

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΟΔΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ. ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΑ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Trans-European Road Networks.
Challenges and Opportunities. The Case of Greece.

ΚΑΛΤΣΟΥΝΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ, Πολιτικός Μηχανικός, Λέκτορας Σχολής Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π.,
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π., τηλ. +30 210 7721477, fax. +30 210 7721287, email:
akaltsounis@transport.ntua.gr

ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΛΟΥΚΑΣ, Πολιτικός Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος Ε.Μ.Π., Νεϊγύ 7, 11144, Αθήνα.
Τηλ. +30 210 2020905, +30 6974706170, email: lucdimit@gmail.com

ΠΕΡΙΛΗΨΗ: Η σπουδαιότητα των μεταφορικών υποδομών (και ειδικά των οδικών δικτύων) στις αναπτυξιακές διαδικασίες θεωρείται επιστημονικά αυτονόητη. Οι οδικές μεταφορές αποτελούσαν και αποτελούν μια εξαιρετικά σημαντική οικονομική και ιδιαίτερα παραγωγική δραστηριότητα. Πλήθος μελετών αποδεικνύουν με σαφήνεια, ότι η εξέλιξη της κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αναβάθμιση του τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα των οδικών, μιας και αυτές, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες, καλύπτουν ευκολότερα τη ζήτηση για μετακινήσεις προσώπων και αγαθών. Στη χώρα μας δε, το μεταφορικό έργο των οδικών μεταφορών, λόγω των μεγάλων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι αρκετά υψηλότερο από ό,τι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Στην παρούσα εργασία, σε μια περίοδο που οι προτεραιότητες των δημόσιων επενδύσεων στις μεταφορικές υποδομές τελούν σε επαναπροσδιορισμό, γίνεται προσπάθεια να αναδειχθεί ο ρόλος και η σημασία των ελληνικών υπεραστικών οδικών δικτύων στα διευρωπαϊκά δίκτυα, τις ευκαιρίες αλλά και την προβληματική τους.

ABSTRACT: The importance of transport infrastructure (especially of road networks) in the development process is scientifically obvious. The Road Transport has been and continues to be an extremely important and highly productive economic activity. Numerous studies prove clearly that the development of social- economic growth is directly related to the upgrading of the Transport sector, particularly road one, since these, in comparison with other, more easily meet the demand of transportation of persons and goods. In our country, the transport work of the road transport because of the major problems of the Rail network is much higher than in other European countries. The objective of the current study stands for the investigation of the importance of the investments on the Hellenic inter-urban road network on the trans-European road network, its role and problematic, an element that is of elevated importance in this period where the priorities and significance of the investments on civil infrastructure is subject to re-examination.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σπουδαιότητα των μεταφορικών υποδομών (και ειδικά των οδικών δικτύων) στις αναπτυξιακές διαδικασίες θεωρείται επιστημονικά αυτονόητη. Οι οδικές μεταφορές αποτελούσαν και αποτελούν μια εξαιρετικά σημαντική οικονομική και ιδιαίτερα παραγωγική δραστηριότητα. Πλήθος μελετών αποδεικνύουν με σαφήνεια, ότι η εξέλιξη της κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αναβάθμιση του τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα των οδικών, μιας και αυτές, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες, καλύπτουν ευκολότερα τη ζήτηση για μετακινήσεις προσώπων και εμπορευμάτων (Deutscher Strassen, 2006). Στη χώρα μας δε, το μεταφορικό έργο των οδικών μεταφορών, λόγω των μεγάλων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, είναι αρκετά υψηλότερο από ό,τι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε) η απαίτηση για ένα σύγχρονο σύστημα οδικών μεταφορών, ενισχύθηκε ιδιαίτερα μετά τις πρόσφατες πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις που έλαβαν χώρα στα κράτη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και που συνετέλεσαν στην ισχυροποίηση της διεθνοποίησης (στο ευρωπαϊκό και ευρύτερο περιφερειακό πεδίο) της οικονομίας τους. Το στοιχείο αυτό καθίσταται ακόμη σημαντικότερο αν ληφθεί υπόψη και ο πολιτικός χαρακτήρας των μεταφορών, μιας και είναι σαφές ότι η ανάπτυξη/διευκόλυνση των μεταφορών (επιβατικών και εμπορευμάτων), αποτελούν ένα από τα κύρια θέματα στις πολιτικές ατζέντες των διμερών και πολυμερών συζητήσεων μεταξύ γειτονικών χωρών, με σκοπό πάντοτε την συνεργασία. Συνεπώς, στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς, οι οδικές μεταφορές αναγνωρίζονται ως ένα από τα βασικότερα διαπραγματευτικά 'χαρτιά', καθώς επωμίζονται το μεγαλύτερο τμήμα του μεταφορικού έργου, και άρα της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη διευκόλυνση των οδικών μεταφορών, ώστε να συνεισφέρουν αποτελεσματικά σε όλα τα παραπάνω, είναι η ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών, οι οποίες πέραν των άλλων σηματοδοτούν τη βάση κάθε προσπάθειας για αποκεντρωμένη ανάπτυξη, που αποτελεί τον πυρήνα και πρότυπο της αναπτυξιακής πολιτικής τόσο της Ε.Ε όσο και ευρύτερα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1994). Η

παγκοσμιοποίηση της οικονομίας (και συνολικά τα σύνδρομα της μετανεωτερικότητας), που συνέπειά της είναι η αυξανόμενη πολυπλοκότητα των οικονομικών/κοινωνικών διεργασιών, ανέδειξε αυτό το πρότυπο αναπτυξιακής πολιτικής (αποκεντρωμένη ανάπτυξη) ως αναγκαία πια προϋπόθεση. Αυτό, διότι αναγνωρίστηκε (κατανοήθηκε) ότι σε τοπικό επίπεδο ενσωματώνονται αποδοτικότερα όλα τα στοιχεία των αναπτυξιακών προσπαθειών και πολλαπλασιάζονται οι δυναμικές που συντελούν αποφασιστικά στην αντιμετώπιση του διεθνούς -πλέον- ανταγωνισμού (Kaltsounis, 1994).

Έχει αποδειχθεί επίσης, ότι εκεί που δεν υπάρχει η ικανότητα πρόβλεψης και αντιμετώπισης των νέων απαιτήσεων της οικονομίας και ιδιαίτερα αυτών που είναι αναγκαίοι για την υπέρβαση των προβλημάτων του διεθνούς ανταγωνισμού, δημιουργούνται έντονες κοινωνικοοικονομικές αδυναμίες (κυρίως λόγω της διεύρυνσης των ανισοτήτων και της εμφάνισης της ανεργίας). Δηλαδή, η υλοποίηση της στρατηγικής της αποκεντρωμένης ανάπτυξης (η οποία θεωρείται ως το κύριο εργαλείο άμβλυνσης των προβλημάτων που ανακύπτουν από τον διεθνή ανταγωνισμό στο πλαίσιο της ελευθερίας των αγορών) και κατ' επέκταση της προώθησης της ισόρροπης κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί με απαξιωμένες τις υποδομές που δημιουργούν συνθήκες αναπτυξιακών ευκαιριών, όπως είναι οι οδικές υποδομές (Καλτσούνης, 1997).

Η παρούσα μελέτη επιχειρεί να αναδείξει τον ρόλο της ανάπτυξης του τομέα των οδικών μεταφορών, των επενδύσεων σε υποδομές στον τομέα αυτό της οικονομίας, τις πολιτικές που έχουν αναπτυχθεί στην ΕΕ για την ανάπτυξή του. Η εργασία αυτή, δεν επιχειρεί να προσφέρει θεωρητικές καινοτομίες σε ό,τι αφορά στην πολιτική των μεταφορών, αλλά κυρίως να επανατοποθετήσει την διερεύνηση του θέματος των επενδύσεων στις περιφερειακές οδικές υποδομές σε μια περίοδο εξαιρετικά περιορισμένων αναπτυξιακών πόρων.

2. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση κατανοώντας την σπουδαιότητα των οδικών υποδομών στην αποκεντρωμένη ανάπτυξη, εξέδωσε έγκαιρα (από το 1992) την ανακοίνωσή της γνωστή ως

Λευκή Βίβλο για την μελλοντική ανάπτυξη της πολιτικής των μεταφορών. Σε αυτό το κείμενο αρχών, γινόταν απολογισμός και προτάσεις για τις επόμενες δράσεις της Ε.Ε. (μέχρι και πέραν του 2000) για την διαμόρφωση της νέας πολιτικής των μεταφορών. Επρόκειτο για ένα ευρύ φάσμα μέτρων, ενεργειών και πρωτοβουλιών που δημιουργούν μια νέα αγορά χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς ή απαγορεύσεις, με εγγύηση για την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού.

Η ανταγωνιστικότητα, η οικονομική και ποιοτική (κοινωνική) απόδοση των επιχειρήσεων, η προστασία του περιβάλλοντος, η ανάπτυξη και η βελτίωση των σχέσεων της κοινότητας με τις Τρίτες Χώρες ήταν τα κύρια γνωρίσματά της. Σημαντική ενότητα της Λευκής Βίβλου αποτελούσε η αναγνώριση της σπουδαιότητας των οδικών υποδομών στις αναπτυξιακές προσπάθειες της Ε.Ε.

Στη συνέχεια, το 1994 η Ε.Ε. εξέδωσε τη Λευκή Βιβλίο για την Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα και Απασχόληση. Βασικά στοιχεία της παραπάνω πολιτικής μεταφορών είναι οι παρεμβάσεις στις υποδομές, στο θεσμικό επίπεδο και η ανάπτυξη των πολύτροπων και διαλειτουργικών συστημάτων μεταφορών μέσα από ολοκληρωμένα δίκτυα (Διευρωπαϊκά Δίκτυα).

Ουσιαστικό κεφάλαιο αποτελεί εδώ η προώθηση της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων (Δ.Ο.Δ), τα οποία εκτός των άλλων θα είχαν (και εξακολουθούν να έχουν) ως στόχο να δοθούν ευκαιρίες στην αποκεντρωμένη διοίκηση (περιφερειακή και τοπική) να αντλήσει το μέγιστο όφελος που απορρέει από έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα. Τα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα χαρακτηρίζονται στον παραπάνω στρατηγικό αναπτυξιακό σχεδιασμό ως τα αγγεία του οργανισμού της μεγάλης ευρωπαϊκής αγοράς. Οι αδυναμίες τους σημαίνουν λιγότερο 'οξυγόνο' στην αποκεντρωμένη ανάπτυξη και κατά συνέπεια όξυνση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση του παγκόσμιου ανταγωνισμού, διότι, όπως είναι σαφές, η νέα μετανεωτεριστική βιομηχανική επανάσταση βρίσκεται σε εξέλιξη και προκαλεί με πολύ γρήγορους ρυθμούς μετάλλαξη στις θέσεις απασχόλησης.

Οι σύγχρονες οδικές υποδομές εξακολουθούν να αναγνωρίζονται και σήμερα από την Ε.Ε, ως βασική προϋπόθεση για κάθε προσπάθεια αποκεντρωμένης ανάπτυξης. Σε Σύνοδο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που

συνεκλήθη στις 9 και 10 Μαρτίου του 2009 στις Βρυξέλλες και αφορούσε στην προετοιμασία για την εκπόνηση του «White Paper του 2010 για το μέλλον της πολιτικής των μεταφορών», επανεπιβεβαιώνεται πλήρως η παραπάνω αναγκαιότητα (<http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=1342>).

Ανακεφαλαιώνοντας τα παραπάνω, οι λόγοι που υπαγορεύουν την διεύρυνση των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων και που αποτελούν μια από πιο θεμελιώδες επιδιώξεις της Ε.Ε, έχουν ως κύριο στόχο την αποκεντρωμένη ανάπτυξη, η οποία θεωρείται βασική προϋπόθεση για την αντιμετώπιση του διεθνούς ανταγωνισμού, με βασικό επακόλουθο την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής ανάπτυξης (και κατά συνέπεια της απασχόλησης) μηδὲ εξαιρουμένων και των παράλληλων στόχων πολιτισμικής διεύρυνσης. Δηλαδή οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού απαιτούν σύγχρονες οδικές υποδομές, οι οποίες να ανταποκρίνονται όχι μόνο στις σημερινές ανάγκες αλλά και (κυρίως) σε εκείνων των προσεχών δεκαετιών.

Με γνώμονα την έως τώρα παρουσίαση, οι κύριες συνιστώσες του προσανατολισμού της πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε. ως προς τα Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα είναι:

- Η ενίσχυση της αποκεντρωμένης ανάπτυξης
- Η καλύτερη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς
- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας
- Η οικονομική και κοινωνική συνοχή
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Η μείωση της ρύπανσης
- Η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- Η ευκολότερη (πολιτική και πολιτισμική) ενσωμάτωση νέων μελών στην Ε.Ε.
- Οι καλύτεροι δεσμοί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των γειτόνων της

Με την υιοθέτηση της Λευκής Βίβλου στη Σύνοδο Κορυφής των Βρυξελλών, καθορίστηκε ένας κατάλογος έργων πρώτης προτεραιότητας των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων (Δ.Ο.Δ), ο οποίος διευρύνθηκε σημαντικά με νεώτερες αποφάσεις της Ε.Ε. Μεγάλο μέρος αυτών των οδικών έργων αφορά τη χώρα μας και τον ευρύτερο Βαλκανικό Χώρο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1994).

Η βελτίωση λοιπόν των σχέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε) με τρίτες χώρες, στα πλαίσια της διεθνοποίησης της οικονομίας

αποκτά άλλη διάσταση ιδιαίτερα για τις χώρες των Βαλκανίων, της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, στις προσπάθειες που καταβάλλουν για επανένταξη στο Διεθνές Οικονομικό Σύστημα. Στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο, που περιλαμβάνει εκτός των Βαλκανικών χωρών και των χωρών του Ευξείνου Πόντου και χώρες της Μ. Ανατολής και της Μεσογείου, δημιουργείται συνεπώς μια νέα μεγάλη περιφερειακή αγορά. Οι χώρες αυτές συμπεριλαμβάνονται στο νέο αναπτυξιακό τόξο που εκτείνεται από την περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης και της Μεσογείου μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα.

Η πολιτική της Ε.Ε. για τις παραπάνω χώρες συνοψίζεται σε δύο κύριες συνιστώσες :

α. στήριξη των χωρών αυτών για μια ομαλή και γρήγορη μετάβαση στην οικονομία της αγοράς και

β. σταδιακή ένταξη των ευρωπαϊκών χωρών στην Ε.Ε

Προϋπόθεση της παραπάνω συνεργασίας είναι οι χώρες αυτές να διαμορφώνουν τις αναπτυξιακές τους προτεραιότητες πάντα σε συμφωνία με τους όρους της Ε.Ε.

Οι προσπάθειες της Ε.Ε. για αναβάθμιση των οδικών υποδομών στον Ευρωπαϊκό και κυρίως στον ευρύτερο Βαλκανικό χώρο αποτελεί για τον γεωπολιτικό χώρο της Ελλάδος ευτυχή συγκυρία. Η βαθμιαία ενσωμάτωση των πρώην ανατολικών χωρών στο διεθνές οικονομικό και εμπορικό σύστημα δημιούργησε νέες δυνατότητες και ευκαιρίες για την χώρα μας. Ήδη η ελληνική παρουσία που είναι μακραίωνη στις περιοχές των Βαλκανίων, του Ευξείνου Πόντου και της Μεσογείου ανανεώθηκε. Όχι μόνο οι εμπορικές συναλλαγές, αλλά και οι επενδύσεις και γενικότερα η οικονομική συνεργασία έχουν σημειώσει πρόοδο. Η Ελλάδα διατηρεί τις πιο ισόρροπες εμπορικές συναλλαγές με τις χώρες αυτές από οποιαδήποτε άλλη χώρα μέλος της Ε.Ε. Πάνω από 3500 ελληνικές επιχειρήσεις έχουν εγκατασταθεί στις Βαλκανικές χώρες, έχοντας αυξανόμενο ρόλο στην ανασυγκρότηση των οικονομιών τους. Τα επενδυθέντα κεφάλαια ανέρχονται σήμερα στα 14 δις Ευρώ (Ελευθεροτυπία, 3-3-09). Η ίδια επενδυτική προσπάθεια έχει αρχίσει και με τις παραεξείνιες χώρες. Τυχαίες δεν είναι και οι παράλληλες εξελίξεις (και οι πρόσφατες αποφάσεις) για επενδύσεις στους αγωγούς ενέργειας στην περιοχή αυτή. Στη Μ. Ανατολή και τη Μεσόγειο η εξαγωγική δραστηριότητα παραμένει σε ικανοποιητικό επίπεδο. Η

ελληνική επιχειρηματική και επενδυτική παρουσία στις Αραβικές χώρες εξακολουθεί να είναι σημαντική(ΕΜΕΑ,10-3-09).

Στο πλαίσιο των εξελίξεων αυτών η σημασία της Ελλάδας αποκτά επιπλέον πολιτικό χαρακτήρα, αφού αποτελεί τη μόνη χώρα που είναι πλήρες μέλος της Ε.Ε από 1981 και άρα έχει κατά την κρίσιμη αυτή περίοδο το συγκριτικό πλεονέκτημα, σε σχέση με τις άλλες βαλκανικές χώρες, να συμμετέχει στις αποφάσεις που αφορούν:

α) στη διαμόρφωση της πολιτικής των μεταφορών της Ε.Ε στην περιοχή και

β) στις διαδικασίες ένταξης των χωρών αυτών στην Ε.Ε.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω, δηλαδή με την παραδοσιακή φιλία και συνεργασία της Ελλάδας με τις βαλκανικές και τις παραεξείνιες χώρες, η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων (Δ.Ο.Δ.) και ιδίως αυτά του ευρύτερου βαλκανικού χώρου, αποτελούν ευτυχή συγκυρία για την Ελλάδα τόσο για την ενδυνάμωση της συνεργασίας με τις παραπάνω χώρες όσο και για τις αναπτυξιακές προσπάθειες της χώρας. Δηλαδή το *momentum* της εποχής μπορεί να αποτελέσει τη βάση μιας σύγχρονης και βιώσιμης αποκεντρωμένης ανάπτυξης. Με την έννοια αυτή, η πολιτική των μεταφορών αποκτά επιπλέον στοιχεία εξωτερικής πολιτικής, εισφέροντας ουσιαδώς στην ευρωπαϊκή περιφερειακή ανάπτυξη (ειδικότερα στην κρίσιμη ανατολική παρειά της).

3. Η ΟΔΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η διατήρηση και η βελτίωση της συνεργασίας της Ελλάδας με τις χώρες της ζώνης επιρροής και συνεργασίας της, θα εξαρτηθεί και από τον ρόλο που θα επιλέξει η Ελλάδα στις αναπτυξιακές προσπάθειες των χωρών αυτών.

Για να υπάρξουν τα επιθυμητά αποτελέσματα στις παραπάνω αναπτυξιακές επιδιώξεις της Ε.Ε τόσο για την Ελλάδα όσο και για τις χώρες της ευρύτερης περιοχής των Βαλκανίων, απαιτείται επίσης ένα σύγχρονο ενδοπεριφερειακό και τοπικό οδικό δίκτυο. Έχει αποδειχθεί ότι η αναβάθμιση των οδικών αξόνων_χωρίς την ταυτόχρονη αναβάθμιση του ενδοπεριφερειακού και τοπικού οδικού δικτύου, όχι μόνο δεν συνεισφέρει στην ολοκλήρωση της αποκεντρωμένης ανάπτυξης, αλλά συντελεί με γρήγορους ρυθμούς στην

περαιτέρω υποβάθμιση και την όξυνση των ανισοτήτων στη περιφέρεια. Αυτό διότι οι οδικοί άξονες γίνονται αιτία επιτάχυνσης της ερήμωσης (μετανάστευση του πιο παραγωγικού τμήματος του πληθυσμού) και κατά συνέπεια της υπανάπτυξης. Τέτοια παραδείγματα παρέχονται άφθονα στη βιβλιογραφία του γνωστικού αντικείμενου της «Περιφερειακής Ανάπτυξης» τόσο από τον ευρωπαϊκό χώρο όσο και ευρύτερα.

Επικεντρώνοντας στο παράδειγμα της Ελλάδας, η αναπτυξιακή πολιτική (περιφερειακή πολιτική) που εφαρμόσθηκε κατά τη μεταπολεμική περίοδο στη χώρα από ένα αυστηρά κεντρικά δομημένο κράτος, είχε ως αποτέλεσμα τις έντονες περιφερειακές ανισότητες. Κάποιες προσπάθειες που έγιναν τις τελευταίες 10τίες για εκσυγχρονισμό του κράτους και αποκέντρωσης των δομών της εξουσίας δεν είχαν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα. Το 35% του πληθυσμού της χώρας ζει και εργάζεται στην περιοχή της Πρωτεύουσας. Το 60% του εθνικού εισοδήματος παράγεται στην ίδια περιοχή, όπου πραγματοποιείται και το 64% των συνολικών εσόδων του προϋπολογισμού (Στοιχεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, 1990). Ο πληθυσμός της ελληνικής ενδοχώρας, κυρίως το πιο παραγωγικό τμήμα, μεταναστεύει κατά τη μεταπολεμική περίοδο και ιδιαίτερα στις 10τίες του '60 και του '70 στην περιοχή της Πρωτεύουσας, των αστικών περιοχών και στα ευρωπαϊκά βιομηχανικά κέντρα για εξεύρεση εργασίας.

Το εθνικό οδικό δίκτυο, το οποίο πρακτικά αρχίζει και τελειώνει στην Πρωτεύουσα, δεν είναι αποτέλεσμα ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδιασμού, αλλά δημιούργημα μιας ασυνεχούς πορείας, η οποία διαμορφώθηκε από επικαιρικές λύσεις ανάγκης και συχνά από αντιφατικούς στόχους, έχει έντονα προβλήματα τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο στο ενδοπεριφερειακό και ιδιαίτερα στο τοπικό οδικό δίκτυο. Τα ίδια έντονα προβλήματα παρουσιάζονται και στους υπόλοιπους τομείς των μεταφορών.

Από τα αναπτυξιακά προγράμματα (κεντρικά και περιφερειακά) που εκπονήθηκαν κατά την μεταπολεμική περίοδο (1960-1986) στη χώρα μας δεν εφαρμόσθηκε κανένα ούτε έγινε απολογισμός για κάποιο από αυτά. Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός, ο οποίος αντιμετώπιστηκε απλώς σαν κείμενο πολιτικής σκοπιμότητας ήταν πρόχειρος και ξένος προς την πραγματικότητα. Η κάθε νέα κυβέρνηση

απέριπτε τα αναπτυξιακά σχέδια-προγράμματα της προηγούμενης, με συνέπεια να προκύπτει έλλειψη συνέχειας τόσο σε πολιτικό όσο και σε οργανωτικό επίπεδο. Κατά την παραπάνω περίοδο εκπονήθηκαν εννέα αναπτυξιακά προγράμματα και ψηφίσθηκαν περί τους πενήντα αναπτυξιακούς νόμους (Kaltsounis, 1988). Κυρίαρχη ενότητα όλων των παραπάνω αναπτυξιακών προγραμμάτων (εθνικών και περιφερειακών) ήταν η αναβάθμιση των οδικών υποδομών.

Υπερβολικά μεγάλες αποκλίσεις και ιδιαίτερα στις οδικές υποδομές παρουσιάζονται και στην αξιοποίηση των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (Κ.Π.Σ) στα οποία ουσιαστική αξιολόγηση δεν έχει γίνει ποτέ και σε κανένα (Στοιχεία Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας). Επιπλέον, στον χειρισμό τους εμφανίστηκε το οικονομικό φαινόμενο/πρόβλημα του αντιπροσωπευόμενου-αντιπροσώπου (principal-agent problem) μεταξύ της ευρωπαϊκής κεντρικής διοίκησης (που ελέγχει την περιφερειακή χρηματοδότηση) και των κυβερνήσεων της χώρας (που ελέγχει την πορεία των επενδύσεων στην επικράτειά της). Κατά το φαινόμενο αυτό, εμφανίζεται ασυμβατότητα μεταξύ των κινήτρων/επιδιώξεων του αντιπροσωπευόμενου και του αντιπροσώπου, φαινόμενο που ενθαρρύνεται από το γεγονός της ασύμμετρης πληροφόρησης (ο τοπικός αντιπρόσωπος τείνει να έχει καλύτερη γνώση και να διαχειρίζεται σε όφελός του την πληροφόρηση σχετικά με τις συνθήκες της περιοχής του). Εν προκειμένω, ενώ τα κίνητρα της κεντρικής χρηματοδότησης είχαν στόχο την ανάπτυξη, αυτά τοπικά χρησιμοποιήθηκαν και για άλλους σκοπούς χρησιμοποιώντας μεθοδεύσεις σχετικά με πληροφόρηση των ελεγκτικών οργάνων της Ε.Ε. ως προς τις τοπικές συνθήκες.

Σημειώνεται επίσης ότι είναι σημαντικές οι καθυστερήσεις και στο 4^ο Κ.Π.Σ που υλοποιείται αυτή την χρονική περίοδο, γεγονός το οποίο δεν είναι ενθαρρυντικό για την εξέλιξή του και την αποτελεσματικότητά του.

Οι αρνητικές επιπτώσεις αυτής της αναπτυξιακής τακτικής ήταν πολλές και οδυνηρές για την ελληνική περιφέρεια και κυρίως για τις ορεινές και νησιωτικές περιοχές. Το εισόδημα και οι ευκαιρίες των πολιτών των περιοχών αυτών υπολείπονται κατά πολύ του μέσου όρου της χώρας. Ενδεικτικό στοιχείο αποτελεί ο δείκτης της

ανεργίας ο οποίος παρουσιάζει έντονα αυξητική τάση. Οι υποδομές τόσο οι τεχνικές όσο και οι κοινωνικές και κατά συνέπεια και οι συνθήκες ζωής είναι στο σύνολό τους υποβαθμισμένες (Kaltsounis, 1989). Αποτέλεσμα επίσης της εφαρμοσθείσας αναπτυξιακής πολιτικής είναι και σημερινή οικονομική κρίση.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι προσπάθειες της Ε.Ε. για ευρωπαϊκή ολοκλήρωση δίνουν στη χώρα μας, της οποίας η γεωγραφική θέση αποτελεί ευνοϊκή συγκυρία, τη δυνατότητα να αποτελέσει κυρίαρχο κομβικό σημείο για τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο. Το επιχειρησιακό πρόγραμμα των οδικών υποδομών του εθνικού σκέλους (Διευρωπαϊκά Οδικά Δίκτυα), σε συνδυασμό με το πρόγραμμα ανάπτυξης των οδικών υποδομών του περιφερειακού σκέλους που συγχρηματοδοτείται επίσης από την Ε.Ε, αποτελούν για τη χώρα μας πρόκληση και ευκαιρία για μια σύγχρονη και αποκεντρωμένη ανάπτυξη, η οποία τελικά αναπόδραστα θα συνεισφέρει σημαντικά στην υπέρβαση των αναπτυξιακών της προβλημάτων-ανισοτήτων.

Οι παραπάνω ευκαιρίες και συγχρόνως προκλήσεις για να ευοδωθούν με επιτυχία, όπως όλοι επιθυμούν, θα πρέπει να στηρίζονται σε μια σύγχρονη διοίκηση, δηλαδή σε ένα σύγχρονο κράτος. Δυστυχώς οι αδυναμίες του Ελληνικού κράτους, αποτέλεσμα των οποίων είναι και η σημερινή κρίση φαίνεται ότι συνεχίζουν ακόμη και σήμερα να είναι πολλές και έντονες, με συνέπεια να μην δίνεται η αίσθηση, ότι η Ελλάδα θα μπορέσει να εκμεταλλευτεί με επάρκεια αυτή την ευνοϊκή συγκυρία. Παράλληλα είναι πρόκληση και ευκαιρία, τόσο για την κατασκευή ενός αποδοτικού οδικού δικτύου (εθνικού και περιφερειακού), όσο και στο να διαδραματίσει η χώρα έναν ουσιώδη ρόλο θετικής παρέμβασης στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων (Παπούλιας, 2008). Οι Ελληνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή αυτή για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τα προβλήματα του διεθνούς ανταγωνισμού, έχουν την ανάγκη, πέραν των άλλων, και τη στήριξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού κράτους (Ραδιοφωνικός σταθμός City FM, 23-3-09). Κλείνοντας, ας ευχηθούμε να κατορθώσει κάποτε το Ελληνικό Κράτος να υπερβεί τις αδυναμίες που αναστέλλουν κάθε

αναπτυξιακή προσπάθεια και καταλήγουν ανεκμετάλλετες ιστορικές ευκαιρίες.

5. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Deutscher Strassen- und Verkehrskongress von 27. bis 29. September 2006 in Karlstruhe. Forschungsgesellschaft fuer Strassen- und Verkehrswesen: Road transport policy-Eu Bookshop, Publication Year: 2006: Γεν. Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας: Μελέτη πρόβλεψης επιπτώσεων των νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα. Περίληψη τελικής έκθεσης, Αθήνα Δεκέμβριος '95, σελ. Α1 κ. επ.: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα, Απασχόληση. Λευκό Βιβλίο, Λουξεμβούργο 1994, σελ. 31 κ. επ.
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: (1994), σελ. 97 κ. επ.
3. Kaltsounis, A.: Entwicklungsmoeglichkeiten eines strukturschwachen Gebietes der E.G. Exemplifiziert am Nomos Ioannina, Berlin 1989, s. 213 ff.: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Ανάπτυξη: (1994), σελ. 13 κ. επ.
4. Καλτσούνης, Α.: Πολιτική μεταφορών της Ε.Ε και δυνατότητες αποκεντρωμένης ανάπτυξης: η περίπτωση της Ηπείρου. Επιθεώρηση Αποκέντρωσης Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Περιφερειακής Ανάπτυξης, τεύχος 10, Αθήνα 1997, σελ. 19 κ. επ.: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: (1994), σελ. 105 κ. επ.
5. <http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=1342>
6. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: (1994), σελ. 97 κ. επ.: Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Κρατική ενίσχυση N 633/2007-Ελλάδα, Βρυξέλλες, 30-1-2008: Mitteilungen der Organe und Einrichtungen der Europaeischen Union (2008/C70/02)
7. 4.000 επιχειρήσεις στην κινούμενη βαλκανική άμμο, Ελευθεροτυπία 3-3-09
8. EMEA Business Monitor, 10-3-09
9. Στοιχεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας: ΚΕΠΕ: Η Ανάπτυξη της Ελλάδας. Παρελθόν, Παρόν και Προτάσεις Πολιτικής, Αθήνα 1990 σ. 398 κ.επ.
10. Στοιχεία Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας: Kaltsounis, A.: Probleme der staatlichen Planung in Griechenland, Berlin 1988, s. 92 ff.
11. Στοιχεία Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
12. Kaltsounis, A.(1989): Στοιχεία Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών

13. ΥΠΕΧΩΔΕ/ Γεν. Γραμματεία Δημ. Έργων
14. Παπούλιας, Κ.: Μην υπεκφεύγετε για τη Διαφθορά: «Η πολιτική αντιμετωπίζεται ως όχημα προσωπικού πλουτισμού και ως μέσο μιας παχουλής ζωής» Αποσπάσματα από την ομιλία του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας για την 34^η επέτειο από την αποκατάσταση της Δημοκρατίας, Καθημερινή 25-7-08· Θεοδωράκης, Μ.: Δυσσομία και περιρρέουσα σήψη, Ελευθεροτυπία 22-2-02· Έκθεση «Διεθνούς Διαφάνειας» για το 2008, Ελευθεροτυπία 6-4-08· Ελληνική πρωτιά στη διαφθορά,· Κράτος-διαφθορείο (αναφορά σε πανελλαδική έρευνα της Public Issue με δείγμα 6105 ατόμων για την ΜΚΟ Διεθνούς Διαφάνεια Ελλάς), Ελευθεροτυπία 18-2-09. Διαφθορά, Ατιμωρησία ενδημούν στο Δημόσιο, Καθημερινή 28-3-09· Αυτή είναι η Ελλάδα του σήμερα, Η Αξία 29-3-09
15. Ραδιοφωνικός σταθμός City FM. Ανταπόκριση από Σκόπια, 23-3-09 (εκπομπή 10-12). 4.000 επιχειρήσεις στην κινούμενη βαλκανική άμμο, Ελευθεροτυπία 3-3-09