. Η ύπαρξη των Δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές οφείλεται στην αδυναμία της αγοράς να επιτύχει την άριστη κατανομή των μέσων παραγωγής, σταθερή λειτουργία της οικονομίας και κοινωνικά επιθυμητή περιφερειακή ανάπτυξη και διανομή. Οι στόχοι ενός σύγχρονου παρεμβατικού κράτους μπορούν να περιγραφούν από τις επόμενες βασικές αρχές:

1. Ο εφοδιασμός της οικονομίας με δημόσια αγαθά στις επιθυμητές ποσότητες.
2. Ο εφοδιασμός της οικονομίας με αγαθά και υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στις επιθυμητές ποσότητες.
3. Η επέκταση των δραστηριοτήτων που δημιουργούν εξωτερικές οικονομίες και ο περιορισμός των εξωτερικών επιβαρύνσεων.
4. Οι φραγμοί και οι έλεγχοι στα μονοπώλια.
5. Η έμμεση αναδιανομή του πλούτου στην αναγκαία έκταση για την πραγματοποίηση της αρίστης κοινωνικά επιθυμητής διανομής.
6. Η σταθεροποίηση της οικονομίας και συγκεκριμένα η αντιμετώπιση της ύφεσης και η καταπολέμηση του πληθωρισμού.
7. Η ανακατανομή των μέσων παραγωγής στην έκταση που απαιτεί η πραγματοποίηση της κοινωνικά επιθυμητής οικονομικής ανάπτυξης.

Η κύρια διαφορά, η οποία υπάρχει μεταξύ της νεοκλασικής και της Κεϋνσιανής θεώρησης σχετικά με τις δημόσιες επενδύσεις, αφορά τη σχέση ανάμεσα στο κράτος και την αγορά. Οι νεοκλασικοί πιστεύουν, ότι η επέμβαση του κράτους στοχεύει στο ξεμπλοκάρισμα των λειτουργιών της αγοράς. Ενώ οι Κεϋνσιανοί υποστηρίζουν ότι η επέμβαση του κράτους είναι αναγκαία, επειδή η αγορά δεν μπορεί από μόνη της να αντιμετωπίσει τα προβλήματα των επενδύσεων. Το κράτος στοχεύει στην απευθείας λύση αυτών των προβλημάτων παρεμβαίνοντας μέσα στην οικονομία.

Απέναντι σ' αυτές τις προβληματικές, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, τριάντα χρόνια μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης, δεν εφάρμοσε κοινή πολιτική για τον τομέα των μεταφορών. Είναι χαρακτηριστικό ότι, κατόπιν προσφυγής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, με το ερώτημα της «παράλειψης», καταδικάσθηκε το Συμβούλιο της ΕΟΚ το Μάιο του 1985 για την έλλειψη της κοινής αυτής πολιτικής. Έτσι, η απεμπλοκή από τα παραπάνω, βασίσθηκε στη γραμμή του παραλληλισμού μεταξύ φιλελευθεροποίησης και εναρμόνισης, που υιοθετήθηκε τελικά από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η αγορά των μεταφορών, που άλλωτε, λόγω της ανεπάρκειας των διαθέσιμων μέσων, κυριαρχούνταν από την προσφορά, τώρα όλο και περισσότερο καθορίζεται από τη ζήτηση.

Αν και είναι δύσκολο να γίνουν ακριβείς προβλέψεις (παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει επιτευχθεί στον τομέα της πρόβλεψης) για τις μεταφορές, οι διάφορες μελέ-

τες, που έχουν αναληφθεί από την Επιτροπή (Κομισιόν) και άλλους φορείς, δείχνουν σαφώς, ότι η μελλοντική αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών στην Κοινότητα προβλέπεται να κυμανθεί μεταξύ 30% και 40% μέχρι το τέλος της δεκαετίας, ενώ ορισμένες εκτιμήσεις υπερβαίνουν ακόμη και τους αριθμούς αυτούς.

Η τάση αυτή ενισχύθηκε πολύ τα τελευταία χρόνια από το γεγονός ότι η κοινή πολιτική μεταφορών, μετά το 1987, σημείωσε, μετά από πολλά χρόνια αδράνειας, μεγάλη επιτυχία όσον αφορά στην προσπάθεια για κατάργηση των φραγμών για αποτελεσματικές μεταφορές.

Η στροφή της Κοινότητας προς ένα ενδοευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με έμφαση στην πολιτική μεταφορών που προωθεί αφ' ενός συστήματα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως η ανάπτυξη των πλωτών οδών⁴ που αποσυμφορούν το ρυπογόνο οδικό δίκτυο, αφ' ετέρου δε συστήματα συνδυασμένων μεταφορών. Χαρακτηριστική είναι η απόφαση της Κομισιόν που αναφέρει ότι «τα σχέδια των δικτύων υποδομών των μεταφορών να έχουν ενδεικτικό και εξελισσόμενο χαρακτήρα και να τείνουν σταδιακά προς σύστημα πολλαπλών μεταφορών».

Η στροφή αυτή της ΕΟΚ δεν έγινε τυχαία. Η ανάπτυξη των οικονομικών συμβαδίζει με την ανάπτυξη των μεταφορών. Η ζήτηση στον τομέα των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών αυξάνεται διεθνώς σταθερά, από το 1970 σε ρυθμούς παράλληλους προς την αύξηση του ΑΕΠ.

Στη «Λευκή Βίβλο» για τις μεταφορές αναφέρεται ότι μετά το 1970 ο ετήσιος μέσος ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης της Κοινότητας ήταν 2,6% σε πραγματικές τιμές. Οι ρυθμοί αύξησης των υπηρεσιών στις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών ήταν αντίστοιχα 2,3% και 3,1%.

Ο τομέας των μεταφορών, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία αντιπροσωπεύει το 7,5% του ακαθάριστου εσωτερικού Κοινοτικού προϊόντος (έναντι 6% της γεωργίας) και απορροφά το 40% των Δημοσίων και το 11% των ιδιωτικών επενδύσεων στα 12 Κράτη-Μέλη της ΕΟΚ.

Ενώ, λοιπόν, η ζήτηση μεταφορών φαίνεται ότι παρουσιάζει αλματώδη αύξηση, οι επενδύσεις στα δίκτυα που εξυπηρετούν τη ζήτηση, έως και το τέλος της δεκαετίας του '80, παρουσιάζουν σχετική στασιμότητα, αποτέλεσμα της ασαφούς πολιτικής της Κοινότητας.⁵

Οι επενδύσεις στην ΕΟΚ για το σύνολο των μεταφορών αντιπροσωπεύουν: 1,5% του ΑΕΠ (Κοινότητας) για το 1975 και 1,2% για το 1980.

Όλη τη δεκαετία 1981-1990 το ποσοστό των επενδύσεων στις μεταφορές παρέμεινε στο 1% του ΑΕΠ της Κοινότητας.

Στο σύνολο των επενδύσεων για τις μεταφορές υψηλό ποσοστό διοχετεύεται για επενδύσεις στις χερσαίες μεταφορές. Για τη δεκαετία 1980 επισημαίνουμε, ότι, από τις επενδύσεις στις υποδομές για μεταφορές, το 66% απορρόφησαν οι οδικές, το 23% οι σιδηροδρομικές, το 5,6% οι αεροπορικές και τα λοιπά οι λιμενικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

4. *ECMT: Investment in Transport Infrastructure in ECMT Countries. Paris, 1988.*

5. *E. Sambracos: Charbon et navigation fluvial en France. LET, France, 1985.*

Αντί επιλόγου

Από όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, έγινε κατανοητή η σημασία και οι επιδράσεις των επενδύσεων των μεταφορών στην Περιφερειακή ανάπτυξη. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση συμβαδίζει με την έκφραση μίας ενιαίας πολιτικής μεταφορών.

Στη χώρα μας η Περιφερειακή ανάπτυξη συνδυάστηκε και ταυτίστηκε με την προσφερόμενη υποδομή των μεταφορών. Ατυχώς πολλές περιοχές της έμειναν έξω από το δίκτυο αυτό και για το λόγο τούτο δεν ακολούθησαν τους ρυθμούς ανάπτυξης της οικονομίας μας. Ιδιαίτερα περιοχές όπως η Ήπειρος, η Θράκη, νησιά του Ιονίου και του Ανατολικού Αιγαίου συνεχίζουν να παραμένουν απομονωμένα ως ανθρωπογεωγραφικές ενότητες. Δεν είναι, λοιπόν, τυχαίο το γεγονός αυτό, καθ' όσον, όπου δεν υπήρξαν επενδύσεις σε υποδομές για μεταφορά δεν υπήρξε αντίστοιχη οικονομική ανάπτυξη.

Τα τελευταία μόλις χρόνια, οι κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια και στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης αφ' ενός, και η επιλογή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την εφαρμογή ενιαίας πολιτικής μεταφορών διαμόρφωσαν νέα δεδομένα στη χώρα μας. Η αναζήτηση νέων εισόδων και εξόδων της χώρας προς την Ευρώπη, η διασύνδεση των δρόμων αυτών με τα σχεδιαζόμενα και προωθούμενα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, αποτελούν τη βασική αιτία για ανασχεδιασμό των υποδομών στις μεταφορές και της μέχρι σήμερα ακολουθούμενης περιφερειακής πολιτικής.

Είναι πλέον ευκαιρία για τη χώρα μας και πιεζόμενη κάτω από αυτές τις συνθήκες οι επιλεγόμενες επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών, να εντάσσονται σε παράλληλους σχεδιασμούς που θα λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψιν τους την ανάπτυξη των μη ακόμη ανεπτυγμένων περιφερειών. Η επιτυχία του ανωτέρω στόχου, θα καταστεί εφικτή, εφ' όσον ακολουθηθούν οι γενικές εκείνες κατευθύνσεις που ήδη έχουν χαράξει από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Η αξιοποίηση των αναμενόμενων από την ΕΟΚ κοινοτικών κονδυλίων, μπορεί να βοηθήσει προς την κατεύθυνση αυτή, με το να χρηματοδοτηθούν έργα υποδομής που θα ολοκληρώσουν την σύνδεση της χώρας μας με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Ο.Α.Ε.Δ. - ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ Κ.Π.Ε.
ΑΘΗΝΩΝ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΟΥ ΣΤΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΑΙ Η
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΤΕΧΝΙΚΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Επιστημονικός Υπεύθυνος
Καθηγητής ΚΩΝ. ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΘΗΝΑ 1993