

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
Τμήμα Γεωγραφίας
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
‘Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου’
Κατεύθυνση: Διαχείριση Ευρωπαϊκού Χώρου

**« ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΟΥΣ
ΝΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»**

Πτυχιακή εργασία της Μαρίας Ευγενίου

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Τμήμα Γεωγραφίας

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

‘Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου’

Κατεύθυνση: Διαχείριση Ευρωπαϊκού Χώρου

**« ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΟΥΣ
ΝΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ »**

Πτυχιακή εργασία της Μαρίας Ευγενίου
Επιβλέπων: Ροβολής Αντώνης

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007

Περιεχόμενα

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Ευρετήριο Πινάκων

Πρόλογος

Περίληψη

Περίληψη στην αγγλική γλώσσα

Εισαγωγικά Σχόλια

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ.....σελ.1

1.1 Η ύπαρξη περιφερειακών ανισοτήτων στον ελληνικό χώρο και οι περιφερειακές πολιτικές.....σελ.1

1.2 Τα μεγάλα αστικά κέντρα επιτείνουν την ύπαρξη των περιφερειακών ανισοτήτων.....σελ.4

1.3 Συνοπτική παρουσίαση των περιφερειών της Ελλάδας.....σελ.9

1.3.1 Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης.....σελ.10

1.3.2 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.....σελ.11

1.3.3 Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας.....σελ.13

1.3.4 Περιφέρεια Θεσσαλίας.....σελ.14

1.3.5 Περιφέρεια Ηπείρου.....σελ.15

1.3.6 Περιφέρεια Ιονίων Νήσων.....σελ.16

1.3.7 Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.....σελ.17

1.3.8 Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας.....σελ.18

1.3.9 Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.....σελ.20

1.3.10 Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου.....σελ.21

1.3.11 Περιφέρεια Κρήτης.....σελ.22

1.3.12 Περιφέρεια Αττικής.....σελ.23

1.3.13 Περιφέρεια Πελοποννήσου.....σελ.25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....σελ.27

2.1 Τα είδη των μεταφορών.....σελ.27

2.2 Οι αρχές της διατροφικότητας και της διαλειτουργικότητας.....σελ.31

2.3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση ρυθμιστής της ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών.....σελ.	32
2.4 Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.....σελ.	36
2.5 Η ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα.....σελ.	42
2.5.1 Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα.....σελ.	43
2.5.2 Ο ρόλος του ΟΣΕ στον αστικό συγκοινωνιακό ιστό.....σελ.	48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.....σελ.

3.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.....σελ.	56
3.2 Η σύσταση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.....σελ.	58
3.3 Η επιλογή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για την μελέτη των επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές.....σελ.	61
3.4 Μεθοδολογία επεξεργασίας των διαθέσιμων στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1981-2005.....σελ.	64

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1981- 2005.....σελ.

4.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά την χρονική περίοδο 1981-1992.....σελ.	69
4.1.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....σελ.	71
4.2 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά τη χρονική περίοδο 1993-1997.....σελ.	80
4.2.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1993- 1997.....σελ.	82
4.3 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά τη χρονική περίοδο 1998-2005.....σελ.	83
4.3.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....σελ.	86
4.4 Οι Συντελεστές Συμμετοχής.....σελ.	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ.101	
5.1 Το περιφερειακό πρόβλημα στην Ελλάδα.....σελ.101	
5.2 Η διαχρονική εξέλιξη του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.....σελ.102	
5.3 Η διαχρονική εξέλιξη των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών βάσει του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.....σελ.105	
Καταληκτικά Σχόλια.....σελ.112	
Βιβλιογραφία- Πηγές.....σελ.114	
Παράρτημα Χαρτών.....σελ.118	

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Αριθμός μόνιμων κατοίκων ανά περιφέρεια για το σύνολο Χώρας, σύμφωνα με την απογραφή της 18 ^{ης} Μαρτίου 2001.....	σελ.5
Διάγραμμα 2: Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός ανά περιφέρεια για το σύνολο Χώρας, σύμφωνα με την απογραφή της 18 ^{ης} Μαρτίου 2001.....	σελ.8
Διάγραμμα 3: Αριθμός ανέργων ανά περιφέρεια για το σύνολο Χώρας, σύμφωνα με την απογραφή της 18 ^{ης} Μαρτίου 2001.....	σελ.8
Διάγραμμα 4: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.10
Διάγραμμα 5: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.11
Διάγραμμα 6: Αριθμός μόνιμων κατοίκων ανά νομό για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατά τα έτη 1961, 1971, 1981, 1991 και 2001 σύμφωνα με στοιχεία από τις απογραφές της ΕΣΥΕ.....	σελ.12
Διάγραμμα 7: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.13
Διάγραμμα 8: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Θεσσαλίας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.14
Διάγραμμα 9: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Ηπείρου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.16
Διάγραμμα 10: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.17
Διάγραμμα 11: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.18

Διάγραμμα 12: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.19
Διάγραμμα 13: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.20
Διάγραμμα 14: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.21
Διάγραμμα 15: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Κρήτης ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.23
Διάγραμμα 16: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Αττικής ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.24
Διάγραμμα 17: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Πελοποννήσου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.....	σελ.26
Διάγραμμα 18: Ποσοστό χρήσης ανά μέσο μεταφοράς στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών	σελ.28
Διάγραμμα 19: Ποσοστό χρήσης μέσων μεταφοράς από το επιβατικό κοινό ανά μέσο μεταφοράς αναφορικά με τον τομέα των επιβατικών μεταφορών.....	σελ.30
Διάγραμμα 20: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.69
Διάγραμμα 21: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.70
Διάγραμμα 22: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992..	σελ.71
Διάγραμμα 23: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.72
Διάγραμμα 24: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.72

Διάγραμμα 25: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.73
Διάγραμμα 26: Συγκριτικό διάγραμμα μέσου όρου πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 για τους 15 νομούς που υπερβαίνουν τον αντίστοιχο μέσο όρο του συνόλου Χώρας.....	σελ.76
Διάγραμμα 27: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο νομών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.78
Διάγραμμα 28: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο περιφερειών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....	σελ.79
Διάγραμμα 29: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.....	σελ.80
Διάγραμμα 30: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.....	σελ.81
Διάγραμμα 31: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997..	σελ.81
Διάγραμμα 32: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.....	σελ.82
Διάγραμμα 33: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.....	σελ.83
Διάγραμμα 34: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....	σελ.84
Διάγραμμα 35: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....	σελ.85
Διάγραμμα 36: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005..	σελ.86
Διάγραμμα 37: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....	σελ.87
Διάγραμμα 38: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....	σελ.87

Διάγραμμα 39: Συγκριτικό διάγραμμα μέσου όρου πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 για τους 12 νομούς που υπερβαίνουν τον αντίστοιχο μέσο όρο του συνόλου Χώρας.....σελ.92

Διάγραμμα 40: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο νομών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....σελ.92

Διάγραμμα 41: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο περιφερειών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....σελ.93

Διάγραμμα 42: Ταξινόμηση και απεικόνιση των Νομών της Ελλάδας ανάλογα με τον Συντελεστή Συμμετοχής που έχουν για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....σελ.97

Διάγραμμα 43: Ταξινόμηση και απεικόνιση των Νομών της Ελλάδας ανάλογα με τον Συντελεστή Συμμετοχής που έχουν για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....σελ.97

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Η τυπολογία και τα χαρακτηριστικά των περιοχών ανάπτυξης στην Ευρώπη.....σελ.6

Πίνακας 2: Η τυπολογία και τα χαρακτηριστικά των περιοχών υστέρησης ή κρίσης στην Ευρώπη.....σελ.7

Πίνακας 3: Ιστορική εξέλιξη και ενέργειες των κυριότερων σιδηροδρομικών εταιρειών από το 1880 ως και το 1970 στην Ελλάδα.....σελ.48

Πίνακας 4: Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1976- 1980.....σελ.58

Πίνακας 5: Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.....σελ.59

Πίνακας 6: Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.....σελ.60

Πίνακας 7: Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.....σελ.61

Πίνακας 8: Μέσος όρος πληρωμών έτους (σταθερές τιμές) του ΠΔΕ στον Τομέα των Μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992 ανά νομό.....σελ.74

Πίνακας 9: Μέσος όρος πληρωμών έτους (σταθερές τιμές) του ΠΔΕ στον Τομέα των Μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 ανά νομό.....σελ.89

Πίνακας 10: Συντελεστές Συμμετοχής των 51 νομών της Ελλάδας για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 και 1998- 2005.....σελ.95

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο πρόλογος είναι ίσως το μοναδικό κομμάτι κάθε εργασίας, το οποίο σπάνια επιβεβαιώνει το όνομα του, καθώς σχεδόν πάντα γράφεται στο τέλος.

Το πρόβλημα με τους προλόγους είναι ότι αποτελούν πηγή προβληματισμού για τον συγγραφέα, ο οποίος δεν ξέρει συνήθως τι να γράψει, αδίκως βέβαια, αφού σχεδόν κανείς δεν διαβάζει τους προλόγους, ειδικά των διπλωματικών εργασιών.

Σε κάθε περίπτωση ο πρόλογος αποτελεί και τη μοναδική ευκαιρία να ευχαριστήσει κανείς τους ανθρώπους εκείνους που συνέβαλλαν στην εκπόνηση της εργασίας.

Με αυτή τη λογική θα πρέπει πρωτίστως να ευχαριστήσω τον κύριο Αντώνη Ροβολή ο οποίος είχε την έμπνευση για τη θεματολογία της παρούσας εργασίας, είχε την υπομονή για την υλική υποστήριξη μέσω της παροχής βιβλιογραφίας και της επίλυσης τεχνικών προβλημάτων και αποριών και την ψυχολογική υποστήριξη όταν για πολύ καιρό ήταν ανέφικτη από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας η παραχώρηση των στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, αλλά κυρίως γιατί είχε τη διάθεση να συνεργαστεί μαζί μου και να μου διαθέσει χρόνο ποιοτικό και ουσιαστικό σε μια χρονιά ιδιαίτερα απαιτητική και δύσκολη για τον ίδιο.

Ακόμη θα πρέπει να ευχαριστήσω τους κυρίους Γρουζή και Σαγρέδο από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, οι οποίοι μου παραχώρησαν τα στοιχεία του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και κατέστησαν εφικτή την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους κυρίους Γεώργιο Καραμπατζό και Γεώργιο Μαλινδρέτο, γιατί ήταν εκείνοι που μου έδωσαν το έναυσμα για την περαιτέρω ενασχόληση μου με το γνωστικό πεδίο της Γεωγραφίας των Μεταφορών και των Υποδομών, καθώς και την κυρία Αλεξάνδρα Τραγάκη για τη σημαντική και πάνω απ' όλα άμεση βοήθεια της.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο τη χωρική κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών μεταξύ των νομών της Ελλάδας. Η ανάλυση ξεκινά από το έτος 1981 και λήγει το έτος 2005, το οποίο αποτελεί και το τελευταίο έτος για το οποίο είναι διαθέσιμα τα στοιχεία του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Το πρόβλημα της άνισης ανάπτυξης των ελληνικών περιφερειών και η ύπαρξη των περιφερειακών ανισοτήτων αποτελούν την κύρια αιτία για τη θέσπιση στρατηγικών περιφερειακής πολιτικής από το ελληνικό κράτος. Δύο από τα σημαντικότερα εργαλεία άσκησης της περιφερειακής πολιτικής αποτελούν οι δημόσιες δαπάνες και οι υποδομές.

Κατά συνέπεια είναι ιδιαίτερα σημαντικός ο ρόλος των μεταφορικών υποδομών, ιδιαίτερα αυτών που υλοποιούνται με την αρωγή του δημοσίου τομέα, όσον αφορά αφενός στην ανάπτυξη κάποιων περιφερειών και αφετέρου στην άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Ανακύπτουν, λοιπόν, ζητήματα σχετικά με το πώς κατανέμονται οι δημόσιες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών μεταξύ των νομών της Ελλάδας, το αν ακολουθείται κάποιο συγκεκριμένο πρότυπο χωρικής κατανομής των εν λόγω δημοσίων επενδύσεων και ποιο είναι το πρότυπο αυτό.

Με αυτή τη λογική και μέσω της επεξεργασίας των στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων καθ'όλη τη διάρκεια της χρονικής περιόδου 1981- 2005, μπορεί κανείς να οδηγηθεί σε συγκεκριμένα συμπεράσματα, τα οποία μπορούν να δώσουν απαντήσεις στα παραπάνω ζητήματα.

Αρχικά παρατηρείται αύξηση τόσο στο σύνολο των δημοσίων επενδύσεων όσο και στις δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές καθ' όλη τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που μελετάμε. Δευτερευόντως, η χωρική κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές δεν φαίνεται να ακολουθεί κάποιο συγκεκριμένο πρότυπο, αν εξαιρέσει φυσικά κανείς τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα τα οποία λαμβάνουν κατά παράδοση σημαντικό κομμάτι των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών. Παρ' όλα αυτά κατά τα έτη 1981- 1992, οι δημόσιες επενδύσεις στο σύνολο τους γενικότερα και στον τομέα των μεταφορών ειδικότερα φαίνονται να είναι περισσότερο ισοκαταμεμημένες μεταξύ των νομών, συγκριτικά με τα έτη 1998- 2005, οπότε και διαπιστώνεται τάση συγκέντρωσης τους σε περιοχές που παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Εξίσου σημαντικό κρίνεται το γεγονός ότι οι Συντελεστές

Συμμετοχής των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές φαίνεται να μειώνονται σημαντικά από τα έτη 1981- 1992 στα έτη 1998- 2005 για τους νομούς της Ελλάδας, καταδεικνύοντας έτσι τη μείωση του ύψους των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές για την πλειοψηφία των νομών συγκριτικά πάντα με τις δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές στο σύνολο της Ελλάδας.

Συμπερασματικά θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η θέσπιση συγκεκριμένης στρατηγικής στην κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές θα ήταν δυνατόν να συντελέσει σε μεγάλο βαθμό στην προσπάθεια άμβλυνσης των περιφερειακών ανισοτήτων, αποτελώντας παράλληλα μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου άσκησης περιφερειακής πολιτικής.

ABSTRACT

This thesis presents an attempt to examine the effects of the distribution of public capital investment on greek economic development, viewed at the spatial levels of prefectures and regions. Data analysis starts from the year 1981 and ends at the year 2005, since data concerning later years were not available by the time our research had to end, due to time limitations, on March 2006.

Uneven development between greek prefectures as well as the existence of regional inequalities, have led the greek government to create and adopt regional policies consisting of several parameters, including infrastructure development and public investment.

In relation to that, the role of public infrastructure in the field of transportation could be considered essential to further development of greek regions as well as to the elimination of existing regional inequalities.

Therefore, it would be extremely interesting to examine whether a predefined model is followed for the distribution of public investment in infrastructure focusing on the field of transportation.

The empirical presentation is formed by data of the Public Investment Programme during the years 1981- 2005 and leads to several conclusions, yet to be referred.

First and foremost not only is there an annual increase in the total budget of the Public Investment Programme, but there is also an important increase in the amount of money spent on transportation infrastructure during this period. In addition, data analysis shows that there is not any predefined model leading spatial distribution of public investment in transportation, despite the fact that urban areas of Athens and Thessaloniki seem to absorb a large amount of public investment money, in the field transportation still, in proportion to the rest greek prefectures.

On the other hand, during the years 1981- 1992, total public investment as well as public investment in transportation seem to follow a rather even spatial distribution among the greek prefectures whereas during the years 1998- 2005 public investment in transportation is more concentrated in developed prefectures. Furthermore, Location Quotients (QL) having to do with public investment in transportation seem to decrease from the years 1981-1992 to the years 1998- 2005. According to that, one could realise that there is a significant decrease in the public capital spent on transportation investments as well.

In conclusion, it is highly believed that the existence of a predefined and carefully developed strategy, concerning the distribution of public investment in transportation, could add up to the existing regional policies, which aim to eliminate regional inequalities.

Εισαγωγικά σχόλια

Μέσω της παρούσας εργασίας επιθυμούμε να διερευνήσουμε τη διαχρονική εξέλιξη της χωρικής κατανομής των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων μεταξύ των ελληνικών περιφερειών καθώς και στον ρόλο που παίζει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων στην προσπάθεια άμβλυνσης του προαναφερθέντος προβλήματος. Πιο συγκεκριμένα γίνεται συνοπτική αναφορά στην ύπαρξη των δύο μεγάλων αστικών κέντρων, τα οποία φαίνεται να εντείνουν τις περιφερειακές ανισότητες, αλλά και στα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζει καθεμιά από τις ελληνικές περιφέρειες, ώστε να μπορεί ο αναγνώστης να κατανοήσει την εικόνα και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν.

Το κεφάλαιο που ακολουθεί έχει να κάνει αποκλειστικά με τον τομέα των μεταφορών, τα είδη των μεταφορών καθώς και το θεσμικό πλαίσιο ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών όπως αυτό ορίζεται από το ελληνικό κράτος αλλά και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες και θα αποτελέσουν σημαντικό κομμάτι κατά τη διάρκεια της επεξεργασίας των στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται εκτενέστερη αναφορά στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μέσω της παρουσίασης των διαδικασιών θέσπισης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων από τα πρώτα χρόνια της σύστασης του δημόσιου τομέα στην Ελλάδα μέχρι και σήμερα όπου πλέον αποτελεί ένα από τα βασικότερα εργαλεία του κράτους. Επίσης γίνεται παρουσίαση της μεθοδολογίας που θα ακολουθηθεί για την επεξεργασία των στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, τα οποία επεξηγούνται αναλυτικά ενώ πραγματοποιείται και διαγραμματική απεικόνιση όπου αυτό είναι δυνατό.

Στο τελευταίο κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση και την επεξεργασία των στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

1.1 Η ύπαρξη περιφερειακών ανισοτήτων στον ελληνικό χώρο και οι περιφερειακές πολιτικές.

Το ζήτημα των περιφερειακών ανισοτήτων σε ότι αφορά στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικό. Είναι άλλωστε παραπάνω από προφανές ότι μια χώρα που συγκεντρώνει σχεδόν το μισό πληθυσμό της στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα δεν μπορεί παρά να παρουσιάζει έντονη ανομοιογένεια στα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά και των υπόλοιπων νομών και περιφερειών της.

Με αυτή τη λογική θα έλεγε κανείς ότι η Ελλάδα, ως μια από τις χώρες που αντιμετωπίζουν ισχυρές περιφερειακές ανισότητες, θα δώσει ιδιαίτερο βάρος στην ανάπτυξη της περιφερειακής πολιτικής προκειμένου αυτές να εξαλειφθούν. Αν και ο ορισμός της « περιφερειακής πολιτικής » είναι ακόμη υπό συζήτηση, θα μπορούσαμε να υιοθετήσουμε τον εξής ορισμό, όπως αυτός διατυπώνεται από τον Πετράκο στα Πρακτικά της Ημερίδας « Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα. Τάσεις και Προοπτικές » :

«...Θα μπορούσαμε να ορίσουμε ως περιφερειακές πολιτικές αυτές που επιδιώκουν με συστηματικό τρόπο και με μια σειρά από μέτρα να ενισχύσουν την επάρκεια των παραγωγικών και κοινωνικών υποδομών, του κεφαλαίου και των ανθρώπινων πόρων αλλά και των δομών και μηχανισμών διοίκησης περιοχών με αναπτυξιακή υστέρηση έτσι ώστε να βελτιώσουν τις παραγωγικές τους εξειδικεύσεις και να ενισχύσουν ή να διευρύνουν τα ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα (Πετράκος, 2005: 100).»

Σε κάθε περίπτωση τα εργαλεία χάραξης και άσκησης των περιφερειακών πολιτικών είναι πολύ συγκεκριμένα και περικλείουν τις πολιτικές των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και την περαιτέρω οργάνωση των φορέων διοίκησης σε επίπεδο περιφέρειας, την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων, την κατανομή των κονδυλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης και των ενισχύσεων του Ταμείου Συνοχής. Πιο συγκεκριμένα κατά τους Πετράκο και Ψυχάρη τα μέσα άσκησης της περιφερειακής πολιτικής είναι τα εξής (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 219):

- ✦ Οι δημόσιες δαπάνες
- ✦ Οι υποδομές
- ✦ Η παροχή αναπτυξιακών κινήτρων
- ✦ Οι έλεγχοι και οι περιορισμοί στις αναπτυγμένες περιοχές
- ✦ Η ενίσχυση της κινητικότητας της εργασίας και του κεφαλαίου και η ενίσχυση της ευελιξίας
- ✦ Οι πολιτικές ενίσχυσης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- ✦ Η αποκέντρωση του δημοσίου τομέα
- ✦ Οι πολιτικές που αφορούν στο ανθρώπινο δυναμικό μιας περιφέρειας
- ✦ Οι πολιτικές των άϋλων υποδομών
- ✦ Η εγκατάσταση επιστημονικών ιδρυμάτων σε περιφέρειες που υστερούν σε αναπτυξιακούς ρυθμούς
- ✦ Οι πολιτικές διασυνοριακής συνεργασίας σε περιφέρειες που βρίσκονται σε παραμεθόριες περιοχές και
- ✦ Οι πολιτικές αντιμετώπισης της βιομηχανικής παρακμής

Στην Ελλάδα εφελτήριο για την χάραξη πιο συγκεκριμένης και οργανωμένης περιφερειακής πολιτικής στάθηκε η εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστριας όπου και δημιουργήθηκαν δεκατρείς περιφέρειες, οι οποίες καλύπτουν το σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Οι ευρύτερες αυτές διοικητικές ενότητες περικλείουν περιοχές οι οποίες πολλές φορές παρουσιάζουν διαφορετικά δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά και ακριβώς γι' αυτή τους την ιδιαιτερότητα αξίζει κανείς να τις μελετήσει ώστε να καταλήξει σε αρκετά ενδιαφέροντα συμπεράσματα αναφορικά τόσο με τις οικονομικές όσο και με τις πληθυσμιακές ροές μεταξύ των περιφερειών της χώρας. Η ύπαρξη των διαφορών αυτών ανάμεσα στις περιφέρειες καθώς και ο τρόπος σύστασης των περιφερειών αποτέλεσε αντικείμενο συζήτησης και προκάλεσε έντονες διαφωνίες μεταξύ των πολιτικών φορέων της χώρας, μεταξύ των πολιτών, αλλά κυρίως μεταξύ του κράτους και των κατοίκων διαφόρων δήμων και κοινοτήτων οι οποίες θίγονταν ιδιαίτερα από την εφαρμογή του σχεδίου « Καποδίστριας », στο οποίο πραγματοποιείται εκτενής αναφορά σε επόμενη ενότητα.

Παρ' όλα αυτά η εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου προχώρησε κανονικά και σήμερα η Ελλάδα διαθέτει συγκεκριμένη περιφερειακή πολιτική σε μια προσπάθεια εξάλειψης των περιφερειακών ανισοτήτων τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και κατ' επέκτασιν η κατανομή των δημοσίων επενδύσεων ανά περιφέρεια είναι ένα στοιχείο που θα μπορούσε να καταδείξει την γραμμή που ακολουθείται από τους κρατικούς φορείς ως προς την διάθεση μέρους του δημοσίου κεφαλαίου στις περιφέρειες αφενός για την κάλυψη των αναγκών που έχουν και αφετέρου για την εξάλειψη της ανομοιογένειας που υφίσταται μεταξύ των περιφερειών.

Σημαντικότερη παράμετρο όμως αποτελεί το γεγονός ότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι αυτό που εξασφαλίζει τους πόρους για τη δημιουργία των υποδομών, οι οποίες και παίζουν καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη ή την υποβάθμιση μιας περιοχής. Πολλοί επιστήμονες έχουν ασχοληθεί όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε άλλες χώρες με τη σχέση που έχουν οι δημοσίες επενδύσεις για την κατασκευή μεταφορικών υποδομών με τις πολιτικές για την άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Για του λόγου το αληθές, ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε σε μερικούς από αυτούς, όπως στους Ψυχάρη και Ροβολή στην Ελλάδα, στον Aschauer στην Αμερική, στους Aubin και Berdot στην Ολλανδία, στον Tiebout στη Γαλλία, στους Berndt and Hansson στη Σουηδία και στους Diamond και Spence στη Μεγάλη Βρετανία.

Άλλωστε είναι γενικά αποδεκτό ότι οι δημόσιες επενδύσεις αντιστοιχούν στον «κοινωνικό μισθό» που λαμβάνουν οι πολίτες, ο οποίος αν μη τι άλλο θα πρέπει να κατανέμεται με γνώμονα την ισότητα μεταξύ των πολιτών αλλά να φέρει και σημαντικά αποτελέσματα προς την επίτευξη αυτής της ισότητας μεταξύ των πολιτών όπου αυτή δεν υπάρχει. Με άλλα λόγια θα πρέπει να εξετασθεί αν η κατανομή των δημοσίων επενδύσεων συντελεί στην εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων ή αν τροφοδοτεί με κάποιο τρόπο ακούσια ή και εκούσια τις περιφερειακές ανισότητες.

Ειδικότερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στον τομέα των μεταφορικών υποδομών, οι οποίες κατέχουν σημαίνοντα ρόλο έναντι των υπολοίπων κατηγοριών υποδομών, καθώς είναι αυτές που δημιουργούν τα μεταφορικά δίκτυα και διευκολύνουν τη δημιουργία ροών διακίνησης ανθρώπων και αγαθών. Άλλωστε μόνο τυχαία δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί η έμφαση που δίνεται στις μεταφορικές υποδομές από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τη θέσπιση του νομικού πλαισίου και τη δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, τα οποία και θα καλύπτουν όλο το φάσμα της διευρυμένης πλέον Ευρωπαϊκής Ένωσης.

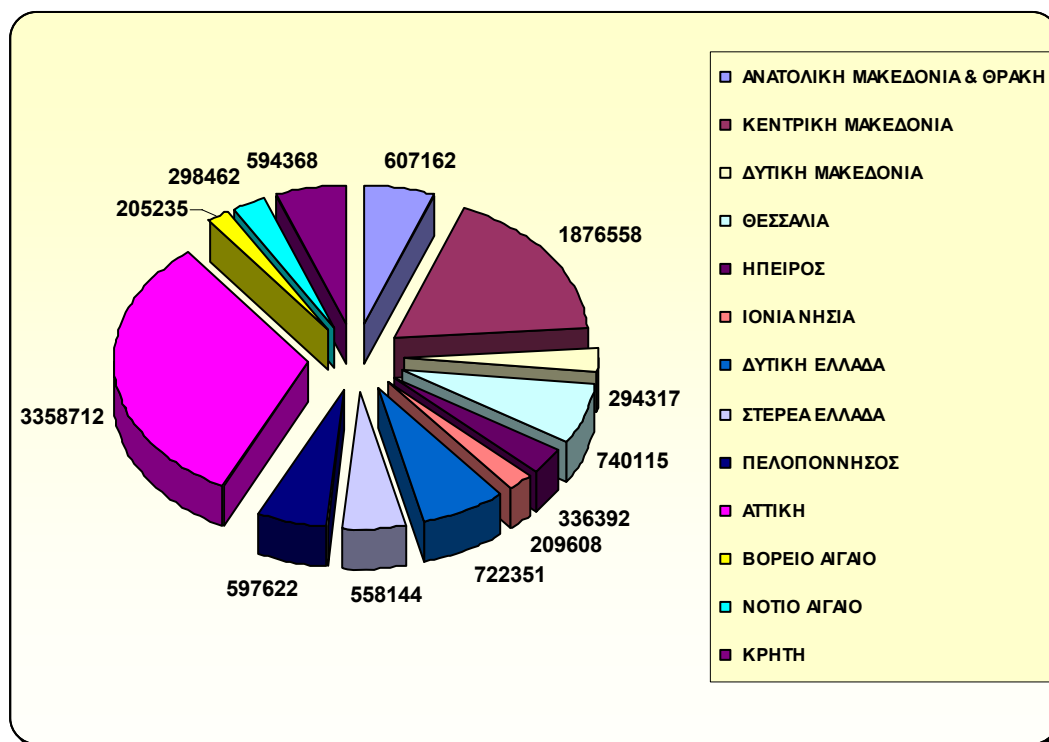
Περνώντας κανείς στην ελληνική πραγματικότητα, εύκολα θα διαπιστώσει ότι η ανάγκη δημιουργίας νέων μεταφορικών υποδομών και εκσυγχρονισμού των

υπαρχόντων μεταφορικών υποδομών και δικτύων είναι ιδιαίτερα έντονη τόσο στα μεγάλα αστικά κέντρα όσο και στις υπόλοιπες περιφέρειες και στις πλέον απομακρυσμένες περιοχές. Με αυτή τη λογική λοιπόν είναι ενδιαφέρον να εξετάσουμε το πρότυπο της κατανομής των δημοσίων επενδύσεων στους ελληνικές περιφέρειες στον τομέα των μεταφορών και να διαπιστώσουμε αφενός την ύπαρξη ή όχι περιφερειακών ανισοτήτων αναφορικά με την κατανομή των επενδύσεων στις μεταφορές αλλά και τη διαχρονική εξέλιξη της περιφερειακής κατανομής των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές. Ταυτόχρονα μπορούμε να διαπιστώσουμε αν ακολουθείται κάποια στρατηγική για την εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων σε αυτό τον τομέα αν και εφόσον αυτές υπάρχουν ή αν η κατανομή των επενδύσεων στις μεταφορές γίνεται με εντελώς διαφορετικά κριτήρια, από την εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων, και εαν ναι ποια είναι αυτά τα κριτήρια.

1.2 Τα μεγάλα αστικά κέντρα επιτείνουν την ύπαρξη των περιφερειακών ανισοτήτων.

Όπως προαναφέραμε οι ελληνικές περιφέρειες παρουσιάζουν αρκετές διαφοροποιήσεις σε ότι αφορά στα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά που έχουν, καθώς και στους ρυθμούς με τους οποίους αναπτύσσονται. Θα ήταν λοιπόν σκόπιμο να κάνουμε μια συνοπτική αναφορά στα βασικότερα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν σήμερα οι ελληνικές περιφέρειες με τη βοήθεια των στοιχείων που προέκυψαν από την τελευταία Ετήσια Απογραφή Πληθυσμού Κατοικιών της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας η οποία έλαβε χώρα το 2001.

Ξεκινώντας κανείς από το σύνολο Χώρας για το 2001, εύλογα διαπιστώνει κανείς ότι όσον αφορά στον πληθυσμό ανά περιφέρεια, η περιφέρεια Αττικής εμφανίζεται ως η πολυπληθέστερη με μεγάλη διαφορά από την περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας – στην οποία περιλαμβάνεται ο νομός Θεσσαλονίκης – ενώ όλες οι υπόλοιπες περιφέρειες έχουν σημαντικά μικρότερο πληθυσμό. Εδώ θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε ότι ως «πληθυσμός» θεωρούμε τον αριθμό μόνιμων κατοίκων.



Διάγραμμα 1: Αριθμός μόνιμων κατοίκων ανά περιφέρεια για το σύνολο Χώρας, σύμφωνα με την απογραφή της 18^{ης} Μαρτίου 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος.

Είναι προφανές ότι τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, αυτό της Αθήνας και των περιβαλλουσών ημιαστικών περιοχών και αυτό της Θεσσαλονίκης τα οποία περικλείονται στις αντίστοιχες περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας, συγκεντρώνουν παραπάνω από το ήμισυ του συνολικού πληθυσμού της χώρας με 3.358.712 και 1.876.558 μόνιμους κατοίκους αντίστοιχα, ενώ οι περιφέρειες Θεσσαλίας με 740.115 μόνιμους κατοίκους και Δυτικής Ελλάδας με 722.351 μόνιμους κατοίκους φαίνεται να ακολουθούν με σημαντική διαφορά.

Η ιδιαίτερα μεγάλη πληθυσμιακή υπεροχή των δύο μεγάλων αστικών κέντρων όπως θα ήταν αναμενόμενο θα προκαλέσει την αύξηση άλλων οικονομικών και κοινωνικών δεικτών σε απόλυτα μεγέθη συγκριτικά με τις υπόλοιπες περιφέρειες. Σε γενικές γραμμές θα έλεγε κανείς ότι το ελληνικό αστικό σύστημα ακολουθεί την «*τυπολογία περιοχών ανάπτυξης και υπανάπτυξης*» όπως αυτή αποτυπώνεται στην Ευρώπη (Πίνακας 1 και 2).

Πίνακας 1

Η τυπολογία και τα χαρακτηριστικά των περιοχών ανάπτυξης στην Ευρώπη

Τυπολογία περιοχών ανάπτυξης	Χαρακτηριστικά
Μεγάλα αστικά κέντρα	Τριτογενοποίηση
Τεχνόπολοι	Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη
Περιοχές ευέλικτης εξειδίκευσης	Χωροθέτηση κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα
Ενδιάμεσες περιοχές	

Πηγή: Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ., (2004), *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική

Έτσι έχουμε τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, αυτό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, τα οποία όπως προαναφέρθηκε υπερτερούν πληθυσμιακά έναντι των υπολοίπων νομών ή και περιφερειών αλλά εμφανίζουν και πιο αυξημένους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης συγκριτικά με τις υπόλοιπες περιοχές της ελληνικής επικράτειας. Παράλληλα και οι περιοχές που συνορεύουν με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα φαίνεται να «συμπαράσύνονται» και να παρουσιάζουν περισσότερο αυξημένους ρυθμούς ανάπτυξης συγκριτικά με τις απομακρυσμένες περιοχές από τα αστικά κέντρα. Μόνο τυχαίο δεν θα μπορούσε άλλωστε να θεωρηθεί το παράδειγμα του νομού Βοιωτίας, ο οποίος οφείλει εν μέρει την ανάπτυξη του στη χωρική εγγύτητα που παρουσιάζει με την Αθήνα και γενικότερα με την περιφέρεια Αττικής.

Στον αντίποδα όλων αυτών απαντώνται περιοχές όπως η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου η οποία, εξαιτίας της αποκοπής της από την ηπειρωτική Ελλάδα και κυρίως εξαιτίας της έλλειψης κατάλληλων μεταφορικών υποδομών που να συνδέουν την ηπειρωτική με τη νησιωτική Ελλάδα, παρουσιάζει μεγάλα ποσοστά ανεργίας και ιδιαίτερα χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Εκτός από περιοχές της νησιωτικής Ελλάδας, θα μπορούσαμε να αναφερθούμε και σε περιοχές όπως ο νομός Κιλκίς όπου η γεωργία αποτελεί την βάση της οικονομίας όλου του νομού ενώ όπως θα παρατηρήσουμε στο τέταρτο κεφάλαιο οι επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές παραμένουν μηδενικές.

Πίνακας 2

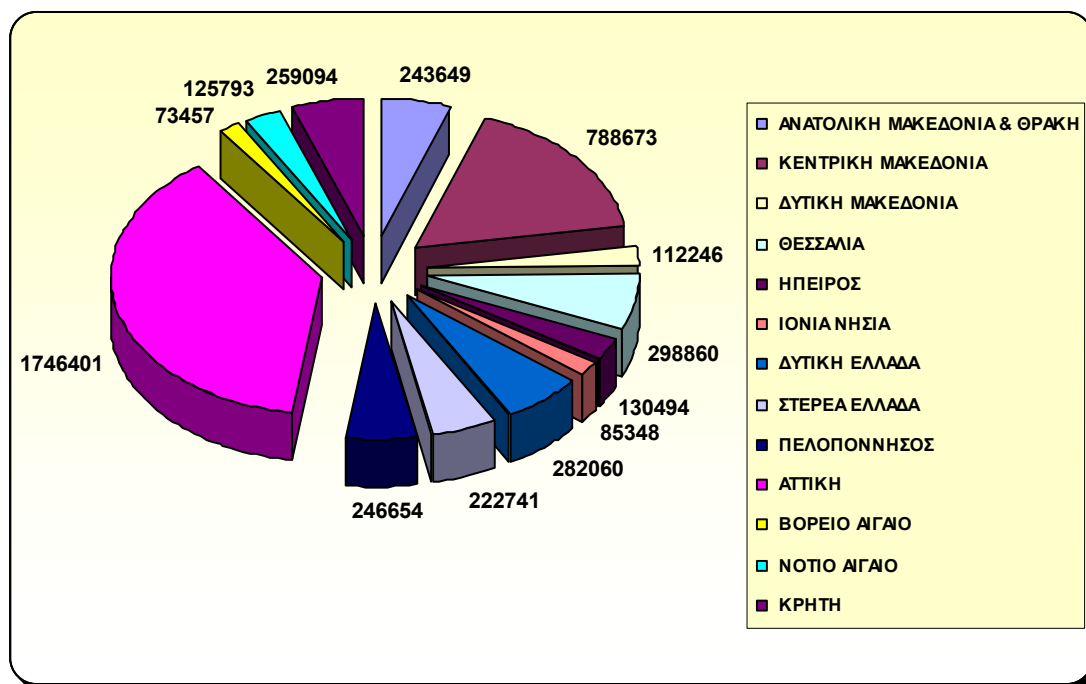
Η τυπολογία και τα χαρακτηριστικά των περιοχών υστέρησης ή κρίσης στην Ευρώπη

Τυπολογία περιοχών σε κρίση ή υπανάπτυξη	Χαρακτηριστικά
Παραδοσιακά λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές	Κυριαρχία πρωτογενούς τομέα
Βιομηχανικές περιοχές σε κρίση	Δυσμενής κλαδική διάρθρωση παραγωγής
Περιμετρικές ως προς τις αγορές και τα δίκτυα περιοχές	Δυσμενής γεωγραφική θέση και ελλειπείς υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών

Πηγή: Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ., (2004), *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική

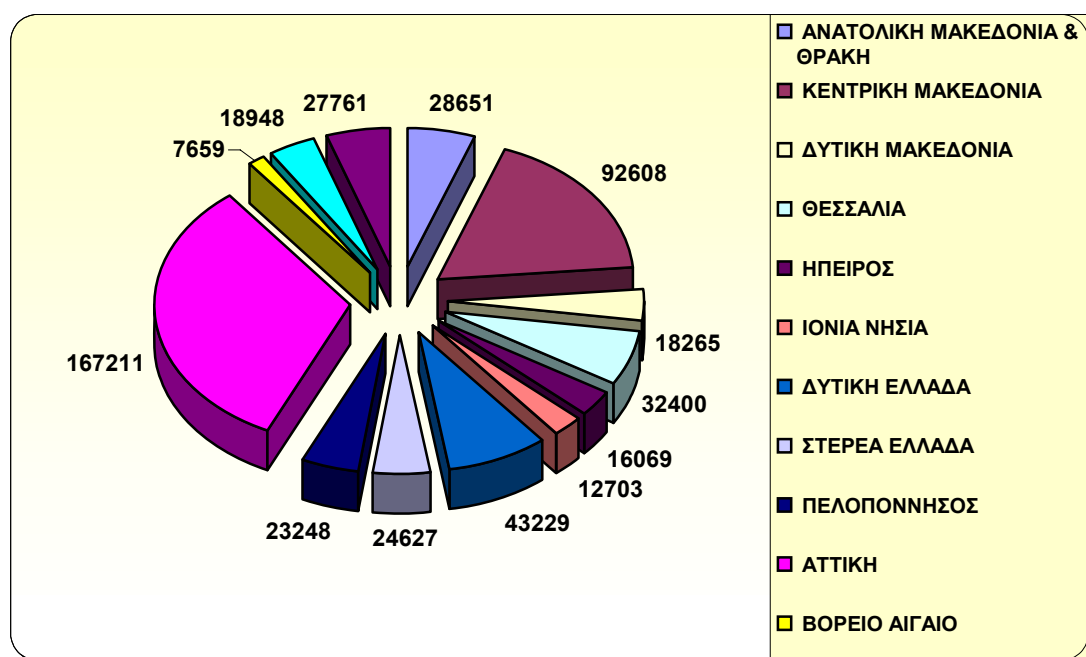
Πράγματι αναφερόμενοι τώρα στον οικονομικώς ενεργό πληθυσμό ανά περιφέρεια (Διάγραμμα 2) αλλά και στον αριθμό ανέργων ανά περιφέρεια (Διάγραμμα 3) θα παρατηρήσουμε ότι και σε αυτή την περίπτωση η περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας έχουν τον μεγαλύτερο αριθμός οικονομικώς ενεργών ατόμων και ανέργων συγκριτικά με τις υπόλοιπες περιφέρειες του ελληνικού κράτους

Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι υπάρχει συγκέντρωση του εργατικού δυναμικού στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα χωρίς όμως να μπορεί αυτό το στοιχείο από μόνο του να μας οδηγήσει σε συμπεράσματα σχετικά με τα ποσοστά απασχόλησης ή κατ' αντιστοιχία σχετικά με τα ποσοστά ανεργίας των αστικών κέντρων.



Διάγραμμα 2: Οικονομικώς ενεργός πληθυσμός ανά περιφέρεια για το σύνολο Χώρας, σύμφωνα με την απογραφή της 18^{ης} Μαρτίου 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος.



Διάγραμμα 3: Αριθμός ανέργων ανά περιφέρεια για το σύνολο Χώρας, σύμφωνα με την απογραφή της 18^{ης} Μαρτίου 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Με άλλα λόγια, η συσσώρευση του εργατικού δυναμικού στα δυο μεγάλα αστικά κέντρα και κατ'επέκτασιν στις δυο περιφέρειες που περικλείουν τα εν λόγω αστικά κέντρα, δεν προϋποθέτει και την ύπαρξη αντίστοιχου πλήθους θέσεων εργασίας, οι

οποίες μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες του όλο και αυξανόμενου εργατικού δυναμικού, πάντα σε ότι αφορά στις περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας, στοιχείο το οποίο επαληθεύεται μερικώς από το Διάγραμμα 3. Έτσι λοιπόν τα ποσοστά οι δύο περιφέρειες που περικλείουν τα δυο μεγάλα αστικά κέντρα έχουν ιδιαίτερα υψηλούς αριθμούς ανέργων σε απόλυτα μεγέθη αλλά τα ποσοστά ανεργίας που διαθέτουν είναι σημαντικά μικρότερα σε σχέση με άλλες περιφέρειες,.

Για του λόγου το αληθές λοιπόν η περιφέρεια Αττικής κατέχει για το έτος 2001 το δεύτερο μικρότερο ποσοστό ανεργίας 9,57 τοις εκατό του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες περιφέρειες μετά την περιφέρεια Πελοποννήσου όπου το ποσοστό των ανέργων αντιστοιχεί σε 9,42 τοις εκατό του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού. Στον αντίποδα αυτών βρίσκεται η περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας όπου το ποσοστό των ανέργων αγγίζει το 16,27 τοις εκατό του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού και αποτελεί την περιφέρεια με το μεγαλύτερο ποσοστό ανέργων για το 2001 ενώ έπεται η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας με ποσοστό ανέργων 15,32 τοις εκατό του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού.

1.3 Συνοπτική παρουσίαση των περιφερειών της Ελλάδας

Οι ελληνικές περιφέρειες δημιουργήθηκαν ουσιαστικά το 1997, μετά την σχεδίαση και την έναρξη της υλοποίησης του Προγράμματος Ανασυγκρότησης της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης «*Ιωάννης Καποδίστριας*»¹. Ειδικότερα μέσω της εφαρμογής του εν λόγω Προγράμματος δημιουργήθηκαν και θεσμοθετήθηκαν επίσης εννιακόσιοι δήμοι και εκατόν τριάντα τρεις κοινότητες (Χρυσανθάκης 1998), ενώ οι αρμοδιότητες των οργάνων που υπάγονται στην πρώτη βαθμίδα τοπικής αυτοδιοίκησης ορίζονται από τις Διατάξεις του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 264).

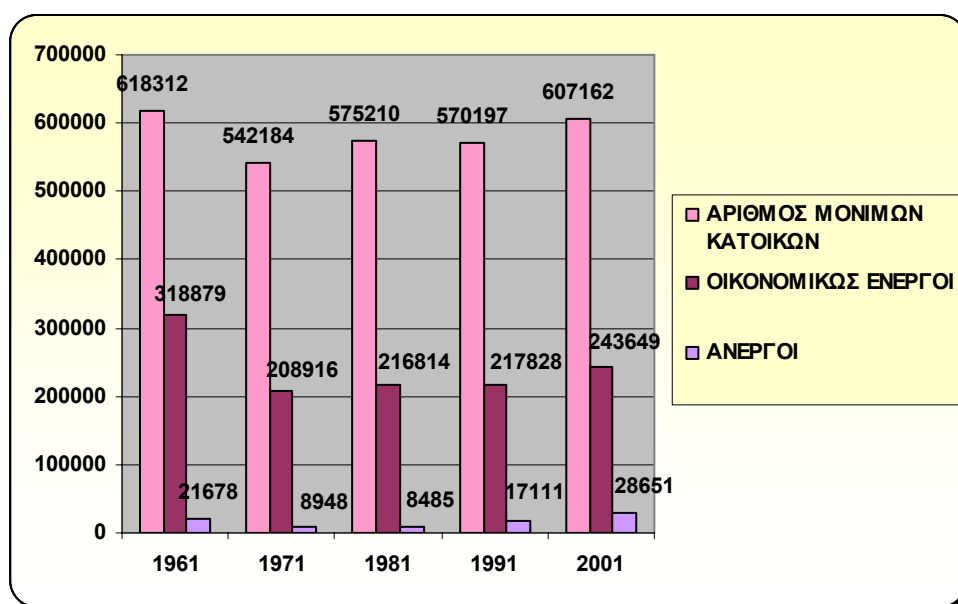
Παρ' όλα αυτά και δεδομένου ότι η παρούσα εργασία χρησιμοποιεί, αρχικά τουλάχιστον, ως μονάδα χωρικής ανάλυσης την περιφέρεια και για την διευκόλυνση των αναγνώστων και την σαφέστερη παρουσίαση των στοιχείων και των αριθμητικών δεδομένων, θα ήταν δόκιμο να χρησιμοποιήσουμε την περιφέρεια ως μονάδα χρονικής ανάλυσης και για στοιχεία που αφορούν χρονικές περιόδους προηγούμενες του έτους 1997, παρά το γεγονός ότι οι ελληνικές περιφέρειες δεν είχαν ακόμη

¹ Πρακτικά αναφερόμαστε στην εφαρμογή του Νόμου 2539/ 1997, με βάση τον οποίο υπήρξε ριζική αναδιοργάνωση στο διοικητικό σχήμα του κράτους.

δημιουργηθεί. Πρακτικά λοιπόν χρειάστηκε να βρούμε τα αντίστοιχα στοιχεία² ανά δεκαετία για καθέναν από τους νομούς της Ελλάδας για τη χρονική περίοδο 1961-2001 και στη συνέχεια να αθροίσουμε τα στοιχεία των νομών ώστε να «δημιουργήσουμε» τις περιφέρειες. Έτσι, για παράδειγμα αν θέλαμε να βρούμε τον αριθμό μόνιμων κατοίκων για την περιφέρεια Κρήτης θα έπρεπε να αθροίσουμε τον αριθμό μόνιμων κατοίκων των νομών Χανίων, Ηρακλείου, Λασιθίου και Ρεθύμνου. Τέλος, θα πρέπει να αποφανηθούμε το γεγονός ότι η συνοπτική παρουσίαση των περιφερειών, η οποία έπεται, βασίζεται σε δεδομένα και οικονομικούς δείκτες με βάση το έτος 2001 ενώ μόνο στα διαγράμματα γίνεται αναφορά σε παλαιότερα έτη.

1.3.1 Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης

Όπως φαίνεται και από το ακόλουθο διάγραμμα ο πληθυσμός της εν λόγω περιφέρειας ανέρχεται σε 607.162 μόνιμους κατοίκους, από τους οποίους μόλις 243.649 είναι οικονομικώς ενεργοί. Το ποσοστό των ανέργων ήταν 11,75 τοις εκατό για το 2001. Η περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης συγκεντρώνει ποσοστό 5,5 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας και παράγει το 4,2 τοις εκατό του συνολικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ελλάδας.



Διάγραμμα 4: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

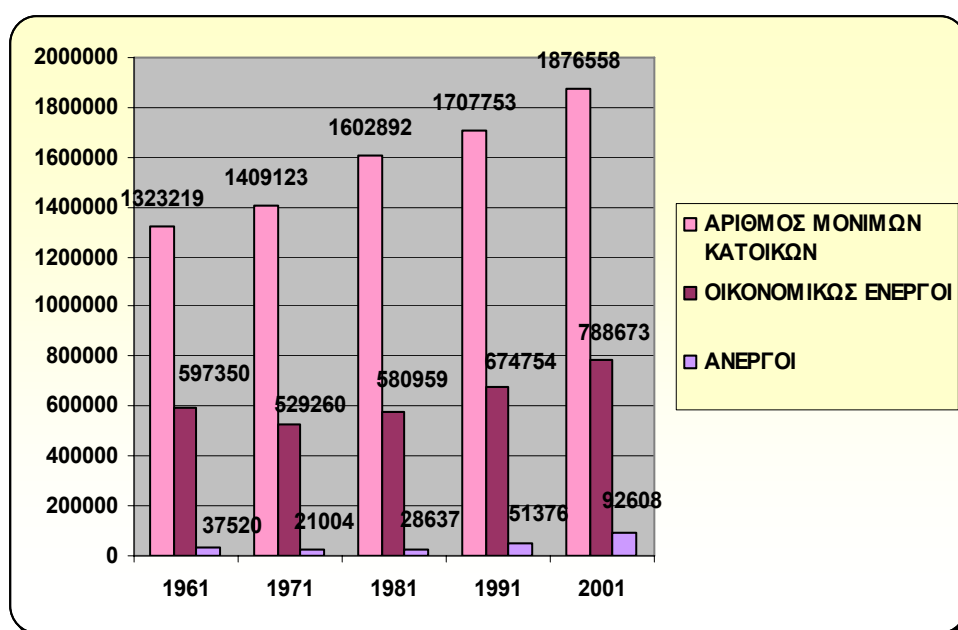
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

² Αριθμός μόνιμων κατοίκων, αριθμός οικονομικώς ενεργών και αριθμός ανέργων ανά νομό.

Στην προαναφερθείσα περιφέρεια παράγεται ποσοστό 10 τοις εκατό του συνολικού προϊόντος του αγροτικού τομέα της ελληνικής επικράτειας, ποσοστό 4 τοις εκατό της συνολικής μεταποιητικής δραστηριότητας της Χώρας και 3,5 τοις εκατό των υπηρεσιών, ενώ αυτή καθαυτή η περιφέρεια καταλαμβάνει την προτελευταία θέση στην κατάταξη των περιφερειών βάσει του κατά κεφαλήν προϊόντος το οποίο για το 2005 αντιστοιχεί σε 13,7 χιλιάδες ευρώ.

1.3.2 Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας αποτελεί την δεύτερη σε πληθυσμό περιφέρεια μετά την Περιφέρεια Αττικής. Ο νομός Θεσσαλονίκης είναι παραδοσιακά ο πολυπληθέστερος και κατέχει και τον υψηλότερο αριθμό οικονομικώς ενεργών και ανέργων πολιτών.

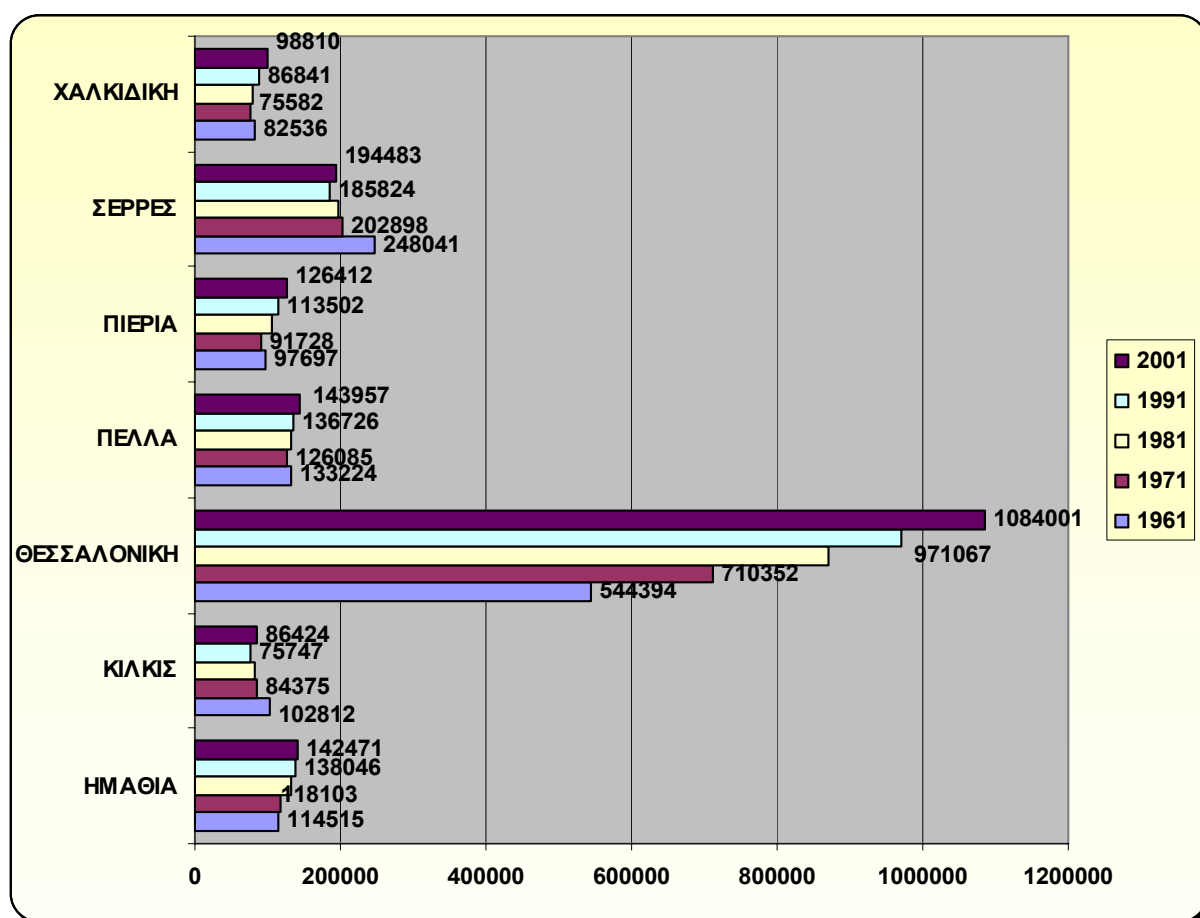


Διάγραμμα 5: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Πιο συγκεκριμένα από το 1961 ως το 2001 υπήρξε αύξηση 32 τοις εκατό στον αριθμό των οικονομικώς ενεργών πολιτών και 146 τοις εκατό στον αριθμό των ανέργων πολιτών. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να είναι κανείς ιδιαίτερα προσεκτικός καθώς η φαινόμενη πληθυσμιακή αύξηση της εν λόγω περιφέρειας οφείλεται κυρίως στην συσσώρευση πληθυσμού στην Θεσσαλονίκη και όχι στην ισόβαθμη πληθυσμιακή ανάπτυξη όλων των νομών, στοιχείο που φαίνεται ξεκάθαρα και από το Διάγραμμα 6.

Το ποσοστό των ανέργων σε αυτή την περιφέρεια αντιστοιχεί σε 11,74 τοις εκατό για το 2001.



Διάγραμμα 6: Αριθμός μόνιμων κατοίκων ανά νομό για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατά τα έτη 1961, 1971, 1981, 1991 και 2001 σύμφωνα με στοιχεία από τις απογραφές της ΕΣΥΕ.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος.

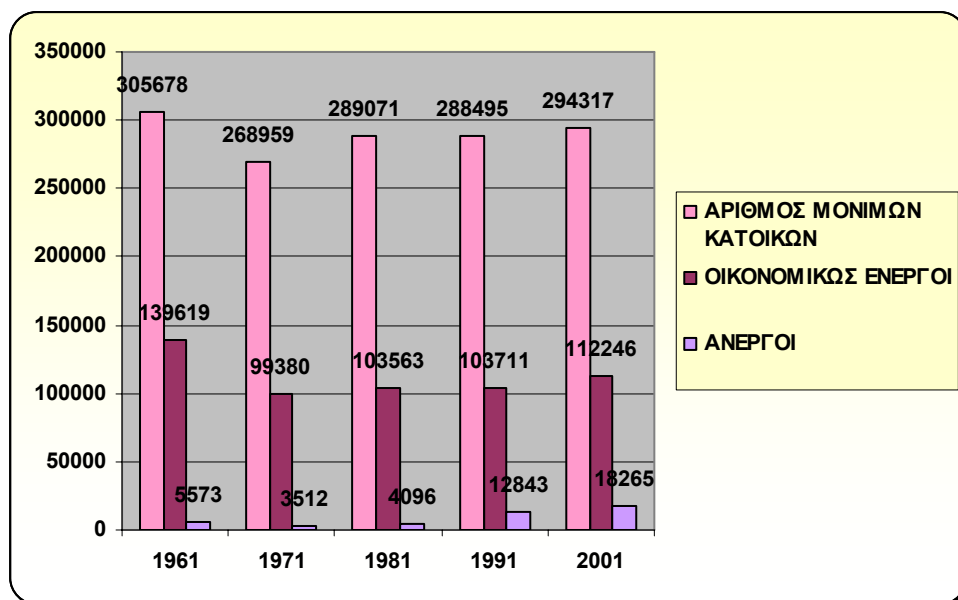
Η περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας συγκεντρώνει για το 2005 το 17,3 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας ενώ ταυτόχρονα παράγει το 17,6 τοις εκατό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στο σύνολο Χώρας. Με κατά κεφαλήν προϊόν που αγγίζει τις 16,5 χιλιάδες ευρώ για το 2005, η περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατατάσσεται έβδομη στο σύνολο των δεκατριών περιφερειών της Ελλάδας.

Επιπροσθέτως αξίζει να προσθέσουμε ότι στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας παράγεται το 18 τοις εκατό της αγροτικής παραγωγής της χώρας, το 20 τοις εκατό της μεταποιητικής παραγωγής της χώρας και το 18 τοις εκατό του παραγόμενου προϊόντος από τον τομέα των υπηρεσιών. Σε κάθε περίπτωση και εξαιρουμένου του ποσοστού αγροτικής παραγωγής, όπου η περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας κατέχει

την υψηλότερη συνεισφορά στην ελληνική επικράτεια, τα ποσοστά μεταποιητικής παραγωγής και παραγωγής του τομέα των υπηρεσιών είναι τα δεύτερα υψηλότερα μετά τα ποσοστά παραγωγής που κατέχει στους εν λόγω τομείς η περιφέρεια Αττικής.

1.3.3 Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας

Με έδρα την Κοζάνη, η περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας συγκεντρώνει ποσοστό 2,7 τοις εκατό του πληθυσμού της Ελλάδας ενώ ταυτόχρονα παράγει 2,7 τοις εκατό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας. Η εν λόγω περιφέρεια συγκεντρώνει κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν που ανέρχεται σε 14,6 χιλιάδες ευρώ για το 2005 και κατατάσσεται δέκατη στο σύνολο των ελληνικών περιφερειών.



Διάγραμμα 7: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

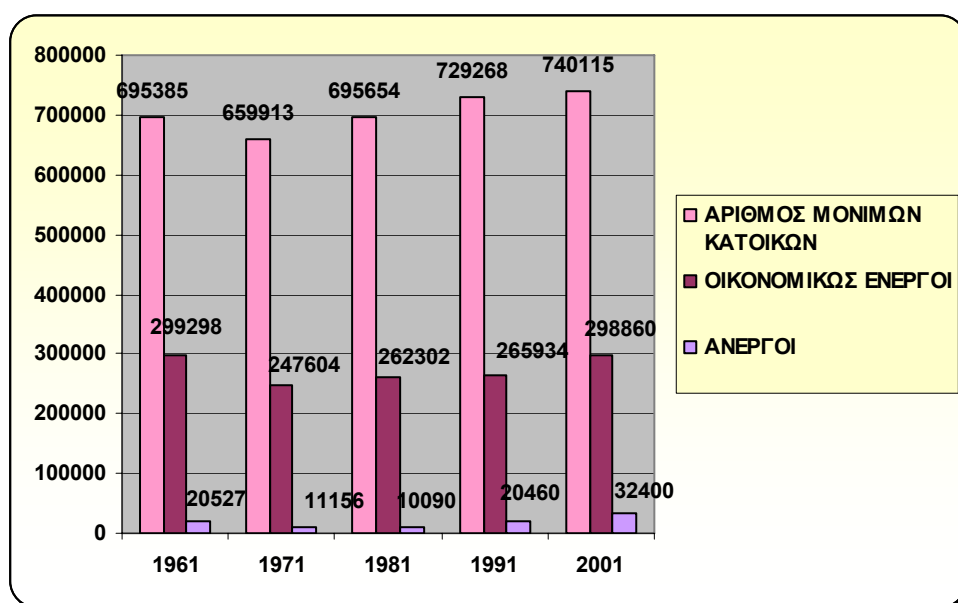
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Επιπροσθέτως αξίζει να επισημάνουμε ότι στην εν λόγω περιφέρεια παράγεται ποσοστό 5,8 τοις εκατό επί του συνόλου της αγροτικής παραγωγής της Χώρας καθώς και ποσοστό 0,5 τοις εκατό της μεταποιητικής παραγωγής και 2,4 τοις εκατό των υπηρεσιών και πάλι με άξονα αναφοράς το σύνολο Χώρας. Τέλος συγκεντρώνει ποσοστό ανέργων 16,27 τοις εκατό και αποτελεί την περιφέρεια με το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας για το έτος 2001.

1.3.4 Περιφέρεια Θεσσαλίας

Με έδρα τη Λάρισα η περιφέρεια συγκεντρώνει ποσοστό 6,7 του συνολικού πληθυσμού της Χώρας και παράγει 5,5 τοις εκατό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας. Με κατά κεφαλήν προϊόν που ανέρχεται σε 16,1 χιλιάδες ευρώ για το 2005, η περιφέρεια Θεσσαλίας κατατάσσεται ένατη ανάμεσα στις δεκατρείς περιφέρειες της ελληνική επικράτειας.

Στην περιφέρεια Θεσσαλίας παράγεται το 13 τοις εκατό της αγροτικής παραγωγής της χώρας, 5 τοις εκατό της μεταποιητικής παραγωγής της Χώρας και 5 τοις εκατό του τομέα των υπηρεσιών και πάλι σε ότι αφορά στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.



Διάγραμμα 8: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Θεσσαλίας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι οι νομοί Λάρισας και Μαγνησίας κατέχουν την πλειοψηφία του αριθμού μονίμων κατοίκων της περιφέρειας για το 2001 – με το νομό Μαγνησίας να παρουσιάζει σημαντική πληθυσμιακή αύξηση καθ'όλη τη χρονική περίοδο από το 1961 ως το 2001 – ενώ ταυτόχρονα κατέχουν και τον υψηλότερο αριθμό ανέργων. Παρ' όλα αυτά αξίζει να σημειωθεί ότι μπορεί οι εν λόγω νομοί να έχουν περισσότερους ανέργους αλλά οι νομοί Καρδίτσας και Τρικάλων έχουν παρουσιάσει υψηλότερους ρυθμούς αύξησης του ποσοστού των ανέργων για το χρονικό διάστημα 1961-2001. Στο σύνολο της η περιφέρεια Θεσσαλίας κατείχε για το

2001 ποσοστό ανέργων 10,84 τοις εκατό επί του συνόλου του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού.

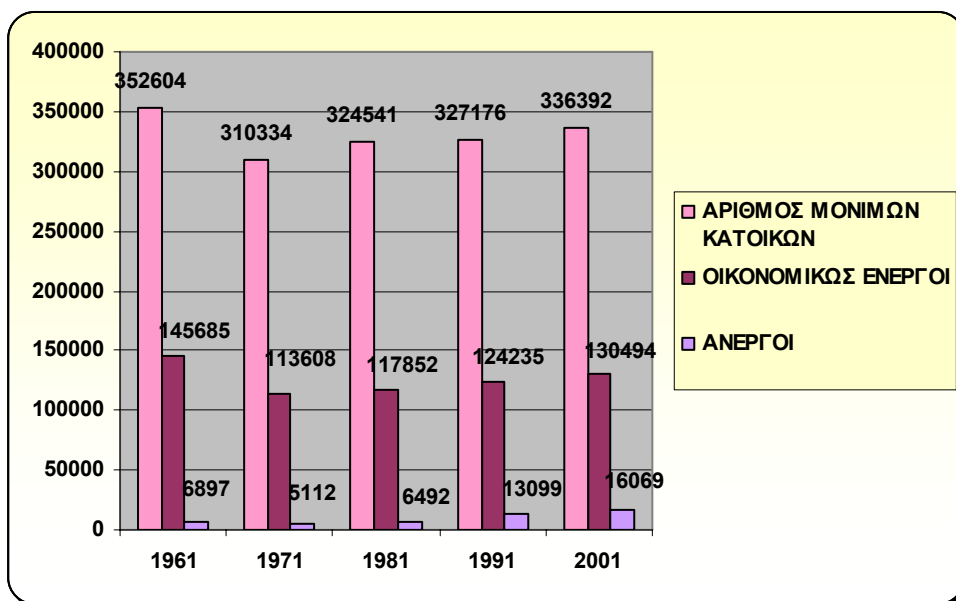
1.3.5 Περιφέρεια Ηπείρου

Η περιφέρεια αυτή συγκεντρώνει ποσοστό 3,1 τοις εκατό επί του συνολικού πληθυσμού της Χώρας και παράγει 2,5 τοις εκατό του συνολικού παραγόμενου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Χώρας. Ακόμη με κατά κεφαλήν προϊόν που ανέρχεται σε 16,2 χιλιάδες ευρώ για το έτος 2005 κατατάσσεται όγδοη στο σύνολο των δεκατριών περιφερειών της Ελλάδας.

Πιο συγκεκριμένα στην περιφέρεια Ηπείρου παράγεται 3,2 τοις εκατό του προϊόντος του συνόλου του αγροτικού τομέα της Ελλάδας, 1,4 τοις εκατό της μεταποίησης και 2,6 τοις εκατό των υπηρεσιών.

Σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, ο νομός Ιωαννίνων φαίνεται να κατέχει για το 2001 λίγο παραπάνω από το ήμισυ του συνολικού πληθυσμού της περιφέρειας καθώς και λίγο λιγότερο από το ήμισυ του συνόλου του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της περιφέρειας.

Ο πληθυσμός της περιφέρειας ανέρχεται στους 336.392 μόνιμους κατοίκους για το 2001, παρουσιάζοντας πτώση της τάξεως του 4,6 τοις εκατό παράλληλα με τον οικονομικώς ενεργό πληθυσμό, ο οποίος επίσης παρουσίασε πτώση που αγγίζει το 10,4 τοις εκατό. Ακόμη αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι ο νομός Ιωαννίνων υπερέχει, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, από άποψης πληθυσμού έναντι των υπόλοιπων νομών της περιφέρειας Ηπείρου καθ' όλη την χρονική περίοδο από το 1961 μέχρι και το 2001.



Διάγραμμα 9: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Ηπείρου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Παράλληλα ο αριθμός των ανέργων παρουσίασε αύξηση σε απόλυτα μεγέθη σε ποσοστό 132 τοις εκατό από το 1961 μέχρι το 2001, ενώ το ποσοστό ανέργων επί του συνόλου των οικονομικώς ενεργών πολιτών αντιστοιχεί σε 12,31 τοις εκατό για το έτος 2001.

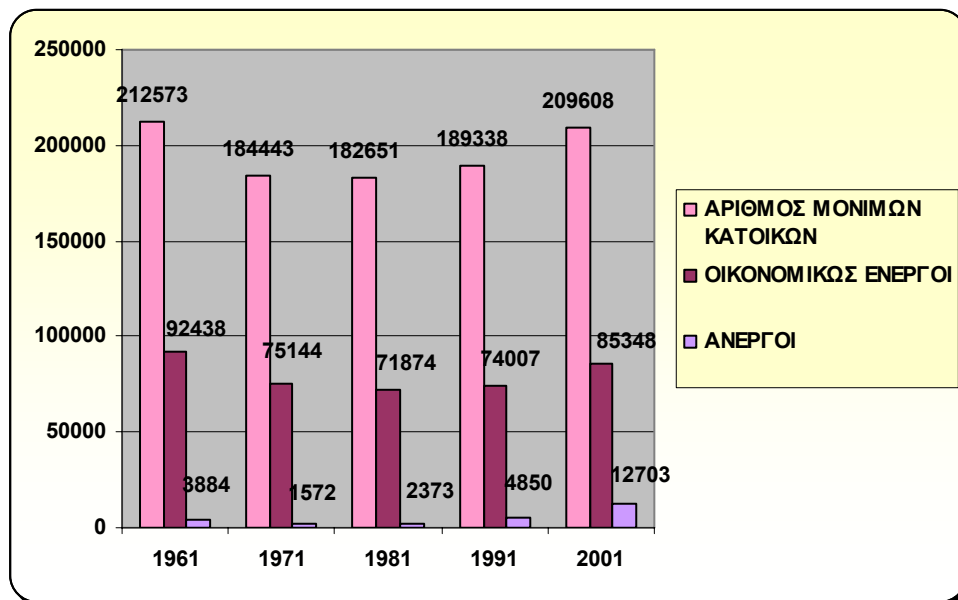
1.3.6 Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

Έχοντας ως έδρα την Κέρκυρα η περιφέρεια Ιονίων Νήσων συγκεντρώνει ποσοστό 2 τοις εκατό επί του συνολικού πληθυσμού της Χώρας και παράγει 1,7 τοις εκατό ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος επίσης σε επίπεδο Χώρας. Με κατά κεφαλήν προϊόν που αγγίζει τις 18,4 χιλιάδες ευρώ για το έτος 2005 κατατάσσεται Πέμπτη στο σύνολο των δεκατριών περιφερειών της Χώρας.

Παράλληλα η αγροτική παραγωγή της περιφέρειας ανέρχεται σε ποσοστό 2 τοις εκατό επί του συνόλου της αγροτικής παραγωγής στην ελληνική επικράτεια, καθώς και ποσοστά 0,1 τοις εκατό και 2 τοις εκατό επί του συνόλου της μεταποιητικής παραγωγής και του τομέα των υπηρεσιών αντίστοιχα σε ότι αφορά στο σύνολο Χώρας.

Από δημογραφικής άποψης ο πληθυσμός της περιφέρειας παρουσίασε σημαντικές διακυμάνσεις κατά το χρονικό διάστημα 1961- 2001. Ταυτόχρονα αξίζει να σημειωθεί ότι ο νομός Κέρκυρας αποτελεί τον πολυπληθέστερο νομό της

περιφέρειας, ενώ κατέχει και τον υψηλότερο αριθμό οικονομικώς ενεργού πληθυσμού αλλά και ανέργων σύμφωνα με τα απογραφικά στοιχεία ανά δεκαετία για το σύνολο της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε.



Διάγραμμα 10: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Ιονίων Νήσων ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961-2001.

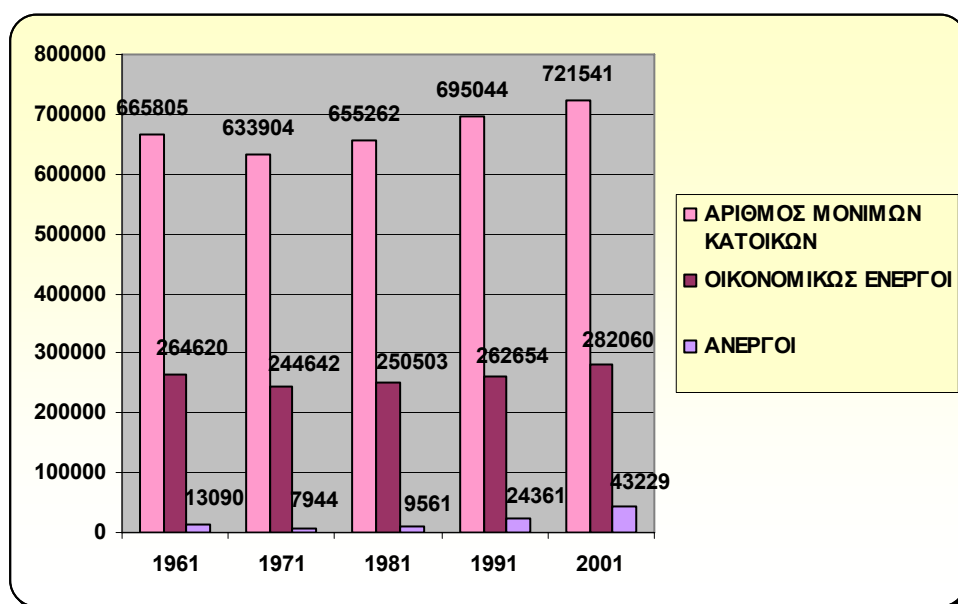
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Από την άλλη πλευρά, μελετώντας κανείς την εξέλιξη του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού και του αριθμού των ανέργων στο σύνολο της περιφέρειας θα μπορούσε να διαπιστώσει ότι ο αριθμός των ανέργων έχει σημειώσει κατακόρυφη αύξηση από το 1961 ως το 2001, με αποτέλεσμα να έχει υπερδιπλασιασθεί. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να συμπληρώσουμε ότι η περιφέρεια Ιονίων Νήσων αποτελεί μια από τις περιφέρειες στις οποίες ο δείκτης των ανέργων παρουσίασε την μεγαλύτερη αύξηση ενώ κατέχει το τέταρτο υψηλότερο ποσοστό ανέργων 14,88 τοις εκατό για το 2001 στο σύνολο των ελληνικών περιφερειών.

1.3.7 Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας

Η περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχοντας σαν έδρα την Πάτρα συγκεντρώνει πληθυσμό που αντιστοιχεί σε ποσοστό 6,6 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας και παράγει ποσοστό 4,9 τοις εκατό επί του συνολικού παραγόμενου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Αξίζει δε να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι αποτελεί την

τελευταία περιφέρεια στην κατάταξη με βάση το κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν, καθώς συγκεντρώνει κατά κεφαλήν ΑΠΕ που αγγίζει τις 13,1 χιλιάδες ευρώ.



Διάγραμμα 11: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961-2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

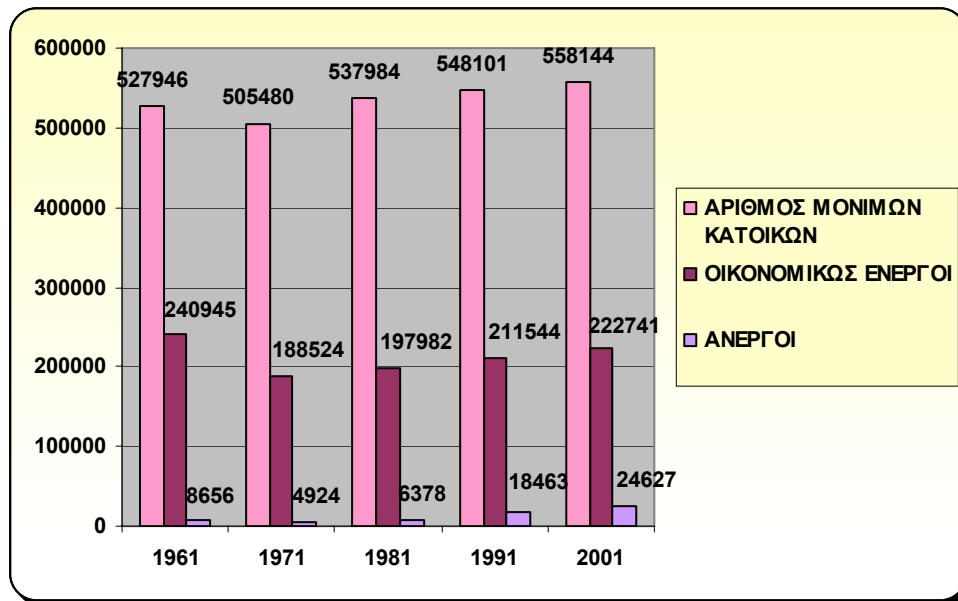
Εν συνεχεία θα πρέπει να προσθέσουμε ότι στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας παράγεται το 9,7 της συνολικής παραγωγής του αγροτικού τομέα σε επίπεδο χώρας καθώς και ποσοστά 3 τοις εκατό επί του συνόλου της μεταποιητικής παραγωγής και 5 τοις εκατό επί του συνόλου των υπηρεσιών.

Το ποσοστό ανέργων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας επί του συνόλου του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού για το 2001 είναι 15,32 % και αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό ανέργων μετά από αυτό της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

1.3.8 Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας

Με έδρα τη Λαμία η εν λόγω περιφέρεια συγκεντρώνει το 5,1 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας και παράγει το 7,1 τοις εκατό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας. Με κατά κεφαλήν προϊόν 21,1 χιλιάδες ευρώ η περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας κατέχει την τρίτη θέση στην κατάταξη των ελληνικών περιφερειών βάσει του παραγόμενου ΑΕΠ.

Στην περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας παράγεται το 10 τοις εκατό του συνόλου της αγροτικής παραγωγής της Ελλάδας αλλά και το 16,7 τοις εκατό της μεταποιητικής παραγωγής και το 4,8 τοις εκατό των υπηρεσιών επίσης σε επίπεδο συνόλου Χώρας. Στο ακόλουθο διάγραμμα μπορεί κανείς να διακρίνει την εξελικτική πορεία του πληθυσμού και του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού της περιφέρειας.



Διάγραμμα 12: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961-2001.

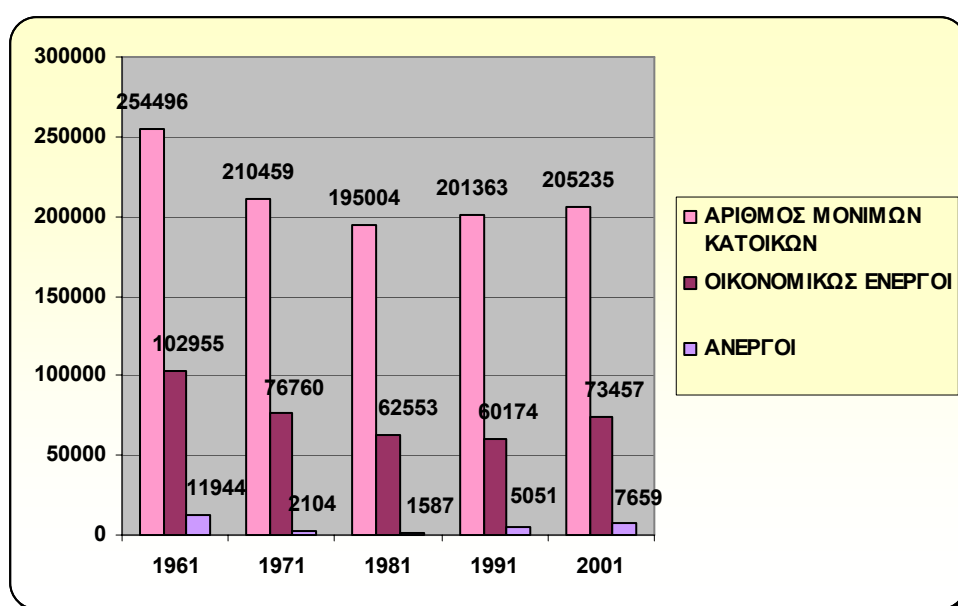
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Με αυτή τη λογική παρατηρούμε ότι κατά τη χρονική περίοδο 1961- 2001 ο πληθυσμός της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας παρουσίασε πολλές διακυμάνσεις για να καταλήξει σημαντικά αυξημένος κατά το 2001. Ο νομός Εύβοιας συγκεντρώνει τον περισσότερο πληθυσμό κατά το έτος 2001, ενώ φαίνεται να υπερέχει πληθυσμιακά έναντι των υπόλοιπων νομών της περιφέρειας σε όλη τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

Παράλληλη πορεία ακολουθεί και ο αριθμός των ανέργων για την περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, ενώ κατά το έτος 2001 η εν λόγω περιφέρεια κατέχει ποσοστό ανέργων 11,05 τοις εκατό επί του συνόλου του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού.

1.3.9 Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Με έδρα τη Μυτιλήνη η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου συγκεντρώνει πληθυσμό που αναλογεί σε ποσοστό 1,8 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας, γεγονός που την ανακηρύσσει ως την μικρότερη περιφέρεια από πληθυσμιακής άποψης. Παράλληλα το παραγόμενο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της προαναφερθείσας περιφέρειας αντιστοιχεί σε ποσοστό 1,9 τοις εκατό του συνολικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ελλάδας. Με κατά κεφαλήν προϊόν που αγγίζει τις 14,5 χιλιάδες ευρώ για το 2005, η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου κατατάσσεται ενδέκατη στο σύνολο των δεκατριών περιφερειών της ελληνικής επικράτειας.



Διάγραμμα 13: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961-2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Σύμφωνα με στοιχεία από την απογραφή του 2001 της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, ο πληθυσμός της περιφέρειας ανέρχεται στους 205.235 κατοίκους, με το νομό Λέσβου να κατέχει σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού της περιφέρειας σταθερά ήδη από το έτος 1961.

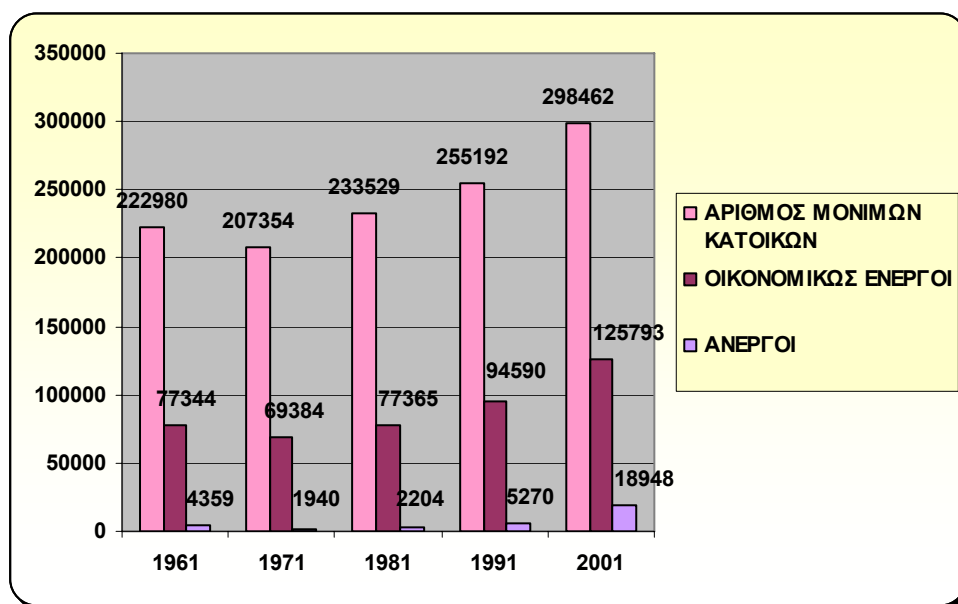
Για το έτος 2001 η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου κατείχε ποσοστό ανέργων 10,42 τοις εκατό, το οποίο και αποτελεί το τρίτο μικρότερο ποσοστό ανέργων συγκριτικά με τις υπόλοιπες ελληνικές περιφέρειες.

1.3.10 Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

Με έδρα την Ερμούπολη της Σύρου η περιφέρεια συγκεντρώνει ποσοστό 2,7 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Χώρας και παράγει 3,2 τοις εκατό του συνολικού παραγόμενου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος σε επίπεδο Χώρας. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου κατατάσσεται δεύτερη μετά την περιφέρεια Αττικής βάσει του κατά κεφαλήν παραγόμενου ακαθάριστου προϊόντος της που αγγίζει τις 24,6 χιλιάδες ευρώ για το 2005.

Ακόμη θα πρέπει να προσθέσουμε ότι στην εν λόγω περιφέρεια παράγεται το 3,6 τοις εκατό της αγροτικής παραγωγής, το 0,3 τοις εκατό της μεταποιητικής παραγωγής και το 3,8 τοις εκατό των υπηρεσιών, πάντα σε επίπεδο Χώρας.

Ο νομός Δωδεκανήσου φαίνεται να υπερτερεί πληθυσμιακά του νομού Κυκλάδων καθ' όλη τη χρονική περίοδο από το 1961 ως το 2001, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί το γεγονός ότι ο πληθυσμός του εν λόγω νομού παρουσίαζε σταθερές αυξητικές τάσεις σε όλη την προαναφερθείσα χρονική περίοδο σε αντίθεση με τον πληθυσμό του νομού Κυκλάδων ο οποίος παρουσίαζε αρκετές αυξομειώσεις στον πληθυσμό του.



Διάγραμμα 14: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961-2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Ταυτόχρονα με την πληθυσμιακή αύξηση, αύξηση παρουσίασε και ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της περιφέρειας. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε στο

γεγονός ότι αν εξαιρέσουμε και πάλι την δεκαετία 1961-1971, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της περιφέρειας αυξάνεται σημαντικά κυρίως κατά τις δεκαετίες 1981-1991 και 1991- 2001.

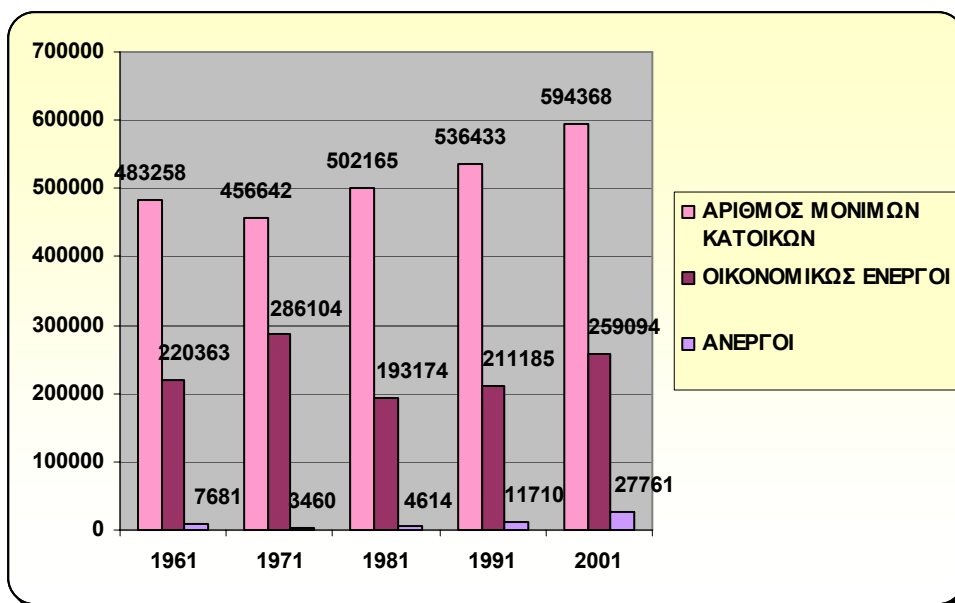
Αναφερόμενοι τώρα στον αριθμό των ανέργων για την περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, παρατηρούμε ότι κατά την δεκαετία 1981-1991, ο αριθμός των ανέργων διπλασιάστηκε ενώ κατά την δεκαετία 1991- 2001 υπερτριπλασιάστηκε. Αξίζει να αναφερθεί ότι η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου κατέχει τον υψηλότερο αριθμό ανέργων αναλογικά με τον οικονομικώς ενεργό πληθυσμό της συγκριτικά με τις υπόλοιπες ελληνικές περιφέρειες. Η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου κατέχει ποσοστό ανέργων 15,06 τοις εκατό επί του συνόλου του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού για το έτος 2001.

1.3.11 Περιφέρεια Κρήτης

Με έδρα το Ηράκλειο η περιφέρεια συγκεντρώνει ποσοστό 5,4 τοις εκατό επί του συνολικού πληθυσμού της χώρας και παράγει ποσοστό 3,2 τοις εκατό του συνολικού ακαθάριστου εγχωρίου προϊόντος της Χώρας. Με κατά κεφαλήν προϊόν που αγγίζει τις 19,2 χιλιάδες ευρώ για το 2005, η περιφέρεια Κρήτης κατατάσσεται τέταρτη στο σύνολο των ελληνικών περιφερειών.

Ταυτόχρονα αξίζει να σημειωθεί ότι ποσοστό 8,2 τοις εκατό επί του συνόλου της αγροτικής παραγωγής της ελληνικής επικράτειας παράγεται στην περιφέρεια Κρήτης. Μικρότερα είναι τα ποσοστά παραγόμενου προϊόντος που αφορούν στον τομέα της μεταποίησης όπου το παραγόμενο προϊόν αντιστοιχεί 1,3 τοις εκατό του συνολικού παραγόμενου προϊόντος της Ελλάδας ενώ στον τομέα των υπηρεσιών το παραγόμενο προϊόν αγγίζει το 5,8 τοις εκατό του συνολικού παραγόμενου προϊόντος σε επίπεδο Χώρας.

Κατά το έτος 2001, ο πληθυσμός της περιφέρειας Κρήτης αντιστοιχούσε σε 594.368 κατοίκους, με παραδοσιακά πολυπληθέστερο νομό το νόμο Ηρακλείου, ο οποίος συγκεντρώνει 291.225 κατοίκους.



Διάγραμμα 15: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Κρήτης ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Τέλος, ο αριθμός των ανέργων για την περιφέρεια Κρήτης έχει αυξηθεί σημαντικά από το 1961, όπου υπήρχαν 7.681 άνεργοι, μέχρι το 2001 όπου έχουμε 27.764 άνεργους. Παρ' όλα αυτά η περιφέρεια Κρήτης κατέχει το τέταρτο μικρότερο ποσοστό ανέργων για το έτος 2001 -που αντιστοιχεί σε 10, 71 τοις εκατό επί του συνόλου του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού- μετά τις περιφέρειες Πελοποννήσου, Αττικής και Βορείου Αιγαίου.

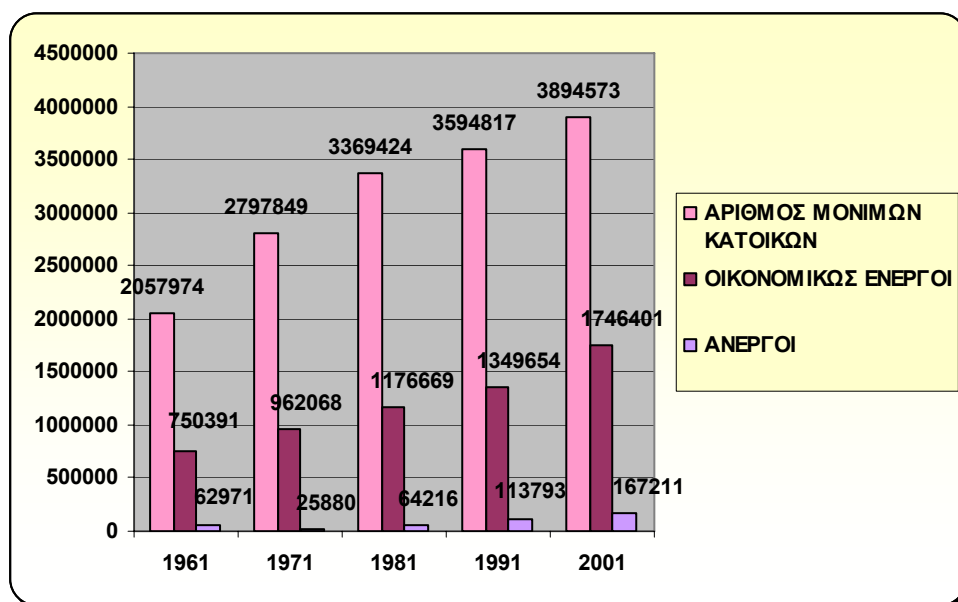
1.3.12 Περιφέρεια Αττικής

Η εν λόγω περιφέρεια αποτελεί ταυτόχρονα και το σημαντικότερο αστικό κέντρο της χώρας, το οποίο συγκεντρώνει ένα μεγάλο κομμάτι του πληθυσμού του συνόλου της Ελλάδας ενώ έχει γίνει αποδέκτης της πλειοψηφίας των εσωτερικών μεταναστών ιδιαίτερα μετά το 1971 και σε μικρότερο βαθμό στις μέρες μας. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να καταστεί εξαρχής σαφές ότι συχνά η σύγκριση με τις υπόλοιπες ελληνικές περιφέρειες είναι σχεδόν απαγορευτική λόγω της σημαντικής διαφοράς των μεγεθών.

Κατά συνέπεια αξίζει να αναφέρουμε ότι η περιφέρεια Αττικής κατέχει το 36 τοις εκατό του συνολικού πληθυσμού της Χώρας και παράγει το 38 τοις εκατό του συνολικού παραγόμενου ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Όπως είναι προφανές η

περιφέρεια Αττικής κατέχει το υψηλότερο κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν το οποίο για το έτος 2005 αγγίζει τις 27,4 χιλιάδες ευρώ.

Στην περιφέρεια Αττικής το ποσοστό της αγροτικής παραγωγής αγγίζει μόλις το 3 τοις εκατό επί του συνόλου της Ελλάδας, ενώ τα ποσοστά μεταποιητικής παραγωγής και υπηρεσιών εμφανίζονται ιδιαίτερος αυξημένα καθώς αγγίζουν το 38 τοις εκατό και το 41 τοις εκατό επί του συνολικά παραγόμενου προϊόντος αντίστοιχα ανά τομέα. Από άποψης πληθυσμού η περιφέρεια Αττικής είναι η μοναδική που φαίνεται να παρουσιάζει σταθερή πληθυσμιακή αύξηση ανά δεκαετία για την χρονική περίοδο 1961-2001, χωρίς να εξαιρείται το διάστημα 1961-1971, όπου όλες οι υπόλοιπες περιφέρειες παρουσίαζαν πτώση του πληθυσμού τους, κυρίως εξαιτίας των υψηλών μεταναστευτικών ροών.



Διάγραμμα 16: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικώς ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Αττικής ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961- 2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Θα μπορούσε μάλιστα, κανείς να υποστηρίξει παρατηρώντας το διάγραμμα 20 πως ο πληθυσμός της περιφέρειας Αττικής αυξάνεται σχεδόν εκθετικά τουλάχιστον για την χρονική περίοδο που μεσολαβεί από το 1961 ως το 1981, καθώς κατά την υπόλοιπη χρονική περίοδο μέχρι το 2001 η πληθυσμιακή αύξηση της περιφέρειας συνεχίζεται μεν, με πιο χαμηλούς ρυθμούς δε.

Επιπροσθέτως αναφερόμενοι στον οικονομικώς ενεργό πληθυσμό της περιφέρειας Αττικής, παρατηρούμε ότι και εδώ υπάρχει σημαντική αύξηση ανά δεκαετία με αποτέλεσμα το 2001 να έχει υπερδιπλασιαστεί ο αριθμός του οικονομικώς ενεργού

πληθυσμού, συγκριτικά με τον αντίστοιχο αριθμό για το 1961, στοιχείο που θεωρείται μάλλον αναμενόμενο στα πλαίσια της γενικότερης πληθυσμιακής αύξησης που συντελείται κατά τη χρονική περίοδο μελέτης.

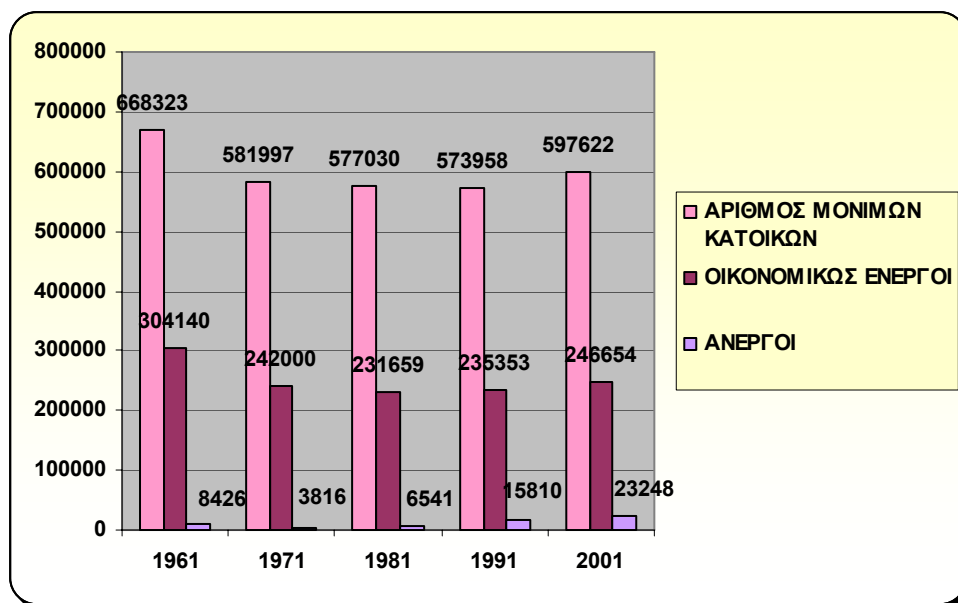
Μελετώντας κανείς την εξέλιξη του αριθμού των ανέργων στα πλαίσια της χρονικής περιόδου μελέτης, θα διαπιστώσει την ύπαρξη μικρών διαφοροποιήσεων. Πιο συγκεκριμένα, οι άνεργοι για το 1961 ήταν σε αριθμό 62.971 για την περιφέρεια Αττικής και έφτασαν τους 167.211 το 2001. Πρακτικά λοιπόν υπήρξε αύξηση στον αριθμό των ανέργων σε απόλυτα μεγέθη αλλά κατά το έτος 2001 η περιφέρεια Αττικής κατείχε σχετικά χαμηλό ποσοστό ανέργων (9,57 τοις εκατό) όπως αναφέραμε και στην προηγούμενη ενότητα σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες.

1.3.13 Περιφέρεια Πελοποννήσου

Με έδρα την Τρίπολη η περιφέρεια Πελοποννήσου συγκεντρώνει ποσοστό 5,4 τοις εκατό επί του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας και παράγει εγχώριο προϊόν που αντιστοιχεί σε ποσοστό 5,5 τοις εκατό επί του συνολικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Χώρας. Με κατά κεφαλήν προϊόν που αγγίζει τις 16,6 χιλιάδες ευρώ για το έτος 2005, η περιφέρεια Πελοποννήσου κατατάσσεται έκτη στο σύνολο των περιφερειών της ελληνικής επικράτειας.

Στην προαναφερθείσα περιφέρεια παράγεται ποσοστό 11 τοις εκατό του συνολικού προϊόντος της αγροτικής παραγωγής σε επίπεδο Χώρας, καθώς και ποσοστό 9 τοις εκατό του συνόλου της μεταποιητικής παραγωγής και 4,3 τοις εκατό επί του συνόλου των υπηρεσιών με βάση πάντα το σύνολο Χώρας.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, κατά το έτος 2001 ο πληθυσμός της περιφέρειας αντιστοιχούσε σε 597.622 κατοίκους, με εργατικό δυναμικό που άγγιζε τις 246.654 πολίτες..



Διάγραμμα 17: Συνολικός πληθυσμός, οικονομικός ενεργός πληθυσμός και αριθμός ανέργων για την Περιφέρεια Πελοποννήσου ανά δεκαετία για τη χρονική περίοδο 1961-2001.

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος

Τέλος το 2001 το ποσοστό ανέργων επί του συνόλου των οικονομικώς ενεργών πολιτών άγγιξε το 9,42 τοις εκατό με αποτέλεσμα η περιφέρεια Πελοποννήσου να συγκεντρώνει το χαμηλότερο ποσοστό ανέργων σε σύγκριση με όλες τις υπόλοιπες περιφέρειες της Ελλάδας.

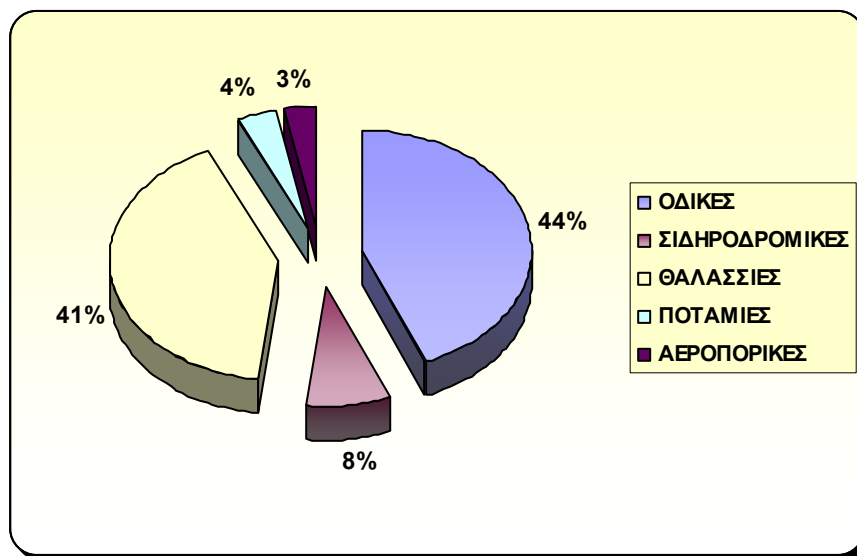
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

2.1 Τα είδη των μεταφορών

Τα συστήματα των μεταφορών διακρίνονται σε οδικά, θαλάσσια, σιδηροδρομικά, ποτάμια και αεροπορικά. Στις μέρες μας ιδιαίτερα ευνοούνται οι οδικές και οι αεροπορικές μεταφορές ενώ γίνεται προσπάθεια και για την ανάπτυξη και την ενδυνάμωση των σιδηροδρομικών και των ποτάμιων μεταφορών.

Οι οδικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν υποκατηγορίες του συνόλου των χερσαίων μεταφορών. Οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα συγκριτικά πάντα με τα υπόλοιπα είδη μεταφορών. Κατά συνέπεια θα μπορούσε να σημειωθεί ότι οι οδικές μεταφορές έχουν περισσότερο αυξημένη ταχύτητα σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές ενώ ταυτόχρονα είναι λιγότερο δαπανηρές συγκριτικά με τις αεροπορικές μεταφορές και παρουσιάζουν αυξημένη ελαστικότητα και ακρίβεια στη διαθεσιμότητα και στον προγραμματισμό τους. Υπάρχουν βέβαια και πολύ συγκεκριμένοι περιορισμοί σχετικά με την όγκο των φορτίων και την ταχύτητα στις οδικές μεταφορές, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις το κόστος επιβαρύνεται ιδιαίτερα εξαιτίας των δασμών και του είδους ή του όγκου του φορτίου.

Σήμερα, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζουν μεγάλη ευελιξία και σχετικά χαμηλό κόστος, παράμετροι που ενισχύουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Όπως μπορεί κανείς να παρατηρήσει και από το Διάγραμμα 18 οι οδικές μεταφορές αποτελούν το 44 τοις εκατό του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών ενώ ακολουθούν οι θαλάσσιες μεταφορές με ποσοστό 41 τοις εκατό επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών.



Διάγραμμα 18: Ποσοστό χρήσης ανά μέσο μεταφοράς στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Πηγή: Καραμπατζός Γ., (2006), «Διευρωπαϊκά Δίκτυα:Θεσμικό Πλαίσιο, Συνιστώσες Δικτύων, Έργα Υποδομής, Χρηματοδότηση Έργων, Κόστος Υποδομής, Υπολογιστικές Μέθοδοι», Σημειώσεις για το μάθημα «Διευρωπαϊκά Δίκτυα», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

Εν ολίγοις, όπως είναι προφανές, οι οδικές και οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 85 τοις εκατό του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών ενώ αρκετά αποδυναμωμένες φαίνεται να είναι οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων με ποσοστό 8 τοις εκατό του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών καθώς και οι αεροδρομικές και ποτάμιες εμπορευματικές μεταφορές με ποσοστά 3 τοις εκατό και 4 τοις εκατό αντίστοιχα επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών.

Παρά το γεγονός ότι αρχικά οι σιδηροδρομικές μεταφορές κυριαρχούσαν σε ότι αφορά στην μεταφορά εμπορευμάτων, με την πάροδο των ετών και την ανάπτυξη των θαλασσίων, αεροπορικών και κυρίως των οδικών μεταφορών, φαίνεται να έχασαν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα. Στα πλεονεκτήματα των σιδηροδρομικών μεταφορών συγκαταλέγονται η αυξημένη αξιοπιστία σε περιπτώσεις μεταφοράς μεγάλων φορτίων σε μεγάλες αποστάσεις αλλά και σε περιπτώσεις συνδυασμένων μεταφορών όπου μεταφέρονται φορτηγά φορτωμένα με φορτία και κατ'αυτόν τον τρόπο παρακάμπτονται περιορισμοί νομοθετικού περιεχομένου που έχουν να κάνουν με δασμούς διαμέσου των συνόρων των χωρών ή με περιορισμούς στις ημέρες και ώρες κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα αξίζει να επισημάνουμε το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν συνδυαστικό κρίκο μείζονος σημασίας για το διεθνές σύστημα μεταφορών (Μαλινδρέτος, 2006: 9), παρά το γεγονός ότι την ίδια

στιγμή παρουσιάζονται προβλήματα που έχουν να κάνουν με την ανελαστικότητα των δρομολογίων αλλά και την προσαύξηση του μεταφορικού κόστους καθώς σε πολλές περιπτώσεις είναι αναγκαία η μίσθωση άλλων μεταφορικών μέσων για τη μεταφορά των φορτίων από και προς τους σιδηροδρομικούς σταθμούς.

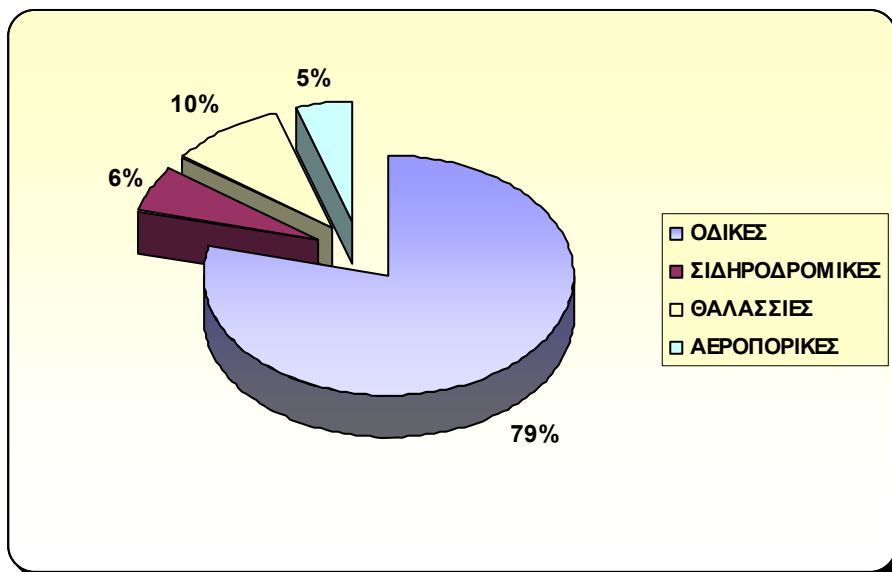
Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν σημαντική μερίδα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών πρωτίστως λόγω του χαμηλού τους κόστους και δευτερευόντως λόγω της ευρύτατης γκάμας προϊόντων που μπορούν να μεταφερθούν μέσω θαλάσσης. Παράλληλα οι παράμετροι των απωλειών και των καθυστερήσεων στα δρομολόγια φαίνεται να έχουν μειωθεί σημαντικά κατά τα τελευταία χρόνια ενώ με την ανάπτυξη των containers δόθηκε νέα ώθηση στις θαλάσσιες μεταφορές.

Εντούτοις, μειονεκτήματα που έχουν να κάνουν με την μειωμένη ταχύτητα των θαλάσσιων μεταφορών συγκριτικά με τα είδη χερσαίας και εναέριας μεταφοράς αλλά και την ύπαρξη συγκεκριμένων προορισμών στους οποίους μπορούν να μεταφερθούν τα προϊόντα, μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των θαλασσίων μεταφορών.

Τέλος αναφερόμενοι στις αεροπορικές μεταφορές, θα πρέπει να αναγνωρίσουμε εξ αρχής το αδιαφιλονίκητο πλεονέκτημα της ταχύτητας που διαθέτουν έναντι όλων των υπολοίπων ειδών μεταφοράς. Συμπληρωματικά μπορούμε να αναφερθούμε και σε πλεονεκτήματα που έχουν να κάνουν με την αυξημένη συνέπεια αναφορικά με το χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων καθώς και την ελαχιστοποίηση προβλημάτων φθοράς ή κλοπής των φορτίων.

Εύλογα μπορεί κανείς να σημειώσει ως μειονέκτημα το υψηλό μεταφορικό κόστος αλλά και τους περιορισμούς στον όγκο και στο είδος των μεταφερόμενων φορτίων αλλά και στην ύπαρξη χρονικών καθυστερήσεων σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών φαινομένων ή κυκλοφοριακού φόρτου στον εναέριο χώρο.

Παράλληλα αναφερόμενοι στις επιβατικές μεταφορές αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι οδικές μεταφορές ανέρχεται στο 79 τοις εκατό του συνόλου των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς. Ακολουθούν με πολύ μικρότερα ποσοστά οι θαλάσσιες, οι σιδηροδρομικές και οι αεροπορικές μεταφορές.



Διάγραμμα 19: Ποσοστό χρήσης μέσων μεταφοράς από το επιβατικό κοινό ανά μέσο μεταφοράς αναφορικά με τον τομέα των επιβατικών μεταφορών .

Πηγή: Καραμπατζός Γ., (2006), «Διερωπαϊκά Δίκτυα:Θεσμικό Πλαίσιο, Συνιστώσες Δικτύων, Έργα Υποδομής, Χρηματοδότηση Έργων, Κόστος Υποδομής, Υπολογιστικές Μέθοδοι», Σημειώσεις για το μάθημα «Διερωπαϊκά Δίκτυα», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

Πραγματικά στην περίπτωση των επιβατικών μεταφορών τα πράγματα φαίνεται να είναι περισσότερο ξεκάθαρα, καθώς το αυτοκίνητο παραμένει το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς σε μικρές αποστάσεις δυσχεραίνοντας σε πολλές περιπτώσεις και το ρόλο των αστικών συγκοινωνιών. Παράλληλα σε ότι αφορά στην κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων η χρήση του αυτοκινήτου διατηρεί έναν εξίσου σημαντικό ρόλο σε συνδυασμό με τις θαλάσσιες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές ενώ μικρότερο ποσοστό καταλαμβάνουν οι αεροπορικές μεταφορές.

Η αυξημένη προτίμηση των οδικών μεταφορών και κυρίως των ιδιόκτητων Ι.Χ., σε περιπτώσεις κάλυψης μικρών αποστάσεων σε καθημερινή βάση, έναντι των υπόλοιπων μέσων μεταφοράς είναι υπεύθυνη για πολλά προβλήματα που μπορεί κανείς να διακρίνει πιο έντονα στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπως τα αυξημένα επίπεδα των ρύπων στην ατμόσφαιρα ή η κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις περισσότερες ώρες της ημέρας. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα παρατηρούμε συμφόρηση όχι μόνο σε βασικούς οδικούς άξονες στο κέντρο της πόλης αλλά και σε άξονες μείζονος σημασίας – όπως για παράδειγμα Εθνικές Οδοί- τις οποίες χρησιμοποιούνται αφενός από οδηγούς επιβατικών οχημάτων που επιθυμούν να μεταβούν στον τόπο εργασίας τους και αφετέρου από οδηγούς φορτηγών και οχημάτων μεγάλου βάρους οι οποίοι επιθυμούν να μεταφέρουν εμπορεύματα στον προορισμό τους. Άμεση απόρροια όλων

των παραπάνω είναι η δυσκολία μετάβασης στον επιλεγμένο προορισμό, δαπάνη χρόνου και χρήματος και επιβάρυνση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Κυκλοφοριακός φόρτος και συμφόρηση παρατηρείται άλλωστε και στους οδικούς άξονες γύρω από μεταφορικές υποδομές και κόμβους μείζονος σημασίας όπως λιμάνια, σταθμούς μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια κυρίως κατά τις ώρες προγραμματισμού δρομολογίων. Παρ' όλα αυτά δεν είναι μόνο ο κυκλοφοριακός φόρτος που δυσχεραίνει την καλή λειτουργία των μεταφορικών δικτύων αλλά και τα προκαλούμενα τροχαία ατυχήματα, τα οποία όχι μόνο προκαλούν σημαντικά προβλήματα ιδίως όταν λαμβάνουν χώρα σε μεγάλους οδικούς άξονες αλλά κοστίζουν και ανθρώπινες ζωές οι οποίες είναι πολύτιμες σε μια Ευρώπη που αιμορραγεί από πληθυσμιακής άποψης. Παράλληλα ένα τροχαίο ατύχημα ως συμβάν απαιτεί εγρήγορση του κρατικού μηχανισμού ώστε αφενός να πραγματοποιηθεί η περίθαλψη τυχόν τραυματιών και αφετέρου να αποκατασταθεί η κυκλοφορία των οχημάτων στους οδικούς άξονες όσο το δυνατόν ταχύτερα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καταβάλλει σημαντική προσπάθεια ώστε δημιουργηθούν στα κράτη- μέλη εκείνες οι προϋποθέσεις που θα εξασφαλίσουν την βέλτιστη λειτουργία των μεταφορικών δικτύων τόσο σε ότι αφορά στο εσωτερικό των κρατών-μελών όσο και σε ότι αφορά στα διασυνοριακά μεταφορικά δίκτυα.

2.2 Οι αρχές της διατροπικότητας και της διαλειτουργικότητας

Δυο πολύ βασικές παράμετροι στην δημιουργία και την ομαλή λειτουργία των μεταφορικών δικτύων, οι οποίες θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψιν και κατά τη σχεδίαση και την υλοποίηση των μεταφορικών υποδομών είναι οι αρχές της διατροπικότητας και της διαλειτουργικότητας.

Ως διαλειτουργικότητα ορίζουμε τη λειτουργική συναρμογή ομοειδών δικτύων. Η διατροπικότητα έγκειται στη δυνατότητα συνδυασμού διαφόρων τρόπων μεταφοράς (Καραμπατζός, 2006: 6).

Οι δύο προαναφερθείσες αρχές αντικατοπτρίζουν την ανάγκη δημιουργίας δικτύων μεταφοράς τα οποία να είναι εναρμονισμένα μεταξύ τους και να μπορούν να «επικοινωνούν» μεταξύ τους ώστε να καλύπτουν τις απαιτήσεις τόσο των πολιτών όσο και της αγοράς.

Πρακτικά λοιπόν συζητάμε για δίκτυα που περιλαμβάνουν όλους τους τρόπους μεταφορών –οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, ποτάμιες, εναέριες- και λειτουργούν

τόσο αρμονικά ώστε να επιτρέπουν στον επιβάτη με το λιγότερο δυνατό κόστος και τη μεγαλύτερη δυνατή ευχέρεια να μεταβαίνει από τον τόπο αναχώρησης στον προορισμό του σε ικανοποιητικό χρόνο, αλλάζοντας μέσα μεταφοράς. Όπως είναι κατανοητό η διαλειτουργικότητα και η διατροπικότητα αποτελούν σε πολλές περιπτώσεις όχι μόνο ένα στόχο προς επίτευξη αλλά μια πρόκληση για αυτούς που αναλαμβάνουν να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν νέους άξονες μεταφορών αλλά και νέες μεταφορικές υποδομές. Εξάλλου σε πολλές περιπτώσεις, αν όχι σε όλες τις περιπτώσεις, ένα έργο που αφορά στη σχεδίαση και την υλοποίηση μεταφορικών υποδομών σπανίως ξεκινά από μηδενική βάση καθώς είτε προϋπάρχουν κάποιες προγενέστερες μεταφορικές υποδομές, τις οποίες καλείται κανείς να αναβαθμίσει και να αξιοποιήσει περαιτέρω είτε είναι κανείς αναγκασμένος να λάβει υπόψιν του άλλες παραμέτρους που αφορούν εμπορικές ή οικονομικές ροές και συμφέροντα που κατευθύνουν εν μέρει τον τρόπο χωροθέτησης και υλοποίησης των υποδομών.

2.3 Η Ευρωπαϊκή Ένωση ρυθμιστής της ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών.

Ήδη από τη Συνθήκη της ΕΟΚ η Ευρωπαϊκή Ένωση επιζητούσε μια κοινή πολιτική μεταφορών κυρίως στον άξονα των χερσαίων μεταφορών και όχι στους τομείς των θαλασσίων και εναέριων μεταφορών (Μούσης, 2003: 419), κυρίως λόγω της ανάγκης της ταυτόχρονης ενοποίησης της κοινής αγοράς των μεταφορών και των εμπορευμάτων μέχρι το 1992.

Την 1^η Δεκεμβρίου του 1998 γίνεται το πρώτο « άνοιγμα » της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην προοπτική της υιοθέτησης μιας κοινής πολιτικής μεταφορών από τα κράτη-μέλη. Για να είμαστε πιο ακριβείς το κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο «Η κοινή πολιτική των μεταφορών- Βιώσιμη κινητικότητα και προοπτικές για το μέλλον» απετέλεσε την αρχή για τη χάραξη μιας κοινής πολιτικής των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των μεταφορών. Στο συγκεκριμένο κείμενο τρεις είναι εκείνοι οι τομείς στους οποίους δίνεται έμφαση, ο πρώτος αφορά στην βελτιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας και της αποτελεσματικότητας των μεταφορών μέσω της απελευθέρωσης των αγορών, ο δεύτερος αφορά τη σωστή τιμολόγηση των μεταφορών βάσει παραμέτρων που έχουν να κάνουν με το βάρος των φορτίων όσον αφορά στις εμπορευματικές μεταφορές ή με την απόσταση που διανύει κανείς όσον αφορά και στις επιβατικές μεταφορές. Ο τρίτος τομέας αφορά στην

αύξηση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και περιλαμβάνει ρυθμίσεις που άπτονται ζητημάτων όπως η ασφάλεια των μεταφορών και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η πρώτη Λευκή Βίβλος άλλωστε, η οποία θεσπίστηκε το 1992 βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην αρχή της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών, ενώ η δεύτερη Λευκή Βίβλος του 2001 εστιάζει περισσότερο σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με το κόστος και την ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών και την ανάπτυξη νέων και σύγχρονων τεχνολογιών κυρίως σε ότι αφορά στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, ο οποίος υστερεί σε ανάπτυξη σε σχέση με τους υπόλοιπους τομείς μεταφορών. Εν ολίγοις οι άξονες δράσης στον τομέα των μεταφορών, όπως προβλέπονται από τη Λευκή Βίβλο είναι οι εξής:

- ✦ Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας και η διεύρυνση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών θεωρείται νευραλγικός αναφορικά με την επιτυχή εξισορρόπηση του συνόλου των μεταφορικών συστημάτων. Ιδιαίτερα όσον αφορά στις εμπορευματικές μεταφορές ένας από τους πλέον βασικούς στόχους είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών εταιρειών.
- ✦ Η προώθηση των θαλάσσιων και των ποτάμιων μεταφορών. Η δυνατότητα ανάπτυξης δικτύων ποτάμιων μεταφορών αποτελεί προνόμιο συγκεκριμένων χωρών και απαιτεί την ύπαρξη συγκεκριμένων προδιαγραφών προκειμένου να εξασφαλιστεί η σωστή και τελέσφορη λειτουργία τους.
- ✦ Η θέσπιση ρυθμίσεων σχετικά με τις εναέριες μεταφορές αναφορικά με ζητήματα συμφόρησης του ευρωπαϊκού ουρανού και των αερολιμένων και με ζητήματα όχλησης λόγω του θορύβου των αεροπλάνων αλλά και με ζητήματα ρύπανσης του αέρα.
- ✦ Η υιοθέτηση μιας κοινής πολιτικής τιμολόγησης των μεταφορών, καθώς μέχρι σήμερα υπήρχε σημαντική δυσκολία στην εναρμόνιση του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών από χώρα σε χώρα εντός και εκτός των συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενιαία πολιτική τιμολόγησης των μεταφορών στοχεύει στην εξάλειψη των δυσλειτουργιών και των ανισοτήτων εντός της αγοράς της Ευρωπαϊκής

Ένωσης αλλά και στην δημιουργία πραγματικών συνθηκών ανταγωνισμού εφόσον πλέον οι ανισότητες θα έχουν εξαλειφθεί.

- ✦ Καθορισμός των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των χρηστών των μεταφορών, καθώς σε πολλές περιπτώσεις απώλειας αποσκευών ή μεγάλων καθυστερήσεων οι επιβάτες, μη γνωρίζοντας τα δικαιώματά τους, δεν αποζημιώνονται και δεν τυχαίνουν της δέουσας προσοχής από τις μεταφορικές εταιρείες.
- ✦ Η αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών, ώστε να στραφεί προς αυτές το ευρύ κοινό, ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα, και να «αποφορτιστεί» το οδικό δίκτυο από την συνεχή και πολύ διαδεδομένη χρήση του αυτοκινήτου.
- ✦ Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και συνεχής έρευνα στον τομέα των μεταφορών με στόχο την ανεύρεση περισσότερο ευέλικτων τρόπων μεταφοράς και όχι την κατασκευή και άλλων μεταφορικών υποδομών. Άλλωστε σύμφωνα με *« Αυτό που χρειάζονται σήμερα οι μεταφορές είναι λιγότερα κατασκευαστικά έργα και περισσότερη ευφυΐα »* (Καραμπατζός, 2006: 15).
- ✦ Ενίσχυση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών με διττή χροιά, εφόσον αφενός θα πρέπει να θεσπιστούν ενιαίοι κανόνες σχετικά με ζητήματα όπως είναι λόγου χάρη το όριο ταχύτητας, η επιβολή κοινών ποινών για την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας ή την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή και άλλων ουσιών και αφετέρου θα πρέπει να ρυθμιστούν και πρακτικά ζητήματα που έχουν να κάνουν με υποδομές όπως για παράδειγμα η ρύθμιση και η εναρμόνιση της σηματοδότησης σε επικίνδυνα σημεία των οδικών δικτύων.

Εν κατακλείδι η υλοποίηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών μέσω της θέσπισης μιας σειράς μέτρων που αφορούν στα κράτη- μέλη αλλά και μέσω της δημιουργίας νέων μεταφορικών υποδομών, αποτελεί τον απώτερο στόχο όλων των παραπάνω δράσεων. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών σε καμία περίπτωση δεν έρχεται να αντικαταστήσει τα εθνικά δίκτυα μεταφοράς των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αντιθέτως σε πολλές περιπτώσεις τα εν λόγω εθνικά μεταφορικά δίκτυα αναμένεται να ενισχυθούν καθώς προβλέπεται η δημιουργία υποδομών οι οποίες δύνανται να εξαλείψουν προβλήματα όπως οι κυκλοφοριακή

συμφόρηση που προκαλείται στις συνοριακές περιοχές ή ακόμα και να διευκολύνουν την πρόσβαση στις απομακρυσμένες περιοχές εντός των ορίων της Ένωσης. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε στο γεγονός ότι ήδη από τη μεταπολεμική Ευρώπη υπήρχε πολύ σημαντικό πρόβλημα στις κεντρικές περιοχές της Ευρώπης λόγω της αυξανόμενης κυκλοφοριακής συμφόρησης ενώ την ίδια στιγμή οι επενδύσεις στις περιφερειακές υποδομές ήταν ελλιπείς με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της ανάπτυξης αυτών των περιοχών (Braunerhjelm and all, 2000: 156). Σε κάθε περίπτωση δύο ήταν οι παράμετροι που ευθύνονταν για τις προαναφερθείσες χωρικές ανισότητες, αφενός η σχεδίαση των μεταφορικών δικτύων υπό την σκέπη μιας προοπτικής κάλυψης αποκλειστικά των εθνικών αναγκών και αφετέρου η παντελής απουσία της έννοιας της διαλειτουργικότητας των μεταφορικών δικτύων.

Από την άλλη πλευρά αναφερόμενοι αμιγώς στις μεταφορικές υποδομές αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι η διαθεσιμότητα και η ποιότητα των υποδομών που διαθέτει η εκάστοτε χώρα είναι αυτή που καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την δυνατότητα ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων της αλλά και συνάμα την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των διαφόρων ειδών μεταφορικών μέσων. Εν ολίγοις η ύπαρξη και η κατασκευή συγκεκριμένων έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών θα καθορίσει ή αλλιώς ενδέχεται να δώσει κάποιο πλεονέκτημα σε ένα τρόπο μεταφοράς έναντι των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς.

Επιπροσθέτως θα πρέπει να επισημάνουμε ότι οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον τομέα των μεταφορών είναι σε θέση εξάρτησης από το δημόσιο τομέα κάθε κράτους, καθώς είναι αυτός που αποφασίζει για την κατασκευή και τον τρόπο και χρόνο συντήρησης των υποδομών. Από την άλλη πλευρά και οι ίδιοι οι χρήστες³ θα πρέπει να επωμίζονται μέρος του κόστους κατασκευής και συντήρησης των μεταφορικών υποδομών -κυρίως σε ότι αφορά στις οδικές υποδομές, οι οποίες και χρησιμοποιούνται κατά πολύ περισσότερο και εμφανίζουν σημαντικές φθορές σε μικρότερα χρονικά διαστήματα- αλλά σε αυτά τα κόστη θα πρέπει να ενσωματωθεί και το κόστος που προκύπτει από την περιβαλλοντική φθορά που προκαλούν η κατασκευή και η χρήση αυτών των υποδομών.

Σε γενικές γραμμές θα πρέπει να τονίσουμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση προβλέπει διαφορετικές ρυθμίσεις για καθένα από τα είδη των μεταφορών (χερσαίες, θαλάσσιες,

³ Στη Λευκή Βίβλο του 1992 εμφανίζεται για πρώτη φορά η αρχή «ο χρήστης πληρώνει», ενώ το περιβαλλοντικό κόστος προστίθεται ως παράμετρος το έτος 1998 (COM (1998) 466, 22 Ιουλίου 1998), (Μούσης, 2003: 428)

εναέριες και ποτάμιες), έτσι ώστε να είναι σε θέση να διασφαλίζει κατά το δυνατόν την ομαλή λειτουργία των δικτύων μεταφορών και να καλύπτει τις ανάγκες τόσο των επιβατών όσο και των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών αλλά και όσων έχουν αναπτύξει κάθε είδους συναλλαγές με νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που υπάγονται στον τομέα των μεταφορών.

2.4 Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, αναμένεται να αποτελέσουν το « κρυφό χαρτί » της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά τόσο με την δημιουργία του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, όσο και με την γενικότερη προσπάθεια αναδιάρθρωσης των μεταφορικών δικτύων.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρότι απετέλεσαν κυρίαρχο μεταφορικό μέσο σε πολλές χώρες μέχρι περίπου το 1970 υποβαθμίστηκαν με τη διάδοση της χρήσης του αυτοκινήτου. Σήμερα γίνεται εκ νέου προσπάθεια διάδοσης της χρήσης τους τόσο αναφορικά με τις επιβατικές μεταφορές όπου η χρήση των σιδηροδρόμων αγγίζει το 6 τοις εκατό του συνόλου των ειδών των μεταφορών, όσο και αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές όπου η χρήση των σιδηροδρόμων ανέρχεται στο 8 τοις εκατό του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών. Ενδεικτικά μπορούμε να προσθέσουμε πως το αντίστοιχο ποσοστό για τις εμπορευματικές μεταφορές κατά τη δεκαετία το 1990 ήταν 15 τοις εκατό, ενώ για τη δεκαετία 1970-1980 το αντίστοιχο ποσοστό άγγιζε το 30 τοις εκατό του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών (Μούσης, 2003: 431).

Σε μια προσπάθεια μεταστροφής του αρνητικού κλίματος για τις σιδηροδρομικές μεταφορές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Λευκή Βίβλο του 1992 θεσπίζει μια «στρατηγική για την αναζωογόνηση των κοινοτικών σιδηροδρόμων» (Μούσης, 2003: 432), η οποία περικλείει πολλούς και ποικίλους άξονες δράσεις πολλών επιπέδων ώστε να δοθεί νέα πνοή στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Μεταξύ άλλων προβλέπεται η οικονομική εξυγίανση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η είσοδος του τομέα των σιδηροδρόμων στην ελεύθερη αγορά, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στο κοινό, η ολοκλήρωση των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων και η ενίσχυση της σωστής εκπαίδευσης και πληρέστερης κατάρτισης των σιδηροδρομικών υπαλλήλων.

Οι παραπάνω άξονες δράσης δεν απέχουν σχεδόν καθόλου από τους άξονες δράσης που έρχεται να ορίσει η Λευκή Βίβλος του 2001 σχετικά πάντα με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι στόχοι αυτοί συνοψίζονται στην ενίσχυση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών ώστε να αυξηθεί το ποσοστό τους από 6 τοις εκατό σε 10 τοις εκατό επί του συνόλου των επιβατικών μεταφορών καθώς και στην ενίσχυση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ώστε να καταλαμβάνουν ποσοστό 15 τοις εκατό επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών αντί για 8 τοις εκατό που καταλαμβάνουν σήμερα, στον τριπλασιασμό της παραγωγικότητας του προσωπικού που απασχολείται στον τομέα των σιδηροδρόμων, στην βελτίωση σε ποσοστό 50 τοις εκατό της ενεργειακής αποδοτικότητας των σιδηροδρόμων, στην μείωση κατά το ήμισυ των εκπομπών ρύπων και στην αύξηση της χωρητικότητας των υποδομών (Handley, 2004: 224).

Ένα από τα ζητήματα μείζονος σημασίας είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών σε συνδυασμό με την ύπαρξη μικρού σχετικά αριθμού σιδηροδρομικών εταιρειών. Κατά συνέπεια θα μπορούσε κανείς εύλογα να συμπεράνει πως η είσοδος νέων σιδηροδρομικών εταιρειών στην αγορά θα τάραιζε τα λιμνάζοντα νερά και θα προκαλούσε ανακατατάξεις τόσο στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών των σιδηροδρομικών μεταφορών αλλά και κατ'επέκτασιν θα αύξανε την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι των υπολοίπων τρόπων μεταφορών. Άλλωστε ήδη από το 1991 είχε εκδοθεί οδηγία, η οποία προέβλεπε τον λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ της υποδομής και της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η οποία είχε ως βασικό στόχο να απελευθερώσει τον τομέα των σιδηροδρόμων και να ανοίξει τον δρόμο για τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνιστικότητας στην συγκεκριμένη αγορά.

Επιπροσθέτως μια τέτοιου είδους διεύρυνση των σιδηροδρομικών δικτύων θα μπορούσε να αποφέρει πολύ σημαντικά οφέλη στις εμπορευματικές μεταφορές όχι μόνο σε διευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και σε εθνικό επίπεδο για καθένα από τα κράτη-μέλη, τα οποία μπορούσαν να υποκαταστήσουν μέρος των εμπορευματικών οδικών μεταφορών με εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές λόγω του μειωμένου μεταφορικού κόστους. Εξάλλου στόχος της Ένωσης είναι η εξάλειψη ή έστω ο περιορισμός της ύπαρξης τρένων που ταξιδεύουν χωρίς φορτίο, μεταφέροντας μόνο επιβάτες και αφήνοντας χώρο ανεκμετάλλευτο, είτε σε εθνικό είτε σε υπερεθνικό επίπεδο (Richards, 2001: 57),

Αυτό φυσικά δεν σημαίνει πως δεν θα πρέπει να υπάρξει μια κοινή τιμολογιακή πολιτική μεταφορών για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα εκμετάλλευσης των πολιτών.

Ενδεικτικά μπορούμε να αναφερθούμε στο παράδειγμα των βρετανικών σιδηροδρόμων, όπου το κόστος των εισιτηρίων εμφανίζει τρομερές αποκλίσεις από περιοχή σε περιοχή αλλά και από ημέρα σε ημέρα. Πιο συγκεκριμένα σε άρθρο που δημοσίευσε η «Καθημερινή» στις 25 Μαΐου του 2006, το οποίο αποτελεί μεταφορά άρθρου της αγγλικής εφημερίδας “The Guardian” αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι:

«Οι ιστοσελίδες των σιδηροδρομικών εταιρειών έχουν γίνει σαν κι αυτό της Easy Jet με τις τιμές τους να αλλάζουν κάθε ημέρα... Το Εθνικό Εγχειρίδιο Τιμών Εισιτηρίων δίνει σήμερα 70 διαβαθμίσεις και είδη εισιτηρίων τα οποία διέπονται από 776 κανόνες εγκυρότητας και περιορισμούς. Σύνολο: 5000 σελίδες μεγέθους A4... Βρετανός συνταξιούχος που χρησιμοποιεί την εκπωτική του κάρτα για ημερήσια εκδρομή από το Μπράιτον στο Έβερσαμ, μπορεί να πληρώσει έντεκα διαφορετικές τιμές για το ίδιο εισιτήριο, από 36,45 ευρώ ως και 139,20 ευρώ... Η φετινή έρευνα ικανοποίησης επιβατών του Υπουργείου Μεταφορών της Βρετανίας έδειξε ότι μόλις το 45τοις εκατό των επιβατών θεωρεί τις προσφερόμενες υπηρεσίες ικανοποιητικές.».

Στο ίδιο άρθρο μάλιστα γίνεται λόγος για τις πιέσεις που ασκούν οι εταιρείες των σιδηροδρόμων ώστε να καταργηθούν ακόμα και βασικές παροχές – οι οποίες βέβαια έχουν κατοχυρωθεί μέσω της κρατικής παρέμβασης- όπως είναι η ύπαρξη χαμηλών τιμών στις μηνιαίες κάρτες και η έκπτωση σε αυτούς που αγοράζουν εισιτήρια μετ’ επιστροφής. Παρατηρούμε λοιπόν πως η απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρόμων και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών προσφέρει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα στους επιβάτες, οι οποίοι θα πρέπει συνάμα να είναι πολύ προσεκτικοί ώστε να καρπωθούν αυτά τα οφέλη. Στον αντίποδα αυτών η Ελλάδα παραμένει πολύ πίσω σε ότι αφορά στην ανάπτυξη του τομέα της παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών, εφόσον μια εταιρεία είναι αυτή που καθορίζει τα τιμολόγια σχεδόν μονοπωλιακά, αν εξαιρέσει κανείς τις κρατικές παρεμβάσεις στο μέτρο που αυτές γίνονται για τη συγκράτηση των τιμών.

Στον αντίποδα όλων των παραπάνω οι βρετανικές σιδηροδρομικές εταιρείες θεωρούν πως η κατάργηση των εκπτώσεων, που θα έχει ως άμεση επίπτωση την κατακόρυφη αύξηση των τιμών των εισιτηρίων, υφίσταται ως η μοναδική δίοδος για τη μείωση του όγκου των επιβατών. Δεδομένης της ελληνικής πραγματικότητας είναι δύσκολο

κανείς να κατανοήσει γιατί θα ήταν απαραίτητη η μείωση του όγκου των επιβατών. Στην Βρετανία όμως, όπου οι σιδηρόδρομοι αποτελούν το πλέον διαδεδομένο μεταφορικό μέσο, η πληρότητα σε πολλές περιπτώσεις είναι τέτοια όπου σε συγκεκριμένες διαδρομές οι συρμοί ταξιδεύουν υπερφορτωμένοι με αποτέλεσμα να τίθεται ζήτημα καταπάτησης των ορίων ασφαλείας. Η κυβέρνηση όμως θεωρεί ότι σε πολλές περιπτώσεις οι σιδηροδρομικές εταιρείες απορροφούν τα κονδύλια των επιχορηγήσεων με στόχο την κάλυψη εταιρικών αναγκών και όχι με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Άλλωστε δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου οι σιδηροδρομικές εταιρείες κλίνουν περισσότερο προς τις επιβατικές μεταφορές παραμελώντας τις εμπορευματικές, καθώς οι πρώτες είναι περισσότερο επικερδείς.

Στα πλαίσια ενίσχυσης των σιδηροδρομικών μεταφορών η Ευρωπαϊκή Ένωση προτείνει μακροπρόθεσμα τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την διακίνηση εμπορευμάτων, ώστε να μην επιβαρύνεται το σιδηροδρομικό δίκτυο και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις στις επιβατικές μεταφορές. Με άλλα λόγια η υλοποίηση αυτού εμπορικού σιδηροδρομικού δικτύου αναμένεται να κινητοποιήσει τις σιδηροδρομικές εταιρείες ώστε *«να αποδώσουν από εμπορική άποψη την ίδια σημασία στη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών»* (Καραμπατζός, 2006: 8).

Όπως λοιπόν γίνεται αντιληπτό παρά την φαινόμενη πρόθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να προχωρήσει στην απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω του πλήρους διαχωρισμού τους από το κράτος και της αντιμετώπισης τους ως εμπορικών νομικών προσώπων με βιώσιμα χρηματοοικονομικά μεγέθη. Την ίδια στιγμή ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων του τομέα των σιδηροδρόμων σε εκείνες που αφορούν αποκλειστικά το δίκτυο των υποδομών και σε εκείνες που έχουν να κάνουν με την εκμετάλλευση των τρένων και τις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφορών προκαλεί αλυσιδωτές αντιδράσεις στα κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Hoyle, Knowles, 2000: 114).

Για να είμαστε πιο ακριβείς και όπως αναφέρει και ο Μουρμούρης σε άρθρο του υπό το γενικό τίτλο «Η σιδηροδρομική πολιτική της Ε.Ε. με αμφιλεγόμενη πορεία.» στην εφημερίδα «Καθημερινή» στις 24 Δεκεμβρίου του 2005 :

«Κάθε χώρα αντιμετώπισε με διαφορετικό τρόπο την εφαρμογή αυτή των οδηγιών, άλλοτε με πρόσθετες διαδικασίες εκσυγχρονισμού και άλλοτε με γραφειοκρατική λογική».

Συνοπτικά μπορούμε να αναφερθούμε στην περίπτωση των βρετανικών σιδηροδρόμων και πάλι, όπου απαντώνται 50 διαφορετικές εταιρείες εκμετάλλευσης, κατασκευής και συντήρησης των σιδηροδρομικών υποδομών. Ο αριθμός των υπαρχουσών εταιρειών άλλαζε σε τακτά χρονικά διαστήματα εξαιτίας συγχωνεύσεων, διασπάσεων αλλά και εξαγορών που λάμβαναν χώρα μεταξύ των εταιρειών.

Αντιθέτως οι γαλλικοί, οι βελγικοί, οι πορτογαλικοί, οι σουηδικοί, οι ιταλικοί και οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι δημιούργησαν δημόσιες επιχειρήσεις για τον τομέα των υποδομών και ακολούθησαν τακτική διαχωρισμού με διαφορετική οργανωτική δομή και ξεχωριστά λογιστικά ενώ οι φιλανδικοί σιδηρόδρομοι διατήρησαν την υποδομή ως μέρος του Υπουργείου Μεταφορών. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις είναι αν μη τι άλλο εμφανής η προσπάθεια δημιουργίας και διατήρησης απλών διοικητικών και οργανωτικών σχέσεων που δεν καθιστούν πολύπλοκη τη λειτουργία των δικτύων και τη διαχείριση των υποδομών .

Τέλος παράγοντες όπως η τιμολογιακή πολιτική των υποδομών χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης, καθώς και σε αυτό τον τομέα πολλά είναι τα παραδείγματα που έχουν να μας δώσουν οι χώρες της Ένωσης. Με αυτή τη λογική χώρες όπως η Φιλανδία και η Ολλανδία έχουν μηδενική ή ελάχιστη τιμολόγηση πρόσβασης στις σιδηροδρομικές τους υποδομές, το Βέλγιο και η Σουηδία έχουν εξαιρετικά χαμηλές χρεώσεις, ενώ η Βρετανία επιβάλλει αυξημένη τιμολόγηση στην πρόσβαση στις υποδομές που διαθέτει προκειμένου να μπορούν να έχουν κέρδος οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις εν λόγω υποδομές.

Οι Γερμανικοί σιδηρόδρομοι μάλιστα, εκπροσωπούνταν πριν από 14 περίπου χρόνια από μια εταιρεία πλήρως εξαρτώμενη από το κράτος και ελάχιστα κερδοφόρο. Σήμερα και χάρη σε μια σειρά δράσεων –στρατηγική εξαγορών και διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων- που ξεκίνησαν από το 1999 η Deutsche Bahn, όπως ονομάζεται η εν λόγω εταιρεία, υφίσταται ως ένας από τους μεγαλύτερους όμιλους της Ευρώπης όσον αφορά στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ως ο μεγαλύτερος όμιλος διαχείρισης λεωφορείων στη Γερμανία, ως ο δεύτερος μεγαλύτερος όμιλος παγκοσμίως στην αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων και ως ο τρίτος μεγαλύτερος όμιλος στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, όπως υποστηρίζει η εφημερίδα Καθημερινή σε άρθρο παρμένο από το « The Economist », το οποίο δημοσιεύτηκε στις 12 Μαρτίου του 2006. Ο ίδιος ο Διευθύνων Σύμβουλος

της Deutsche Bahn δηλώνει αναφορικά με την προβληματική της ανάπτυξης και της διεθνοποίησης των σιδηροδρόμων :

« Φανταστείτε έναν οδηγό φορτηγού να έπρεπε να βάζει διαφορετική βενζίνη, να αλλάζει θέση στους προβολείς και να μιλά κάθε φορά που διάβαινε τα σύνορα διαφορετική γλώσσα. Αυτό συμβαίνει σήμερα με τα τρένα.»

Ειδική μνεία αξίζει να κάνουμε στην περίπτωση των ιαπωνικών σιδηροδρόμων όπου μέσω μιας πορείας συνεχών αλλαγών που είχαν ως αποτέλεσμα την ιδιωτικοποίηση τους κατά το έτος 1986, η οποία ολοκληρώθηκε το 1999 με τη δημιουργία τριών γεωγραφικά αυτόνομων εταιρειών. Το κράτος αναλαμβάνει τα συσσωρευμένα χρέη και σταματά τις άμεσες επιδοτήσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων. Οι εταιρείες προχωρούν σε πωλήσεις της ακίνητης τους περιουσίας και σε περαιτέρω εκμετάλλευση της χωρίς όμως να συγκεντρώνουν τα απαραίτητα κέρδη για να καλύψουν τους τόκους των δανείων που καλύπτει το κράτος. Επιπλέον οι εταιρείες υπό την σκέπη και την καθοδήγηση του κράτους προχωρούν σε εξυγίανση μέσω της αποχώρησης από τις μη κερδοφόρες γραμμές, του τεχνολογικού εκσυγχρονισμού και της απελευθέρωσης της τιμολογιακής πολιτικής. Ενδεικτικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο σχεδιασμός των αλλαγών υλοποιήθηκε από ανεξάρτητο όμιλο συμβούλων ώστε να μην υπάρχουν πολιτικές παρεμβολές. Σήμερα οι ιαπωνικοί σιδηρόδρομοι βρίσκονται στο ζενίθ της τεχνολογικής εξέλιξης ενώ αποτελούν κερδοφόρο τομέα μεταφορών για την χώρα τους.

Παρ' όλα αυτά και επιστρέφοντας στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα υπάρχουν και άλλες παράμετροι κυρίως τεχνικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να διερευνηθούν καθώς και ζητήματα τα οποία πρέπει να διευθετηθούν ώστε να προχωρήσει η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών και να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα και η διατροπικότητα σε εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο. Τέτοια ζητήματα είναι ο κατακερματισμός των εθνικών δικτύων, οι διαφοροποιήσεις στις προδιαγραφές κατασκευής των σιδηροδρομικών υποδομών από χώρα σε χώρα αλλά και ρυθμίσεις που έχουν να κάνουν με τον τρόπο ηλεκτροδότησης και σηματοδότησης των σιδηροδρομικών δικτύων (Richards, 2001: 145). .

2.5 Η ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα.

Η ελληνική πραγματικότητα δεν φαίνεται να απέχει πολύ από την πραγματικότητα των υπόλοιπων καρτών- μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον σε ότι αφορά στα προβλήματα που παρουσιάζονται για καθέναν από τους τρόπους μεταφορών.

Αρχικά λοιπόν, όπως είναι αναμενόμενο, η χρήση του αυτοκινήτου όσον αφορά στους τρόπους μετακίνησης εντός των τειχών των πόλεων είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη. Τα τελευταία χρόνια με την επέκταση του ΜΕΤΡΟ, οι Αθηναίοι φαίνονται περισσότερο «πρόθυμοι» να αφήσουν πίσω τα αυτοκίνητα τους και να μετακινηθούν σε καθημερινή βάση με τα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς (εφεξής ΜΜΜ), ιδιαίτερα σε περιπτώσεις όπου θα πρέπει να κυκλοφορήσουν στο κέντρο των Αθηνών, όπου υπάρχει έντονο πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης αλλά και απουσίας θέσεων στάθμευσης. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε ότι για το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας βάσει των διατάξεων του Νόμου 2669/ 98, η παροχή συγκοινωνιακής υπηρεσίας οργανώνεται και συντονίζεται από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) ενώ εκτελείται από τις τρεις θυγατρικές του εταιρείες ΕΘΕΛ, ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ και από την Αττικό ΜΕΤΡΟ.

Σε γενικές γραμμές, δυστυχώς, θα έλεγε κανείς ότι ο τομέας των Αστικών Συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας παρουσιάζει τάση συρρίκνωσης τόσο αναφορικά με το σύνολο των φορέων που τον απαρτίζουν όσο και αναφορικά με το ποσοστό συμμετοχής του στο σύνολο των αστικών και περιαστικών μετακινήσεων όπου κατά την περίοδο 1994- 2001 αυτές παρουσίασαν μείωση που αγγίζει το 20 τοις εκατό.

Η χαμηλή ελκυστικότητα των ΜΜΜ οφείλεται σε μια σειρά από παράγοντες όπως είναι η χαμηλή τους παραγωγικότητα, η ανεπαρκής πολιτική πληροφόρησης του κοινού, ο χαμηλός βαθμός διείσδυσης των νέων τεχνολογιών της Τηλεματικής των Μεταφορών αλλά και η ελλιπή ενίσχυση τους έναντι της εκτεταμένης χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου εξαιτίας κυρίως των προσπαθειών και των πολιτικών ορθολογικής εσωτερίκευσης του κόστους.

Αξίζει δε να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι ένα μεγάλο τμήμα του Επιχειρησιακού Προγράμματος « Σιδηρόδρομοι- Αερολιμένες- Αστικές Συγκοινωνίες »⁴ αφορά τα

⁴ Το Τομεακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι- Αερολιμένες- Αστικές Συγκοινωνίες» σχεδιάστηκε υλοποιήθηκε στα πλαίσια του Γ' ΚΠΣ, ενώ το συνολικό του κόστος ανέρχεται στα 2,93 δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία το ήμισυ αποτελεί Κοινοτική Συμμετοχή και το άλλο ήμισυ

MMM εντός των μεγάλων πόλεων και όριζε ως άξονες προτεραιότητας από το έτος 2000 μέχρι και το τέλος του 2006 τους εξής:

- ✦ Η ανάπτυξη και η διεύρυνση του προαστιακού σιδηροδρόμου στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.
- ✦ Η υλοποίηση των υποδομών που σχετίζονται με τα μέσα MMM στο συντομότερο δυνατό χρονικό διάστημα παράλληλα με τον ανασχεδιασμό των δικτύων αστικών μεταφορών ώστε να διασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα και η διατροπικότητα των μεταφορών.

Αναφορικά με τις οδικές μεταφορές τώρα, θα πρέπει να τονίσουμε ότι ζητήματα όπως η οδική ασφάλεια μπορούν να χαρακτηρίζονται φλέγοντα καθώς παρά το γεγονός ότι με την πάροδο του χρόνου τα πράγματα δείχνουν να σταθεροποιούνται – οι δείκτες οδικής ασφάλειας παραμένουν σταθεροί για την Ελλάδα τα τελευταία είκοσι χρόνια σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες όπου εμφανίζουν μείωση- ένας σημαντικός αριθμός ατόμων τραυματίζεται ή ακόμα χειρότερα χάνει τη ζωή του εξαιτίας των κακοτεχνιών των δρόμων.

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν ένα τομέα, ο οποίος έχει γίνει αντικείμενο συζήτησης στη χώρα μας κυρίως κατά την προηγούμενη δεκαετία με την σχεδίαση και την υλοποίηση του κεντρικού αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα. Κεντρικό ζητούμενο μέχρι σήμερα παραμένει η βελτίωση της σύνδεσης της Ελλάδας με άλλα κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες μέσω της αναβάθμισης δυο αερολιμένων νευραλγικής σημασίας, από άποψης χωροθέτησης, αυτών της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου.

2.5.1 Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθούμε εκτενέστερα στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, είτε πρόκειται για τον «αστικό» σιδηρόδρομο ή αλλιώς αποκαλούμενο ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, είτε για το τραμ, είτε για τον σιδηρόδρομο που χρησιμοποιείται για μεγαλύτερες επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές εντός των συνόρων της Ελλάδας.

Με αυτή τη λογική λοιπόν, θα μπορούσε κανείς αρχικά να υποστηρίξει ότι κατά τα τελευταία χρόνια γίνονται έχει ξεκινήσει μια συντονισμένη προσπάθεια αναζωογόνησης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Μόνο τυχαίο δεν θα μπορούσε να

θεωρηθεί άλλωστε το γεγονός ότι στο προαναφερθέν Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι- Αερολιμένες- Αστικές Συγκοινωνίες », σε σύνολο έξι ορισμένων αξόνων προτεραιότητας, οι τρεις αφορούν στην ανάπτυξη του σιδηροδρόμου. Για να είμαστε πιο ακριβείς, οι εν λόγω άξονες προτεραιότητας είναι οι κάτωθι⁵:

- ✦ Αναδιοργάνωση του ΟΣΕ και Εφαρμογή Επιχειρησιακού Σχεδίου
- ✦ Σιδηροδρομικός Άξονας Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Ειδομένη
- ✦ Ανάπτυξη του Προαστιακού Σιδηροδρόμου

Επιπροσθέτως υπάρχει ένας ακόμα άξονας προτεραιότητας, ο οποίος αφορά στην ανάπτυξη των Αστικών Συγκοινωνιών και περιλαμβάνει δράσεις σχετικές με την ανάπτυξη του τραμ.

Αρχικά λοιπόν, παρατηρείται η αναγκαιότητα να μετατραπεί ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (εφεξής ΟΣΕ) σε μια βιώσιμη και ανταγωνιστική επιχείρηση, η οποία θα έχει συμμορφωθεί πλήρως με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αν και στην ενότητα που ακολουθεί θα πραγματοποιηθεί εκτενής αναφορά στον ΟΣΕ και την ιστορία του, αξίζει να επισημάνουμε ότι μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Σιδηρόδρομοι- Αερολιμένες- Αστικές Συγκοινωνίες », χρηματοδοτήθηκαν δράσεις όπως παραδείγματος χάρη η υλοποίηση εφαρμογών Πληροφορικής και Τηλεματικής για την εγκατάσταση ενός σύγχρονου τεχνολογικά συστήματος διοίκησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας των συρμών, η μεταφορά της τεχνογνωσίας και της τεχνοτροπίας ώστε να μπορέσει ο ΟΣΕ να γίνει αποτελεσματικός παροχέας σιδηροδρομικών υπηρεσιών επί των υποδομών που κατασκευάζονται από την ΕΡΓΟΣΕ, η ενίσχυση του marketing για την πληροφόρηση του κοινού αλλά και γενικότερα του εμπορικού κόσμου αναφορικά με την αναβάθμιση του ΟΣΕ και τέλος όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στη Γενική Επισκόπηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Σιδηρόδρομοι- Αερολιμένες- Αστικές Συγκοινωνίες» πραγματοποιήθηκε η :

«...χρηματοδότηση δράσεων για την έναρξη και την ολοκληρωμένη λειτουργία των εταιρειών υποδομής και εκμετάλλευσης που θα αναλάβουν το έργο της διαχείρισης της υποδομής και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου αντίστοιχα, στη λογική του διαχωρισμού των λειτουργιών, όπως απαιτούν οι Κοινοτικές Σιδηροδρομικές Οδηγίες»

⁵ Οι υπόλοιποι τρεις Άξονες Προτεραιότητας αφορούν στην αναβάθμιση των Αστικών Συγκοινωνιών και την οδική ασφάλεια, στην βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων και στην παροχή τεχνικής βοήθειας για την ορθή και αποτελεσματική υλοποίηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος.

Από την άλλη πλευρά αναφορικά με τον σιδηροδρομικό άξονα Πάτρα- Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, θα πρέπει να τονίσουμε ότι πρόκειται για προσπάθεια αναβάθμισης του με απώτερο στόχο την μετατροπή του σε έναν σιδηροδρομικό άξονα υψηλών ταχυτήτων, ανταγωνιστικό προς τα άλλα μέσα μεταφοράς στον κορμό του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών. Η αναβάθμιση αυτή όμως πραγματοποιείται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο καθώς δεν περιλαμβάνει μόνο ανακατασκευή και αναβάθμιση των σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και των εγκαταστάσεων των σταθμών, των συστημάτων σηματοδότησης, ηλεκτροδότησης και τηλεδιοίκησης και γενικότερα των υποδομών που εξασφαλίζουν την καλύτερη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου. Πρόκειται λοιπόν για μια συντονισμένη προσπάθεια αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία απαιτεί την αρμονική συνύπαρξη πολλών φορέων για να επιτευχθεί.

Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι στις 30 Ιουνίου του 2005, το εν λόγω έργο εμφάνιζε δείκτη προόδου πραγματοποίησης που άγγιζε το 25 τοις εκατό για κάποια από τα επιμέρους τμήματα του ενώ ο αντίστοιχος δείκτης ήταν κατά πολύ χαμηλότερος 3,6 τοις εκατό για άλλα επιμέρους τμήματα του, εξαιτίας πολλών καθυστερήσεων που ανέκυψαν από την αναγκαιότητα ολοκλήρωσης παλαιότερων έργων στην περιοχή.

Τέλος, αναφορικά με την προσπάθεια ανάπτυξης και διεύρυνσης του προαστιακού σιδηροδρόμου στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, θα πρέπει να τονίσουμε ότι το πρώτο βήμα το οποίο δεν θα μπορούσε να είναι άλλο από τη συνένωση του προαστιακού σιδηροδρόμου με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος έχει από καιρό επιτευχθεί και έχει ήδη αρχίσει να αποφέρει καρπούς όσον αφορά σε παραμέτρους όπως η ευκολότερη πρόσβαση του επιβατικού κοινού στο κεντρικό αερολιμένα αλλά και η δυνατότητα μεταφοράς των πολιτών στον κεντρικό αερολιμένα σε μικρό σχετικά χρονικό διάστημα.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθούμε σε ένα μέσο μεταφοράς το οποίο επανήλθε δυναμικά στον ιστό των αστικών συγκοινωνιών τουλάχιστον, μετά από πολυετή απουσία. Πρόκειται για το τραμ, το οποίο επανήλθε δυναμικά στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών και συγκεκριμένα το Σύνταγμα με σκοπό να αποτελέσει ακόμη ένα μέσο σύνδεσης του κέντρου των Αθηνών με περιοχές που εκτείνονται κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου, όπως η Γλυφάδα, το Παλαιό Φάληρο. Σημαντική θεωρείται η προοπτική επέκτασης του τραμ προς τη Βούλα με τις εργασίες για την υλοποίηση της να έχουν ήδη ξεκινήσει, ενώ υφίσταται και η προοπτική επέκτασης

του τραμ προς τον Πειραιά, η οποία όμως φαίνεται ότι θα καθυστερήσει αρκετά με πιθανό χρόνο ολοκλήρωσης κατά τους πλέον αισιόδοξους το έτος 2009. Και στις δύο περιπτώσεις είναι μείζονος σημασίας το γεγονός ότι τα νέα έργα περιλαμβάνουν διαδικασίες παρόμοιες με αυτές των ήδη ολοκληρωμένων έργων και κατ'επέκτασιν η αποκτηθείσα εμπειρία θα βοηθήσει στην επίλυση τυχόν προβλημάτων ενώ οι τοπικές κοινωνίες θα είναι περισσότερο προετοιμασμένες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναμφίβολα θα προκληθούν από τα έργα για τη κατασκευή του τραμ αλλά και για τις κυκλοφοριακές ανακατατάξεις που πιθανότατα θα λάβουν χώρα μετά το πέρας της ολοκλήρωσης του έργου.

Σε όλα τα παραπάνω θα πρέπει να προσθέσουμε και την ύπαρξη του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου καθώς και του ΜΕΤΡΟ, τα οποία είναι δυο από τα πλέον προσφιλή ΜΜΜ στο ευρύ κοινό. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος ή καλύτερα ΗΣΑΠ⁶, αν θέλουμε να χρησιμοποιήσουμε το όνομα της εταιρείας που τον διαχειρίζεται, ξεκίνησε να λειτουργεί ατμοκίνητος το 1869 συνδέοντας την Αθήνα με τον Πειραιά και διαθέτει σήμερα, 137 χρόνια μετά, συνολικά 22 σταθμούς συνολικά κατά μήκος των γραμμών Πειραιάς – Κηφισιά ενώ βρίσκεται πάντα σε άμεση ανταπόκριση με τις Γραμμές του Μετρό Άγιος Αντώνιος – Άγιος Δημήτριος και Μοναστηράκι – Δουκίσσης Πλακεντίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο φαίνεται να έχει δημιουργηθεί ένα αρκετά αναπτυγμένο δίκτυο που καλύπτει επαρκώς την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, ενώ ταυτόχρονα λειτουργούν και γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού και την εύκολη εναλλαγή μέσων μεταφοράς ώστε να φτάσουν οι πολίτες στον προορισμό τους.

Ειδική μνεία θα πρέπει να κάνουμε στην προοπτική κατασκευής του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, το οποίο σύμφωνα με τον τρέχοντα προγραμματισμό αναμένεται να ολοκληρωθεί στο τέλος του 2012. Ειδικότερα το ΜΕΤΡΟ της συμπρωτεύουσας θα είναι παρόμοιο με αυτό της Κοπεγχάγης καθώς θα αποτελείται από δύο ανεξάρτητες σήραγγες μονής τροχιάς όπου θα κινούνται αποκλειστικά αυτόματοι κλιματιζόμενοι συρμοί. Η πρώτη φάση του έργου, η υλοποίηση της οποίας έχει ξεκινήσει από τον Ιούνιο του 2006, περιλαμβάνει υπόγεια γραμμή μήκους 9,6 χιλιομέτρων με δεκατρείς σταθμούς και τη δημιουργία αμαξοστασίου στην περιοχή της Πυλαίας, ενώ μελετάται η κατασκευή επεκτάσεων και προς την Καλαμαριά και την Σταυρούπολη. Ακόμη δυο

⁶ Η Ανώνυμος Εταιρεία Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς (ΗΣΑΠ) ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου με την μορφή Ανωνύμου Εταιρείας ιδρύθηκε το 1976 και βρίσκεται υπό την εποπτεία του Ο.Α.Σ.Α. του οποίου είναι και θυγατρική εταιρεία.

επεκτάσεις υπό μελέτη είναι αυτές προς το Κορδελιό και προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία».

Τέλος αξίζει να αναφερθούμε και στην προοπτική κατασκευής τραμ στην πόλη του Βόλου για την εξυπηρέτηση των αστικών μεταφορών, ώστε να καθιερωθεί ως μέσο μεταφοράς στη συνείδηση των πολιτών και να αποφευχθεί η εκτεταμένη χρήση των αυτοκινήτων η οποία θα οδηγήσει στη δημιουργία προβλημάτων ανάλογων με αυτών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Άλλωστε, δεν θα πρέπει να λησμονήσει κανείς ότι στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος “TranSURban” και της Διαπεριφερειακής Συνεργασίας INTERREG III C με θέμα «Ανάπτυξη Συστημάτων Δημοσίων Συγκοινωνιών για την Αστική Αναζωογόνηση», ενθαρρύνεται η διερεύνηση δημιουργίας συστημάτων τραμ σε πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους, ορίζοντας ως ανώτερο πληθυσμιακό όριο τους 250.000 κατοίκους.

Με αυτή τη λογική λοιπόν, η προοπτική για τη δημιουργία του τραμ του Βόλου έχει εγείρει συζητήσεις αναφορικά με τη σκοπιμότητα ενός τέτοιου εγχειρήματος αλλά και τον σχεδιασμό που απαιτείται σε βραχυπρόθεσμο αλλά κυρίως σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να εκπονηθούν οι απαραίτητες μελέτες για την διερεύνηση των τεχνικών λύσεων και των απαραίτητων προϋποθέσεων για την υλοποίηση του έργου, αλλά και για τις πηγές χρηματοδότησης και την υιοθέτηση μιας πολεοδομικής και συγκοινωνιακής πολιτικής που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη του τραμ. Αν και φαντάζει αρκετά μακρινή η δημιουργία του τραμ, θα μπορούσε να αποτελέσει μια κίνηση μείζονος σημασίας για την εξέλιξη του συγκοινωνιακού συστήματος του Βόλου αφενός λόγω της προοπτικής της σύνδεσης του με το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο υπάρχει και στον αστικό ιστό χωρίς να γίνεται συχνή χρήση του, ώστε να πραγματοποιηθεί αστική και προαστιακή συγκοινωνία και αφετέρου λόγω της συνδεσιμότητας που θα μπορούσε να αναπτυχθεί και με άλλες πόλεις όπως λόγω χάρη με τη Λάρισα, η οποία θα αποτελούσε και το εναρκτήριο λάκτισμα για την ύπαρξη περισσότερων ροών που θα συντελούσαν στην ανάπτυξη του δίπολου Βόλου – Λάρισας. Μόνο τυχαίο δεν θα μπορούσε άλλωστε να χαρακτηριστεί το γεγονός ότι ήδη έξι εταιρείες, ανάμεσα τους και η BOMBARDIER η οποία συμμετέχει και στο METPO Θεσσαλονίκης, έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για την ανάληψη του έργου.

2.5.2 Ο ρόλος του ΟΣΕ στον αστικό συγκοινωνιακό ιστό.

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος ιδρύθηκε την 1^η Ιανουαρίου του έτους 1970 (ΝΔ 674/ 1970) με σκοπό την «ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών».

Εν συνεχεία κατά το έτος 1978 γίνεται η έναρξη της προαστιακής συγκοινωνίας στις γραμμές Αθήνας- Χαλκίδας και Αθήνας- Ελευσίνας, ενώ πολύ σημαντική χρονιά μπορεί να χαρακτηριστεί το 1989 οπότε αρχίζει η καθημερινή και τακτική εκτέλεση δρομολογίων Αθήνας- Θεσσαλονίκης- Αθήνας με τον εγκαίνιασμό των νέων συρμών υψηλής άνεσης, ευρέως γνωστών με την ονομασία INTERCITY. Σήμερα βέβαια τα INTERCITY κυκλοφορούν ευρέως και επανδρώνουν όλες τις μεγάλες διαδρομές των δρομολογίων του ΟΣΕ.

Ειδική αναφορά αξίζει να κάνουμε σε επιμέρους εταιρείες που λειτουργούσαν κατά περιόδους με στόχο την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών για τη συνένωση επαρχιακών ελληνικών πόλεων, οι οποίες αργότερα είτε διαλύθηκαν είτε προσχώρησαν σε άλλες εταιρείες που είχαν ήδη υπαχθεί στο ελληνικό δημόσιο, το οποίο κατέχει πάγια ρυθμιστικό και καταλυτικό ρόλο στην εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω των διαδικασιών ελέγχου της κατασκευής των σιδηροδρομικών υποδομών (Πίνακας 2).

Πίνακας 3

Ιστορική εξέλιξη και ενέργειες των κυριότερων σιδηροδρομικών εταιρειών από το 1880 ως και το 1970 στην Ελλάδα.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ
Α.Ε. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΠΥΡΓΟΥ- ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ (ΣΠΚ)	Ολοκλήρωση της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Πύργου- Κατάκωλου μήκους 13 χλμ το 1882, η οποία από το 1883 λειτουργεί με ατμοκίνητους συρμούς.	Η εταιρεία εξαγοράζεται το 1890 από την «Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων της Ελλάδος» και κατόπιν πολλών δυσκολιών ο σιδηρόδρομος Πύργου – Κατάκωλου υπάγεται στους Σιδηροδρόμους Πειραιά- Αθηνών- Πελοποννήσου το 1951.
	Η σύσταση της εταιρείας πραγματοποιείται το 1882, οπότε πραγματοποιούνται και τα	Το 1922 οι ΣΠΑΠ αποσπώνται από τους ΣΕΚ και αποτελούν πλέον

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ- ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ (ΣΠΑΠ)	εγκαίνια του σιδηροδρομικού σταθμού του Πειραιά. Το 1884 εγκαινιάζονται οι σιδηροδρομικές γραμμές Πειραιά-Κορίνθου, Πειραιά-Ελευσίνας, Καλαμακίου-Κορίνθου, Ελευσίνας-Μεγάρων. Το 1886 εγκαινιάζεται η γραμμή Κόρινθος- Άργος- Ναύπλιο. Το 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά – Πατρών. Το 1889 ξεκινά η κατασκευή της γραμμής Καλαβρύτων – Διακοφτού η οποία ολοκληρώνεται το 1894. Κατά τα έτη 1897-1899 το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτείνεται σε όλη την Κεντρική Πελοπόννησο. Το 1902 ολοκληρώνεται η γραμμή Πύργου-Κυπαρισσίας- Μελιγαλά.	ιδιωτική εταιρεία. Το 1929 οι ΣΠΑΠ αγοράζουν τον σιδηρόδρομο Ηρακλείου- Λαυρίου. Το 1940 δημοσιεύεται στο ΦΕΚ 140 ο νόμος της ανάληψης της εκμετάλλευσης των ΣΠΑΠ από το ελληνικό δημόσιο. Το 1951 υπάγεται στους ΣΠΑΠ ο σιδηρόδρομος Πύργου- Κατάκωλου και το 1953 οι Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας. Το 1962 οι ΣΠΑΠ ενώνονται με τους ΣΕΚπου ήδη λειτουργούν ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου.
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΣΑ)	Κατασκευάζεται δίκτυο μετρικής γραμμής, ατμοκίνητο καθ'όλη τη διάρκεια της αυτόνομης λειτουργίας του, το οποίο εξυπηρετεί την επιβατική και εμπορική κίνηση ανάμεσα στην πρωτεύουσα και την πόλη του Λαυρίου. Τον Φεβρουάριο του 1885 εγκαινιάζεται το πρώτο τμήμα της γραμμής Αθηνών Λαυρίου από την πλατεία Αττικής μέχρι την Κηφισιά και τον Ιούνιο του 1885 πραγματοποιούνται τα εγκαίνια του δεύτερου τμήματος μέχρι το Λαύριο.	Το 1925 την εκμετάλλευση της γραμμής Αθήνα- Κηφισιά αναλαμβάνει η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών. Το 1929 οι ΣΠΑΠ αγοράζουν το σιδηρόδρομο Ηρακλείου- Λαυρίου και ο σταθμός Αθηνών μεταφέρεται από το Λαύριο στο σταθμό Πελοποννήσου των ΣΠΑΠ. Το 1965 διακόπτεται οριστικά η λειτουργία και η εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου.
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΣΒΔΕ)	Το 1888 αρχίζει η κατασκευή της γραμμής Μεσολογγίου- Αιτωλικού- Αργινίου συνολικού μήκους 44 χλμ., η οποία αρχίζει να λειτουργεί λίγο μετά την ίδρυση της ΣΔΒΕ το 1890 μόνο για το τμήμα Μεσολογγίου- Αργινίου. Το 1891 ξεκινά και η λειτουργία της γραμμής Μεσολογγίου- Κρυονερίου. Κατά τα έτη 1896- 1897 κατασκευάζεται και δίνεται στην κυκλοφορία η γραμμή Καλύβια Αχελώος συνολικού μήκους 2 χλμ για τη μεταφορά της τοπικής ξυλείας. Το 1910 κατασκευάζονται οι διακλαδώσεις από την	Το 1952 οι ΣΒΔΕ αφού έχουν κηρύξει πτώχευση κατάσχονται από το ελληνικό δημόσιο και υπάγονται στους ΣΠΑΠ. Το 1970 οι ΣΒΔΕ παύουν να λειτουργούν γιατί η εκμετάλλευση τους είναι υπερβολικά ελλειμματική.

	πλατεία Μπότσαρη στο Σταθμό Μεσολογγίου και από το Αιτωλικό στις κωμοπόλεις Νεοχωρίου και Κατοχής, οι οποίες δίνονται στην κυκλοφορία το 1911.	
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ (ΣΕΚ)	Το 1902 ιδρύεται η «Εταιρεία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» και το 1904 γίνονται τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος από τον Πειραιά μέχρι τη Θήβα και τη Χαλκίδα, ενώ λίγο αργότερα γίνονται και τα εγκαίνια της σήραγγας του Μπράλου και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Θηβών- Λιβαδειάς συνολικού μήκους 41,5 χλμ. Το 1909 λειτουργεί η γραμμή Δεμερλή – Λάρισα μέχρι την περιοχή του Παραπουλίου (σύνορα). Το 1920 ιδρύονται οι «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους», η οποία εκμεταλλεύεται τις γραμμές Θεσσαλονίκη- Γευγελή, Θεσσαλονίκη- Μοναστηρίου καθώς και τις γραμμές των Θρακικών Σιδηροδρόμων, ενώ αρχίζει και η κυκλοφορία της ταχείας Αθηνών- Παρισίων. Το 1935 κυκλοφορεί η πρώτη εκδρομική αμαξοστοιχία και μέχρι το 1950 πολλά φορτηγά βαγόνια μετατρέπονται σε εκδρομικά οχήματα. Κατά τα έτη 1946- 1949 αποκαθίστανται οι ζημιές στο δίκτυο λόγω του πολέμου. Το 1952 αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Αμυνταίου- Πτολεμαΐδας και δέκα χρόνια μετά όλα τα οχήματα του ΣΕΚ γίνονται ντιζελοκίνητα ενώ το 1968 αρχίζει η λειτουργία 114 συστημάτων αυτόματης φύλαξης ισόπεδων διαβάσεων.	Το 1936 οι ΣΕΚ υπάγονται στο Υπουργείο Σιδηροδρόμων και Αυτοκινήτων.

Πηγή: «Η Ιστορία του Σιδηρόδρομου στην Ελλάδα», εύρεση στις 10 Απριλίου 2007 στην ιστοσελίδα www.ose.gr

Σήμερα ο ΟΣΕ διαθέτει κάποιες θυγατρικές εταιρείες ενώ παράλληλα αποτελεί μέτοχο άλλων εταιρειών. Οι εταιρείες αυτές είναι οι εξής:

✦ **ΕΔΙΣΥ Α.Ε. (Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής)**

Η εταιρεία ασκεί κατ'αποκλειστικότητα τη διαχείριση του Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου και καρπώνεται τα οφέλη από την εκμετάλλευση των υποδομών του. Ταυτόχρονα είναι υπεύθυνη για την συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την βελτιστοποίηση και την διεύρυνση της. Ακόμη η ΕΔΙΣΥ είναι αυτή που διαχειρίζεται και επενδύει τα ποσά που προκύπτουν από την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς εκείνη ορίζει και το ύψος του τέλους χρήσης που υποχρεούνται να καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές εταιρείες που χρησιμοποιούν τις υποδομές.

✦ **ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. (ΤΡΑΙΝΟΣΕ- Μεταφορές Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου)**

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης η εν λόγω εταιρεία είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη, την οργάνωση και την εκμετάλλευση των αστικών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών καθώς και των λεωφορειακών ή των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών.

Στόχος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι η ενίσχυση της διατροπικότητας των μεταφορών και κατ' επέκτασιν η καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών των μεταφορών.

✦ **ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.**

Στόχος της εταιρείας είναι η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων στα μεγάλα αστικά κέντρα. Μέσω της κατασκευής του δικτύου του προαστιακού σιδηροδρόμου πραγματοποιούνται συνδέσεις πόλεων εντός του αστικού ιστού αλλά και συνδέσεις αστικών περιοχών με ημιαστικές και περαστικές περιοχές.

Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι ειδικά στην Αθήνα, η ύπαρξη του προαστιακού σιδηροδρόμου είναι νευραλγικής σημασίας, καθώς συνδέει -με την αρωγή βέβαια και άλλων αστικών μέσων μεταφοράς- το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

Σε γενικές γραμμές θα έλεγε κανείς ότι ο προαστιακός μαζί με το ΜΕΤΡΟ και το τραμ αποτελούν τον βασικό κορμό των ΜΜΜ των Αθηνών καθώς όλα τα προαναφερθέντα είναι μέσα μεταφοράς που λειτουργούν συμπληρωματικά και μπορούν να διευκολύνουν τον επιβάτη να μεταβεί στον προορισμό του εύκολα και γρήγορα εναλλάσσοντας μερικά από αυτά.

✚ ΕΡΓΟΣΕ

Η ΕΡΓΟΣΕ είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, η οποία είχε ως αρχικό στόχο την ανάληψη της διαχείρισης του Επενδυτικού Προγράμματος του ΟΣΕ, το οποίο και συγχρηματοδοτείται από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αλλά και το Ταμείο Συνοχής. Η συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης αποτελεί απόρροια συμφωνίας που είχαν συνάψει οι Ελληνικές Αρχές με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σήμερα η ΕΡΓΟΣΕ είναι εξ' ολοκλήρου υπεύθυνη για τα έργα τα οποία αναλαμβάνει από τη διαδικασία του προγραμματισμού μέχρι την παράδοση του ολοκληρωμένου πλέον, έργου στον ΟΣΕ.. Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι η ΕΡΓΟΣΕ εποπτεύεται από το Υπουργείο Μεταφορών και πιο συγκεκριμένα από την «Υπηρεσία Διαχείρισης του Επιχειρησιακού Προγράμματος Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες».

✚ ΓΑΙΑΟΣΕ

Η ΓΑΙΑΟΣΕ στοχεύει να συμβάλλει στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ καθώς και στην δραστηριοποίηση του στον τομέα των κτηματομεσιτικών συναλλαγών. Η ΓΑΙΑΟΣΕ καλείται μέσω της διαχείρισης των ακινήτων του ΟΣΕ, να στηρίζει την αναπτυξιακή πορεία του και να ενισχύσει τα ήδη υπάρχοντα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού ώστε να μεγιστοποιηθεί η απόδοση και η αξία της συνεισφοράς τους στα οικονομικά αποτελέσματα κάθε έτους.

Από την άλλη πλευρά η ΓΑΙΑΟΣΕ φαίνεται να προσδίδει βαρύνουσα σημασία στις δραστηριότητες της στην αγορά του real estate, όπου επιθυμεί να ενισχύσει την παρουσία της και να αποτελέσει μια εκ των

εταιρειών leader⁷, η οποία εκμεταλλεζόμενη πάντα τα περιουσιακά στοιχεία του ΟΣΕ θα εδραιωθεί στην αγορά.

Σήμερα στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων που έχει η ΓΑΙΑΟΣΕ περιλαμβάνονται δράσεις όπως η εκμετάλλευση ακινήτων και η αξιοποίηση τους, η εμπορική αξιοποίηση των σταθμών, η υλοποίηση έργων μεγάλης εμβέλειας και η διαχείριση των τεχνικών έργων.



ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε.

Η εν λόγω εταιρεία ιδρύθηκε κυρίως με στόχο τον συντονισμό της λειτουργίας του εμπορευματικού κέντρου που υπάρχει στο Θριάσιο αλλά οι αρμοδιότητες της αφορούν γενικότερα στη διενέργεια, στη διαχείριση και την εκμετάλλευση των εμπορευματικών μεταφορών. Εδώ αξίζει να τονίσουμε ότι οι αρμοδιότητες της ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ δεν αφορούν μόνο στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές αλλά και σε όλα τα υπόλοιπα είδη εμπορευματικών μεταφορών.

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της εταιρείας λοιπόν, θα πρέπει να προστεθούν και η ανάπτυξη νέων υποδομών ή η βελτιστοποίηση των υπάρχουσών σιδηροδρομικών υποδομών για τις εμπορευματικές μεταφορές αλλά και η παροχή υπηρεσιών σχετικά με την αξιοποίηση, την σωστή λειτουργία και βέλτιστη εκμετάλλευση των εμπορευματικών μεταφορών.

Με την ίδρυση και την ανάπτυξη του Εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο πεδίο, η εταιρεία πραγματοποίησε μια κίνηση στρατηγικής σημασίας καθώς εφήρμοσε στην πράξη τις αρχές της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας των μεταφορών. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι η περιοχή που επιλέχθηκε για την εγκατάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου βρίσκεται σε επαφή με την Αττική οδό ενώ το αρκετά ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο της περιοχής καθιστά εύκολη την πρόσβαση στους παραπλήσιους λιμένες του Νέου Ικονίου και της Ελευσίνας και μέσω του Σιδηροδρομικού Κέντρου

⁷ Ως εταιρείες leader ορίζουμε τις εταιρείες οι οποίες είναι πρωτοπόρες στους κλάδους που υπάγονται εξαιτίας αφενός της οικονομικής τους ευρωστίας και αφετέρου των καινοτομικών τεχνολογιών που υιοθετούν.

Αχαρνών εξασφαλίζεται η σύνδεση με τη Βόρεια και τη Νότια Ελλάδα, η οποία μπορεί βέβαια να επιτευχθεί και οδικώς.

Οι παραπάνω εταιρείες οι οποίες με τον ένα ή τον άλλο τρόπο υπάγονται στον ΟΣΕ, αποτελούν απόρροια του σχεδιασμού της κεντρικής διοίκησης του ΟΣΕ, η οποία φαίνεται να επιθυμούσε από καιρό την διάσπαση του Οργανισμού σε περισσότερες εταιρείες με την αρωγή βέβαια τόσο του ελληνικού κράτους όσο και των επιταγών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός ότι σε άρθρο που δημοσιεύθηκε στο περιοδικό “Logistics & Management” τον Ιανουάριο του 2005 υπό το γενικό τίτλο « Το σχέδιο δράσης για τον “νέο” ΟΣΕ », αναφέρεται η ίδρυση τεσσάρων θυγατρικών εταιρειών του ΟΣΕ ώστε να επιτευχθεί ο πλήρης διαχωρισμός της υποδομής και της εκμετάλλευσης.

Στις αρχές του 2006, σε άρθρο που δημοσιεύεται στο διαδικτυακό τόπο www.in.gr με γενικό τίτλο «Σε τρεις εταιρείες διασπάται ο ΟΣΕ», αναφέρεται η διάσπαση του ΟΣΕ σε τρεις νέες εταιρείες, την ΕΒΙΣΥ, τα Τρένα ΟΣΕ και την Θριάσιο- ΓΑΙΑ 1, ενώ επισημαίνεται χαρακτηριστικά ότι *«...Το κράτος θα πρέπει στο εξής να χρηματοδοτεί τις υποδομές στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και όχι να τις πληρώνει ο ίδιος ο ΟΣΕ»*.

Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο αρχικός σχεδιασμός προέβλεπε τη διάσπαση του ΟΣΕ και τη δημιουργία έντεκα θυγατρικών εταιρειών, σχέδιο που θεωρήθηκε εκ προοιμίου ανέφικτο, γι’ αυτό και δεν υλοποιήθηκε ποτέ.

Είναι λοιπόν, παραπάνω από προφανές το γεγονός ότι η διαδικασία εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ ή καλύτερα οι προσπάθειες αναζωογόνησης του επέφεραν μεγάλη αναστάτωση τόσο στην ηγεσία του Οργανισμού, όσο και στους εργαζόμενους μέχρι να καταλήξουμε στην σημερινό οργανωτικό σχήμα. Σε κάθε περίπτωση είναι αξιοσημείωτη η σύγχυση που δημιουργείται αν προσπαθήσει κανείς να ακολουθήσει την πορεία των δημοσιευμάτων -στα έντυπα αλλά και στον ηλεκτρονικό τύπο- σχετικά με την διαδικασία αναδιαμόρφωσης του ΟΣΕ κατά τη χρονική περίοδο 1998-2006. Παράλληλα αξίζει να επισημάνουμε ότι ο εκσυγχρονισμός του ΟΣΕ δεν πραγματοποιήθηκε «αναίμακτα» αλλά σε πολύ τεταμένο κλίμα εν μέσω συνεχών απεργιακών κινητοποιήσεων των εργαζομένων του Οργανισμού, οι οποίοι αντιτίθονταν

στην εισχώρηση των ιδιωτών στην διαδικασία κατασκευής ή εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών υποδομών.

Σήμερα ο ΟΣΕ βρίσκεται σε συνεχή προσπάθεια εκσυγχρονισμού του δικτύου του αλλά και του τροχαίου υλικού που κατέχει και για την υλοποίηση αυτών των ενεργειών αναμένεται να δαπανήσει περίπου 1,5 τρισεκατομμύρια ευρώ μέσα στην επόμενη δεκαετία. Ταυτόχρονα έχει προσχωρήσει ως μέλος στη Διεθνή Ένωση των Σιδηροδρόμων αλλά μετέχει και στην Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων.

Συνπερασματικά σε ότι αφορά στα άμεσα σχέδια του ΟΣΕ, εκτός από την περαιτέρω ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνει στη δημιουργία και την επέκταση του Προαστιακού σιδηροδρόμου και στη Θεσσαλονίκη με στόχο αφενός τη μείωση του χρόνου των υπαρχουσών διαδρομών και αφετέρου την ανακαίνιση και σε πολλές περιπτώσεις την εξ' ολοκλήρου ανακατασκευή -προβληματικών λόγω παλαιότητας ή κακοτεχνιών- υπαρχουσών σιδηροδρομικών γραμμών.

Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι στη φάση του σχεδιασμού βρίσκονται έργα που αφορούν στη δημιουργία συνδέσεων περιοχών όπως Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, Καλαμπάκα- Κοζάνη, Αντίρριο- Ιωάννινα, Αντίρριο- Ρίο, Ρίο- Πάτρα- Πύργος- Καλαμάτα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.

3.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι αυτό που καθορίζει τους πόρους που διατίθενται για την υλοποίηση επενδυτικών έργων. Αφορά σε δαπάνες που πραγματοποιούνται για έργα υποδομής και οικονομικής ανάπτυξης από το Ελληνικό Δημόσιο.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων καταρτίζεται από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας κατόπιν υποβολής των προτάσεων από τα αρμόδια Υπουργεία και τις Νομαρχίες.

Ιστορικά, θα λέγαμε ότι ο δημόσιος τομέα άρχισε να ισχυροποιείται και να αποκτά σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του οικονομικού γίγνεσθαι της ελληνικής επικράτειας, μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας από την Οθωμανική κατοχή (Rovolis, 1999: 66) και επεκτάθηκε σημαντικά καθ' όλη τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα (Τσουκαλάς, 1989: 65). Παρ' όλα αυτά μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα υπήρχαν εξαιρετικά σημαντικές ελλείψεις σε μεταφορικές υποδομές στο σύνολο της Ελλάδας.

Η ανταλλαγή πληθυσμών και η έλευση των προσφύγων μετά την καταστροφή του 1922 ενέτεινε ακόμα περισσότερο την ανάγκη για την ύπαρξη υποδομών, οι οποίες θα εξασφάλιζαν την αποκατάστασή τους. Εν συνεχεία το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και κατ' επέκτασιν οι καταστροφές που υπέστη ολόκληρη η χώρα κατάφεραν βαρύ πλήγμα στις υπάρχουσες δημόσιες υποδομές της Χώρας.

Ουσιαστικά λοιπόν, οι δημόσιες επενδύσεις επανακάμπτουν μετά το τέλος του πολέμου, το 1947 μέσω του Προγράμματος για την Ανακατασκευή της Ελληνικής Οικονομίας⁸, το οποίο ως προς την εφαρμογή του αποτελούσε αποτέλεσμα της συνεργασίας πολλών Υπουργείων αλλά θεσπίστηκε εξ' ολοκλήρου από το Υπουργείο Συντονισμού.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ξεκινά το 1952 με τον Νόμο 2212/ 1952 και το 1954 η εφαρμογή του περνά αποκλειστικά στο Υπουργείο Συντονισμού- το σημερινό Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας- μέσω του Διατάγματος 2957, μέσω του

⁸ Programme for the Reconstruction of Greek Economy (Rovolis, 1999: 67)

οποίου καθορίζονται και εκτενέστερα οι παράμετροι λειτουργίας του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Ακολουθούν τα Διατάγματα 120 και 498 κατά το έτος 1960 αλλά και το Διάταγμα 4355 κατά το έτος 1964, τα οποία περιέχουν συμπληρωματικές και διορθωτικές δράσεις κυρίως αναφορικά με τις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων Υπουργείων στην σχεδίαση και την υλοποίηση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Παρ' όλα αυτά το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (εφεξής ΠΔΕ) άλλαξε ριζικά για να πάρει τη σημερινή του μορφή, μέσω της θέσπισης και της εφαρμογής του Νόμου 1235/1982. Σε γενικές γραμμές η διαδικασία σύστασης του ετήσιου προϋπολογισμού των δημοσίων επενδύσεων περιλαμβάνει πέντε στάδια. Αρχικά λοιπόν το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας αποστέλλει έγγραφα με τις οδηγίες σε όλες τις αρμόδιες αρχές -όπως είναι οι ΟΤΑ, τα διοικητικά όργανα των Περιφερειών, οι Νομαρχίες αλλά και όλα τα Υπουργεία της χώρας- σχετικά με τις προτάσεις που θα πρέπει να συγκροτήσουν οι οποίες αναμένεται να χρηματοδοτηθούν από πόρους του ΠΔΕ κατά τη διάρκεια του επόμενου οικονομικού έτους ενώ ταυτόχρονα καθορίζεται και το ανώτατο ποσό χρηματοδότησης των έργων καθενός εκ των προαναφερθέντων φορέων. Εν συνεχεία οι ίδιοι οι φορείς είναι αυτοί που συλλέγουν τα απαραίτητα στοιχεία και αποφασίζουν ποια έργα θα προταθούν προς χρηματοδότηση και ποιο μέρος του συνολικού διαθέσιμου χρηματικού ποσού αναμένεται να απορροφήσει καθένα από τα προτεινόμενα έργα. Οι προτάσεις αποστέλλονται στο Τμήμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, όπου όταν ολοκληρωθεί η συλλογή των προτάσεων από τους φορείς πραγματοποιείται η σύσταση ενός προσχεδίου του ΠΔΕ το οποίο αποστέλλεται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Σε αυτό το σημείο γίνεται πλέον λεπτομερειακός καθορισμός όλων των οικονομικών παραμέτρων που συνθέτουν το ΠΔΕ κάθε χρόνο. Εν κατακλείδι όταν και εφόσον οριστούν όλες οι οικονομικές παράμετροι το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους αποστέλλει σε κάθε φορέα έγγραφα που πιστοποιούν τον προϋπολογισμό που του αντιστοιχεί.

Το ΠΔΕ σε ετήσια βάση καθορίζεται και επικυρώνεται από ειδικού χαρακτήρα υπουργικές αποφάσεις, οι οποίες ονομάζονται «Συλλογικές Αποφάσεις». Οι Συλλογικές Αποφάσεις χωρίζονται σε τέσσερις υποκατηγορίες (Ronolis, 1999: 68):

- ✚ Συλλογικές Αποφάσεις για τα Έργα
- ✚ Συλλογικές Αποφάσεις για την Έρευνα

- ✦ Συλλογικές Αποφάσεις για τους Περιφερειακούς Πόρους
- ✦ Συλλογικές Αποφάσεις για Διοικητικές Δαπάνες

3.2 Η σύσταση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων

Σε αυτό το σημείο και εφόσον έχουμε αναφερθεί στη διαδικασία δημιουργίας του ΠΔΕ είναι σημαντικό να εξετάσουμε και την σύσταση του, δηλαδή τι ακριβώς περιλαμβάνει και σε ποιους τομείς εστιάζονται οι δράσεις που προτείνει.

Με αυτή τη λογική λοιπόν, θα πρέπει πρωτίστως να αποσαφηνίσουμε ότι με την πάροδο των ετών οι κατηγορίες που περικλείονται στο ΠΔΕ φαίνεται να αλλάζουν, κάποιες να τροποποιούνται μερικώς, κάποιες να καταργούνται εντελώς κάποιες να καταργούνται για κάποια έτη και να επανεμφανίζονται αργότερα.

Πίνακας 4

Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1976- 1980

Γεωργία	Υπόλοιπη Εκπαίδευση
Δάση	Οικισμός
Πρόγραμμα Αρδευτικών Έργων του Υπουργείου Γεωργίας	Υγεία
Πρόγραμμα Αρδευτικών Έργων του Υπουργείου Δημοσίων Έργων	Κοινωνική Πρόνοια
Ορυχεία	Ύδρευση- Αποχέτευση
Βιομηχανία- Ενέργεια- Βιοτεχνία	Δημόσια Διοίκηση
Δρόμοι- Γέφυρες	Οργανισμοί Έρευνας
Λιμάνια	Αεροπορία- Αεροπλοΐα
Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας	Περιφερειακά Έργα
Αστικές Συγκοινωνίες	Σχολικά Κτίρια
Διασυνοριακά Προγράμματα	Ανώτερη Εκπαίδευση
Σιδηρόδρομοι	Τουρισμός
Αλιεία	Διάφορα
Περιφερειακά Προγράμματα	Διοικητικές Δαπάνες
Ειδικό Πρόγραμμα για την Περιφέρεια του Έβρου	Μουσεία
Ειδικά Έργα για Αθήνα και Θεσσαλονίκη	Ειδικά Έργα

Πηγή: Rovolis, 1999: 72

Ξεκινώντας από τη χρονική περίοδο 1976- 1980 και μελετώντας κανείς τον παραπάνω πίνακα, διαπιστώνει ότι το ΠΔΕ περικλείει πολλές και ετερόκλητες

κατηγορίες έργων. Κατά συνέπεια παρατηρούμε την ύπαρξη επενδυτικών δράσεων σε «παραδοσιακά επιδοτούμενους» τομείς οι οποίοι αφορούν σε όπως η γεωργία και η αλιεία αλλά και σε πιο εξειδικευμένους τομείς όπως είναι τα σχολικά κτίρια ή τα μουσεία.

Πίνακας 5

Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1981- 1992

Γεωργία	Δημόσια Διοίκηση
Δάση- Αλιεία	Έρευνα και Τεχνολογία
Αρδευτικά Έργα	Περιφερειακά Έργα
Βιομηχανία- Ενέργεια- Βιοτεχνία	Διάφορα
Μεταφορές	Ειδικά Έργα για Αθήνα και Θεσσαλονίκη
Σιδηρόδρομοι	Διοικητικές Δαπάνες
Τουρισμός- Μουσεία- Μνημεία	Ειδικά Έργα
Εκπαίδευση	Περιφερειακά Προγράμματα
Οικισμός	Περιφερειακά Προγράμματα ΜΟΠ ⁹
Υγεία- Κοινωνική Πρόνοια	Προγράμματα ΟΤΑ
Υδρευση- Αποχέτευση	

Πηγή: Rovolis, 1999: 72

Στον Πίνακα 5 μπορούμε να δούμε τις κατηγορίες που περιλαμβάνει το ΠΔΕ κατά τα επόμενα δώδεκα έτη από το έτος 1980 ως και το έτος 1992. Παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση τόσο στον αριθμό των κατηγοριών όσο και σε αυτές καθαυτές τις κατηγορίες που περιλαμβάνει το ΠΔΕ.

Έτσι λοιπόν το ΠΔΕ δεν περιλαμβάνει πλέον κατηγορίες όπως «Αεροπορία- Αεροπλοΐα» ή «Δρόμοι- Γέφυρες», «Λιμάνια», οι οποίες φαίνεται να έχουν ενσωματωθεί σε μια ενιαία κατηγορία «Μεταφορές», ενώ το ίδιο συμβαίνει και με άλλες κατηγορίες που έχουν να κάνουν με τον τομέα της εκπαίδευσης. Επιπλέον αξίζει να επισημάνουμε ότι τομείς που εμφανίζονται ξεχωριστά στο ΠΔΕ για την περίοδο 1976- 1980 όπως για παράδειγμα η «Υγεία» και η «Κοινωνική Πρόνοια» αλλά και τα «Δάση» και η «Αλιεία», φαίνεται να συνενώνονται κατά την χρονική περίοδο 1981- 1992.

⁹ Τα εν λόγω Περιφερειακά Προγράμματα χρηματοδοτούνται από τα Μεσογειακά Οργανωμένα Προγράμματα

Πίνακας 6

Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1993- 1997

Γεωργία	Έρευνα- Τεχνολογία
Δάση- Αλιεία	Ενέργεια
Βιομηχανία- Βιοτεχνία	Επικοινωνίες
Τουρισμός	Νομαρχιακά Έργα
Πολιτισμός	Περιφερειακά Έργα
Εκπαίδευση	Προγράμματα ΟΤΑ
Οικισμός- Περιβάλλον	Συγκοινωνίες
Υγεία- Πρόνοια	Εγγειοβελτιωτικά Έργα
Ύδρευση- Αποχέτευση	Ταμείο Συνοχής
Κατάρτιση	Ειδικά Έργα

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Η κατηγοριοποίηση των επενδύσεων δεν φαίνεται να παρουσιάζει αξιόλογες μεταβολές κατά την ακόλουθη χρονική περίοδο από το 1993 ως το 1997, αλλά ούτε και κατά την περίοδο 1998-2005. Εν κατακλείδι εύλογα θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι μεγάλη διαφοροποίηση στην κατηγοριοποίηση των επενδύσεων υπήρξε μετά το έτος 1980, γεγονός απόλυτα αναμενόμενο εφόσον όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα μόλις το 1982 το ΠΔΕ πήρε την οριστική και σημερινή του μορφή.

Οι επιμέρους κατηγορίες επενδύσεων του ΠΔΕ θα μπορούσαν να ταξινομηθούν σε τρεις ευρύτερες κατηγορίες, αυτές των υποδομών παραγωγής, των κοινωνικών υποδομών και των λειτουργικών δαπανών από την λειτουργία του ΠΔΕ (Rovolis, 1999: 73). Η ταξινόμηση αυτή θα μας ήταν ιδιαιτέρως χρήσιμη στην περίπτωση μελέτης όλου του ΠΔΕ σε βάθος χρόνου, καθώς θα μας βοηθούσε να απομονώσουμε εξ' ολοκλήρου την κατηγορία των λειτουργικών εξόδων του ΠΔΕ και να εστιάσουμε στην διαχρονική κατανομή των πόρων στις δύο άλλες κατηγορίες. Με άλλα λόγια αυτή η διαδικασία θα μας έδινε τη δυνατότητα να ασχοληθούμε με τις πραγματικές επενδύσεις ανά τομέα.

Δεδομένου όμως ότι στην παρούσα εργασία σημείο αναφοράς αποτελούν οι τομείς των μεταφορών και των συγκοινωνιών, η προαναφερθείσα ταξινόμηση των

κατηγοριών του ΠΔΕ δεν αποτελεί αναγκαιότητα και θα ακολουθηθεί συγκεκριμένη μεθοδολογία επεξεργασίας των στοιχείων, η οποία και περιγράφεται λεπτομερώς σε επόμενη ενότητα.

Πίνακας 7

Κατηγορίες επενδύσεων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1998- 2005

Γεωργία	Νομαρχιακά Έργα
Δάση- Αλιεία	Περιφερειακά Προγράμματα
Τουρισμός- Μουσεία- Μνημεία	Συγκοινωνίες
Βιομηχανία- Βιοτεχνία	Εγγειοβελτιωτικά Έργα
Πολιτισμός	Ταμείο Συνοχής
Εκπαίδευση	Νομαρχιακά Έργα
Οικισμός- Περιβάλλον	Κατάρτιση
Υγεία- Πρόνοια	Ενέργεια
Ύδρευση- Αποχέτευση	Επικοινωνίες
Έρευνα- Τεχνολογία	Διάφορα
Δημόσια Διοίκηση	Ειδικά Έργα
Σιδηρόδρομοι	

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

3.3 Η επιλογή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για την μελέτη των επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές

Η επιλογή του ΠΔΕ για τη μελέτη της εξέλιξης των μεταφορικών υποδομών στην Ελλάδα μόνο τυχαία δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί, εφόσον αποτελεί το βέλτιστο μέσο για τη κατάδειξη των κρατικών δαπανών αναφορικά με συγκεκριμένους τομείς όπως εν προκειμένω ο τομέας των μεταφορών.

Όπως άλλωστε αναφέρουν και οι Ψυχάρης και Καζάζης στο άρθρο τους με γενικό τίτλο « Η περιφερειακή κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στη Ελλάδα»:

«Οι δημόσιες επενδύσεις αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα μέσα της πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης κάθε χώρας. Είναι προφανές ότι οι δαπάνες δημοσίων επενδύσεων συνθέτουν κατά ένα μέρος τον “κοινωνικό μισθό” που λαμβάνουν οι πολίτες ενώ παράλληλα

προκαλούν εννοϊκές εξωτερικές οικονομίες στον βιομηχανικό και παραγωγικό τομέα της οικονομίας (Ψυχάρης, Καζάζης, 2005: 148)»

Δίκαια, λοιπόν, η κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στο χώρο αποτελεί τον βασικό άξονα και συνάμα ένα από τα ζητήματα μείζονος σημασίας κατά την κατάρτιση της περιφερειακής πολιτικής μιας χώρας (Hirschman, 1957: 550).

Παρ' όλα αυτά θα μπορούσε εύλογα κανείς να υποστηρίξει ότι η παράλληλη μελέτη και άλλων οικονομικών δεικτών όπως λόγου χάρη το πολυσυζητημένο -και μάλλον απαραίτητο σε κάθε είδους οικονομική ανάλυση αναφορικά με την ελληνική πραγματικότητα- ΑΕΠ ή ακόμα και η μελέτη των κονδυλίων που δαπανώνται μέσω των Δημοσίων Επιχειρήσεων Κοινής Ωφέλειας ή και των νομαρχιακών πόρων θα μπορούσε να παρέχει σημαντικά στοιχεία αναφορικά με τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και ειδικότερα σε ότι αφορά στις μεταφορικές υποδομές. Άλλωστε όπως επισημαίνει και ο Ροβολής στο διδακτορική του διατριβή:

«Μέσω της αποκλειστικής χρήσης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων το ύψος των πραγματικής επένδυσης είναι υποτιμημένο επειδή στην Ελλάδα υπάρχουν κάποιες εναλλακτικές πηγές δημοσίων επενδύσεων. Η συνεισφορά αυτών στη σύνθεση του δημοσίου κεφαλαίου δεν μπορεί να υπολογισθεί μέσω της χρήσης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και μόνο (Rovolis, 1999: 63)¹⁰.»

Από την άλλη πλευρά όμως θα μπορούσε κανείς να βασισθεί αποκλειστικά στο ΠΔΕ αναφορικά με την μελέτη των επενδύσεων στις υποδομές καθώς σε ότι αφορά ειδικότερα στον τομέα των μεταφορών οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται μέσω των ΔΕΚΟ είναι σημαντικά μικρότερες και πολύ λιγότερες. Πράγματι οι ΔΕΚΟ κατέχουν μια πολύ διαφορετική θέση στην ελληνική οικονομία συγκριτικά με τις οικονομίες των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών, η οποία αρχίζει να διαφοροποιείται δειλά- δειλά κατά την τελευταία διετία. Στην Ελλάδα η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και υπηρεσιών σταθερής τηλεφωνίας αποτελεί παραδοσιακά υποχρέωση του δημόσιου τομέα, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες όπου οι εν λόγω παροχές γίνονται από εταιρείες του ιδιωτικού τομέα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται δύσκολή

¹⁰ “ Using the PIPR exclusively, the level of the actual investment is underestimated because in Greece there are some alternative sources of public investment. Their contribution to the public capital formation is not captured by the exclusive use of the PIPR (Rovolis, 1999: 63).

η σύγκριση των δημόσιων επενδύσεων μέσω των ΔΕΚΟ με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες όπου δεν υπάρχει αντιστοιχία, άρα η αποκλειστική χρήση του ΠΔΕ διαφαίνεται ως μια πολύ καλή λύση στο εν λόγω πρόβλημα. Ταυτόχρονα κάποιες από τις ΔΕΚΟ πραγματοποιούν επενδύσεις σε συγκεκριμένες περιφέρειες ή συγκεκριμένους νομούς καθώς εκεί υπάρχουν φυσικοί πόροι προς εκμετάλλευση, πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι δημόσιες επενδύσεις σε αυτή την περίπτωση είναι «κατευθυνόμενες» καθώς εξυπηρετούν σκοπούς της αναπτυξιακής στρατηγικής των δημοσίων επιχειρήσεων.

Επιπλέον αναφορικά με τις επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές διαμέσου των νομαρχιακών οικονομικών κονδυλίων, θα πρέπει να επισημάνουμε το ύψος και ο τρόπος διάθεσης των κονδυλίων αποτελούν ζήτημα αποκλειστικά των τοπικών αρχών, οι οποίες αποφασίζουν και ενεργούν. Παρ'όλα αυτά σε πολλές περιπτώσεις έργα μικρής εμβέλειας όπως η πλακόστρωση ενός δρόμου ή η δημιουργία πεζοδρομίων βαφτίζονται ως «επενδύσεις σε μεταφορικές επενδύσεις» αλλά σε καμία περίπτωση δεν δύνανται να συγκριθούν με τα έργα υποδομών που υποστηρίζονται από το ΠΔΕ, τα οποία είναι μεγαλύτερης έκτασης αλλά και εμβέλειας αν λάβει κανείς υπόψιν τον αριθμό ατόμων που εξυπηρετούν ή που έχουν κατασκευαστεί να εξυπηρετούν¹¹.

Σε γενικές γραμμές αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων έγκειται στη δυνατότητα που μας παρέχει να πραγματοποιήσουμε συγκρίσεις χρησιμοποιώντας ως άξονα το χρόνο, δηλαδή τις μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν από έτος σε έτος- ή το χώρο, δηλαδή τις μεταβολές που πραγματοποιούνται σε ένα έτος από περιφέρεια σε περιφέρεια ή και από νομό σε νομό ανάλογα με το επίπεδο χωρικής αναφοράς που έχουμε επιλέξει.

Αξίζει δε να σημειωθεί το γεγονός ότι μέχρι το 1981 οι δημόσιες επενδύσεις πραγματοποιούνται μόνο μέσω των εθνικών πόρων (Ψυχάρης, Καζάκης, 2005: 147). Από το 1982 και ύστερα ο ρόλος της τότε Ε.Ο.Κ. φαίνεται να ενισχύεται μέσω της σύστασης των διαρθρωτικών ταμείων τα οποία παρέχουν ενίσχυση στις δημόσιες επενδύσεις ενώ από το 1988 και έπειτα οι δημόσιες επενδύσεις ενισχύονται από τα Α', Β' και Γ' ΚΠΣ καθώς και από τις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες. Ειδική μνεία θα πρέπει να κάνουμε και στην ενίσχυση των

¹¹ Εδώ γίνεται αναφορά σε αυτό που αποκαλείται στην αγγλική γλώσσα ως “carrying capacity”

δημοσίων επενδύσεων από το Ταμείο Συνοχής ήδη από το 1994 μέχρι και το 2006.

3.4 Μεθοδολογία επεξεργασίας των διαθέσιμων στοιχείων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων για τη χρονική περίοδο 1981-2005

Αρχικά θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα διαθέσιμα στοιχεία προς επεξεργασία για τα έτη 1993- 2005 μας δόθηκαν από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και πιο συγκεκριμένα από το Τμήμα Δημοσίων Επενδύσεων τον Φεβρουάριο του τρέχοντος έτους. Για τα παλαιότερα έτη από το 1981 ως και το 1992 τα διαθέσιμα στοιχεία προς επεξεργασία έχουν και πάλι δοθεί από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας στα πλαίσια εκπόνησης μιας παλαιότερης εργασίας.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να υπογραμμίσουμε το γεγονός ότι στο ΠΔΕ για κάθε έτος διατίθενται τα εξής οικονομικά μεγέθη:

- ✚ Συνολικός προϋπολογισμός έτους
- ✚ Συνολική πίστωση έτους
- ✚ Συνολικές πληρωμές έτους
- ✚ Συνολικές πληρωμές προηγούμενων ετών

Εν προκειμένω θα ασχοληθούμε κατ' αποκλειστικότητα με τις συνολικές πληρωμές έτους και όχι με τις υπόλοιπες κατηγορίες, καθώς μόνο οι συνολικές πληρωμές έτους καταδεικνύουν το ύψος των επιχορηγήσεων που απορροφήθηκαν ή τρόπον τινά διατέθηκαν ανά περιφέρεια, ανά νομό και φυσικά ανά κατηγορία του ΠΔΕ.

Η πρώτη μας κίνηση ήταν να μετατρέψουμε τα δεδομένα από χιλιάδες δραχμές σε χιλιάδες ευρώ, εφόσον αυτό είναι το σημερινό νόμισμα της χώρας μας. Εν συνεχεία ήταν απαραίτητο φέρουμε τα διαθέσιμα οικονομικά μεγέθη σε σταθερές τιμές, αποπληθωρίζοντας τα δεδομένα βάσει των αποπληθωριστών που είχε ορίσει το Υπουργείο Οικονομικών ανά έτος με βάση το έτος 1995.

Με αυτή τη λογική θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε ότι τα διαθέσιμα στοιχεία παρουσιάζουν μερικές αδυναμίες, οι οποίες είναι απαραίτητο να αναφερθούν και να γίνουν κατανοητές στον αναγνώστη πριν προχωρήσουμε περαιτέρω στη μεθοδολογία επεξεργασίας τους. Αρχικά λοιπόν για την χρονική περίοδο 1993 – 1997 τα

παρεχόμενα από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας στοιχεία για το ΠΔΕ δεν φαίνεται να έχουν καθόλου χωρική διάσταση. Με άλλα λόγια αυτό σημαίνει ότι το ΠΔΕ φαίνεται για αυτά τα έτη να περικλείει μόνο επενδύσεις σε έργα που αφορούν στη συνεργασία πολλών νομών.

Δυστυχώς είναι παραπάνω από προφανές ότι η μη διαθεσιμότητα των στοιχείων για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δημιουργεί ένα χάσμα και δυσχεραίνει σημαντικά την προσπάθεια μας να αναλύσουμε τις δράσεις και την εξελικτική πορεία του ΠΔΕ σε βάθος χρόνου παίρνοντας ως άξονα τους ελληνικούς νομούς ή τις ελληνικές περιφέρειες.

Κατά συνέπεια και σε μια προσπάθεια επίλυσης του προαναφερθέντος προβλήματος, προχωρήσαμε στον διαχωρισμό της περιόδου μελέτης από το 1981 ως το 2005 σε τρεις υποπεριόδους:

- ✦ Από το 1981 ως το 1992 όπου υπήρχε το ΠΔΕ διαθέσιμο και ακέραιο για κάθε χρόνο.
- ✦ Από το 1993 ως το 1997, όπου τα διαθέσιμα στοιχεία αφορούν στο σύνολο Χώρας και περιλαμβάνουν αποκλειστικά επενδύσεις ανά κατηγορία σε συνεργασία πολλών νομών και
- ✦ Από το 1998 ως το 2005 όπου και πάλι διατίθεται το ΠΔΕ ακέραιο για κάθε χρόνο.

Σε όλα τα παραπάνω θα πρέπει να προστεθούν και οι διαφοροποιήσεις στις κατηγορίες που περιλαμβάνει το ΠΔΕ κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992 σε σύγκριση με τη χρονική περίοδο 1998- 2005. Έτσι παρατηρούμε ότι για την πρώτη χρονική περίοδο προς μελέτη στο ΠΔΕ περιλαμβάνονται κατηγορίες επενδύσεων στο εξωτερικό, οι οποίες απουσιάζουν εντελώς από το ΠΔΕ βάσει των διαθέσιμων στοιχείων για τα έτη 1993- 2005. Οι εν λόγω κατηγορία αφορά τη χρηματοδότηση για την κατασκευή ή την υπενοίκιαση κτιρίων για τη στέγαση πρεσβειών, σχολείων και άλλων κτιρίων που βρίσκονται στο εξωτερικό αλλά τίθενται υπό την αιγίδα του ελληνικού κράτους.

Επιπροσθέτως ειδική αναφορά θα πρέπει να κάνουμε σε μια από τις πλέον διαχρονικές κατηγορίες του ΠΔΕ, η οποία φέρει την ονομασία « Διάφορα ». Θα πρέπει, λοιπόν, να αποφηνίσουμε ότι σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται συνήθως έργα τα οποία δεν είναι δυνατόν να ταξινομηθούν και να αποτελέσουν

μέρος κάποιας από τις διαθέσιμες κατηγορίες του ΠΔΕ καθώς και υποκατηγορίες του ΠΔΕ οι οποίες δεν αφορούν επενδύσεις για την περάτωση κάποιων έργων αλλά αποτελούν έξοδα ή και αμοιβές προσώπων, τα οποία όμως αφορούν πάντα στο ΠΔΕ. Σε κάθε περίπτωση, εύλογα θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η ύπαρξη και μόνο αυτής της κατηγορίας «αλλοιώνει» κατά κάποιον τρόπο το ΠΔΕ καθώς δεν αναφέρεται σε πραγματικές, φυσικές επενδύσεις αλλά σε διάθεση χρηματικών ποσών για την κάλυψη παράπλευρων αναγκών. Κατ' επέκτασιν αν και εφόσον υπάρχει η δυνατότητα απομόνωσης της κατηγορίας «Διάφορα», θα μπορούσε κανείς να υπολογίσει με σαφήνεια το πραγματικό ύψος του ΠΔΕ σε ετήσια βάση. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας δεν έγινε η απομάκρυνση της κατηγορίας αυτής, δεδομένων των στενών χρονικών περιθωρίων αλλά και της προσπάθειας να δοθεί περισσότερη έμφαση στην ανάλυση των στοιχείων.

Τέλος θα πρέπει να επισημάνουμε το γεγονός ότι η διαφοροποίηση των κατηγοριών που περιλαμβάνονται στο ΠΔΕ κατά τα έτη 1981- 1992 και 1998- 2005 στάθηκε η αφορμή για τη δημιουργία μιας ευρύτερης κατηγορίας υπό το γενικό τίτλο «Μεταφορές» στην οποία περιλαμβάνονται διάφορες υποκατηγορίες ανάλογα με τη χρονική περίοδο στην οποία γίνεται αναφορά. Για να είμαστε πιο ακριβείς κατά τα έτη 1981- 1992 υπό τον γενικό τίτλο « Μεταφορές» απαντώνται οι κατηγορίες του ΠΔΕ που έχουν να κάνουν με επενδύσεις στους σιδηρόδρομους και στις μεταφορές και τα αεροδρόμια, ενώ κατά τη χρονική περίοδο 1993- 2005 υπό τον γενικό τίτλο «Μεταφορές» συναθροίζονται οι κατηγορίες επενδύσεων του ΠΔΕ που έχουν να κάνουν με μεταφορές και συγκοινωνίες. Παρ' όλα αυτά και στις δύο περιπτώσεις έγινε συνάθροιση όλων των κατηγοριών που θα μπορούσαν να υπαχθούν στις μεταφορές χωρίς να αποκλεισθεί καμία σχετική κατηγορία, ενέργεια που θα αλλοίωνε σημαντικά τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των στοιχείων του ΠΔΕ.

Εν συνεχεία και έχοντας πλέον επιλύσει τα παραπάνω ζητήματα, προχωρήσαμε στη στατιστική επεξεργασία των στοιχείων με τη βοήθεια συγκεκριμένων εργαλείων της στατιστικής όπως είναι τα μέτρα κεντρικής τάσης (αριθμητικός μέσος, σταθμισμένος μέσος) καθώς και κάποιων άλλων εργαλείων μέτρησης των περιφερειακών ανισοτήτων όπως είναι ο Συντελεστής Μεταβλητότητας και ο Συντελεστής Συμμετοχής. Στόχος είναι πάντα η δημιουργία τόσο χρονολογικών σειρών όσο και διαστρωματικών στοιχείων έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η μελέτη και της διαχρονικής εξελικτικής πορείας αλλά και της διαχρονικής κατανομής στο χώρο των επενδύσεων σε μεταφορές μέσω του ΠΔΕ. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τον

υπολογισμό αυτών των συντελεστών αλλά και των μέτρων κεντρικής τάσης απεικονίζονται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο Υπόμνημα Χαρτών στο τέλος της παρούσας εργασίας. Συγκεκριμένα το Παράρτημα Χαρτών αποτελείται συνολικά από έξι χάρτες οι οποίοι απεικονίζουν:

- ✚ Τους Συντελεστές Συμμετοχής των Επενδύσεων στις μεταφορές ανά νομό για τα έτη 1981- 1992 και 1998- 2005
- ✚ Το σύνολο των επενδύσεων του ΠΔΕ ανά νομό για τα έτη 1981- 1992 και 1998- 2005 και
- ✚ Τις επενδύσεις σε μεταφορές μέσω του ΠΔΕ ανά νομό για τα έτη 1981- 1992 και 1998- 2005

Η επεξεργασία των στοιχείων και η χωρική ανάλυση των αποτελεσμάτων γίνεται σε τρία επιμέρους χωρικά επίπεδα, σε επίπεδο συνόλου Χώρας, σε επίπεδο περιφέρειας και σε επίπεδο νομού. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο σύνολο Χώρας και στους νομούς της Ελλάδας καθώς στην πρώτη περίπτωση καθίσταται εφικτή η μελέτη της εξελικτικής πορείας του συνόλου του ΠΔΕ για τα έτη 1981- 2005 καθώς και η μελέτη της εξελικτικής πορείας των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών για την ίδια χρονική περίοδο, ενώ στη δεύτερη περίπτωση καταδεικνύονται εμφανώς οι διαφορές που υφίστανται από νομό σε νομό αναφορικά με τις επενδύσεις του ΠΔΕ στις μεταφορές από τη μια χρονική περίοδο μελέτης στην άλλη. Τέλος υπολογίζονται και οι κατά κεφαλήν επενδύσεις στις μεταφορές ανά νομό εφόσον διαθέτουμε και τον πληθυσμό ανά νομό βάσει της απογραφής της 18^{ης} Μαρτίου 2001, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας. Πρακτικά λοιπόν διαιρώντας τις πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών ανά νομό με τον πληθυσμό ανά νομό βρίσκουμε τις κατά κεφαλήν πληρωμές έτους στις μεταφορές ανά νομό.

Ως υπόβαθρο για την ανάλυση μας χρησιμοποιούμε τους 51 νομούς της Ελλάδας, παρά τον διαχωρισμό της Αττικής σε τέσσερις επιμέρους διοικητικές ενότητες, με στόχο να εξασφαλίσουμε τη δυνατότητα σύγκρισης των στοιχείων από χρονική περίοδο σε χρονική περίοδο. Αυτός είναι άλλωστε και ο κυριότερος λόγος για τον οποίο δεν χρησιμοποιείται ως μονάδα χωρικής ανάλυσης η περιφέρεια στη θέση του νομού. Με την εφαρμογή του σχεδίου Ιωάννης Καποδίστριας τόσο ο αριθμός όσο και τα διοικητικά όρια των περιφερειών της Ελλάδας τροποποιήθηκαν αρκετά, με

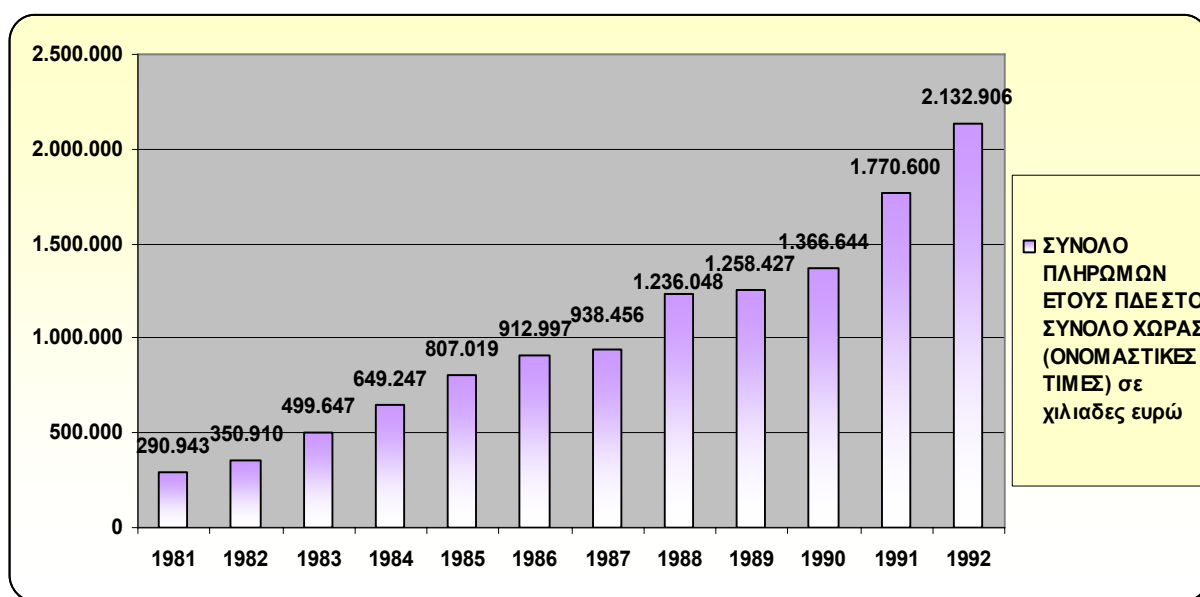
αποτέλεσμα περιοχές που αποτελούσαν αυθύπαρκτες διοικητικές ενότητες όπως για παράδειγμα η Μακεδονία, να διασπώνται σε τρεις επιμέρους περιφέρειες Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης η οποία Θράκη αποτελούσε και αυτή μέχρι πρότινος αυθύπαρκτη διοικητική οντότητα, Δυτικής Μακεδονίας και Κεντρικής Μακεδονίας ενώ ταυτόχρονα νομοί που αποτελούσαν τμήμα άλλων περιφερειών όπως για παράδειγμα οι νομοί Αχαΐας και Ηλείας -οι οποίοι υπάγονταν στην Πελοπόννησο- να συνενώνονται με άλλους νομούς –εν προκειμένω με το νομό Αιτωλοακαρνανίας- για τη δημιουργία μια νέας περιφέρειας, αυτής της Δυτικής Ελλάδας. Είναι λοιπόν παραπάνω από προφανές ότι η διατήρηση των περιφερειών ως επιπέδου χωρικής ανάλυσης στην παρούσα εργασία μόνο σύγχυση θα μπορούσε να προκαλέσει στον αναγνώστη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1981- 2005.

4.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά την χρονική περίοδο 1981- 1992

Η πρώτη περίοδος που εξετάζουμε αρχίζει από το 1981 και τελειώνει το 1992. Σε αυτή τη χρονική περίοδο το ΠΔΕ αρχίζει να αποκτά τη σημερινή του μορφή από θεσμικής άποψης, ενώ οι κατηγορίες που περιλαμβάνει διαφοροποιούνται σημαντικά σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια.

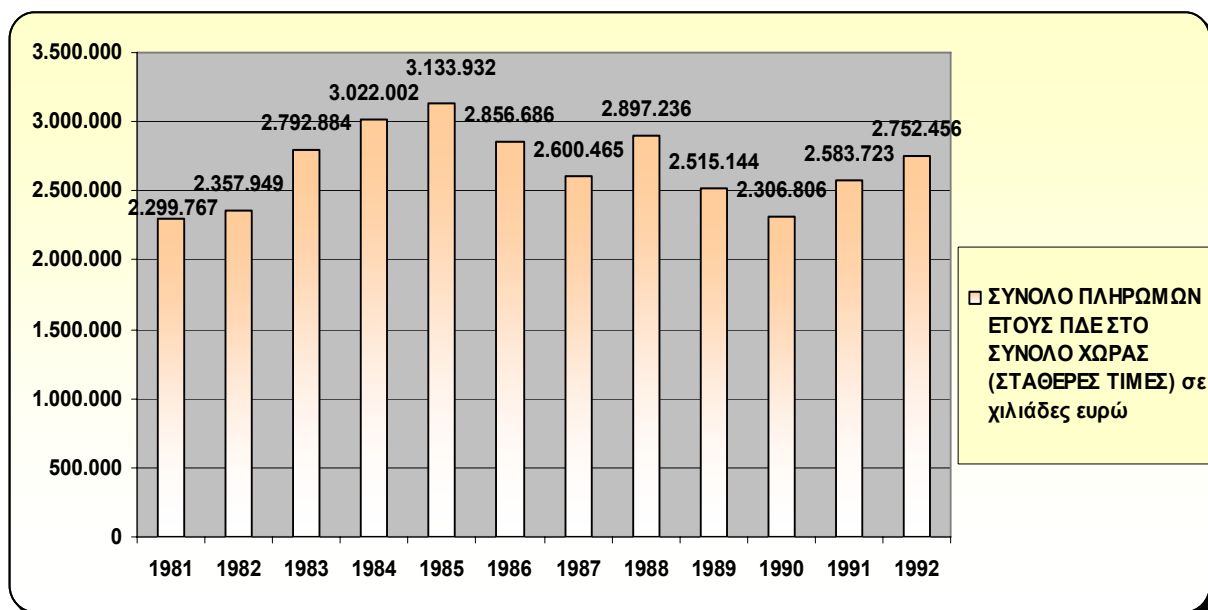
Έτσι λοιπόν παρατηρούμε στο διάγραμμα που ακολουθεί το ύψος των συνολικών πληρωμών ανά έτος του ΠΔΕ σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.



Διάγραμμα 20: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Από το διάγραμμα λοιπόν, προκύπτει ότι οι συνολικές πληρωμές ανά έτος αυξάνονται καθ' όλη τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε. Παρ' όλα αυτά για να έχει κανείς μια πιο σαφή και αξιόπιστη εικόνα για την πορεία των συνολικών πληρωμών ανά έτος θα πρέπει να εξετάσει και τα αποπληθωρισμένα στοιχεία της αντίστοιχης χρονικής περιόδου, τα οποία παρατίθενται στο Διάγραμμα 21.

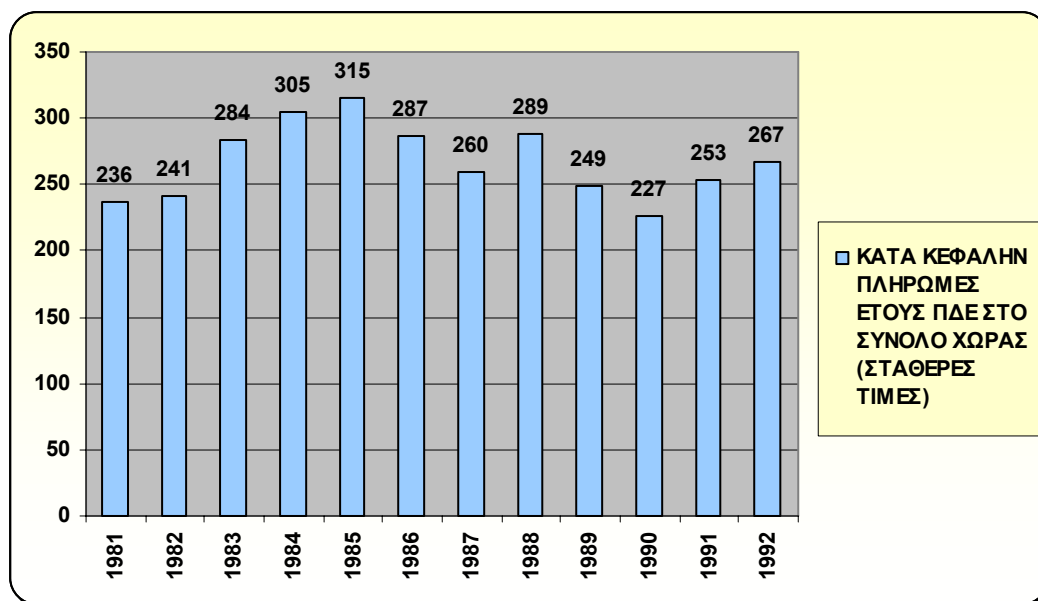


Διάγραμμα 21: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Όπως παρατηρούμε σε σταθερές τιμές η πορεία των συνολικών πληρωμών ανά έτος του ΠΔΕ είναι εντελώς διαφορετική. Αρχικά δεν ακολουθείται σταθερή αυξητική πορεία ανάλογη με αυτήν του Διαγράμματος 20, όπου είχαμε να κάνουμε με ονομαστικές και όχι με σταθερές τιμές. Επιπλέον στο Διάγραμμα 21 φαίνεται να μην υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις στο ύψος των ετήσιων συνολικών πληρωμών, παρά μόνο μικρές αυξομειώσεις από έτος σε έτος. Κατά συνέπεια το έτος 1985 φαίνεται να έχει τις υψηλότερες συνολικές πληρωμές ύψους 3.133.932 χιλιάδων ευρώ σε αντίθεση με το έτος 1981 όπου εμφανίζονται οι χαμηλότερες συνολικές πληρωμές ύψους 2.299.767 χιλιάδων ευρώ.

Αν εξετάσουμε τώρα και τις κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές ανά έτος θα διαπιστώσουμε ότι η χαμηλότερη τιμή αντιστοιχεί στο έτος 1990 με 227 ευρώ κατά κεφαλήν ενώ η υψηλότερη τιμή αντιστοιχεί στο 1985 με 315 ευρώ κατά κεφαλήν, ενώ κατά την τετραετία 1983- 1986 παρατηρείται σημαντική αύξηση των κατά κεφαλήν συνολικών πληρωμών οι οποίες αγγίζουν κατά μέσο όρο τα 298 ευρώ κατά κεφαλήν (Διάγραμμα 22). Σε γενικές γραμμές ο μέσος όρος των κατά κεφαλήν συνολικών πληρωμών κατά τη χρονική περίοδο 1981-1992 ανέρχεται στα 268 ευρώ.



Διάγραμμα 22: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

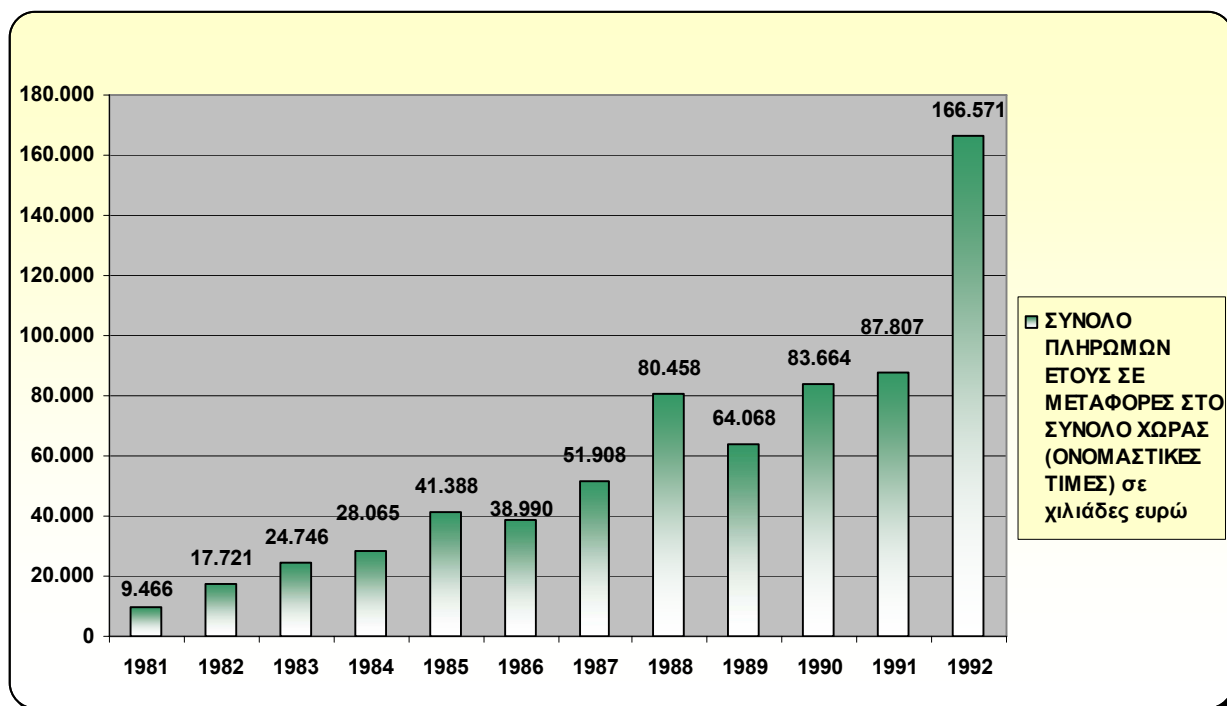
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

4.1.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Εφόσον έχουμε πλέον μια γενική εικόνα αναφορικά με το ΠΔΕ κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992, θα ήταν σκόπιμο να κάνουμε μια περισσότερο λεπτομερή και εκτενή αναφορά στις επενδύσεις που πραγματοποιούνται μέσω του ΠΔΕ στους τομείς των μεταφορών και των συγκοινωνιών.¹²

Με αυτή τη λογική λοιπόν, παρατηρούμε στο Διάγραμμα 23 το σύνολο πληρωμών έτους στον τομέα των μεταφορών σε ονομαστικές τιμές για τα έτη 1981- 1992. Παρατηρούμε ότι -παρά τις υπάρχουσες αυξομειώσεις από χρόνο σε χρόνο- το ύψος των συνολικών πληρωμών στον τομέα των μεταφορών φαίνεται να αυξάνεται σημαντικά, με αποκορύφωμα τα έτη 1991- 1992 όπου οι συνολικές πληρωμές σε ονομαστικές τιμές φαίνεται να διπλασιάζονται. Σε ονομαστικές τιμές φαίνεται ο μέσος όρος των πληρωμών έτους 1981 -1992 αγγίζει τις 57.900 χιλιάδες ευρώ.

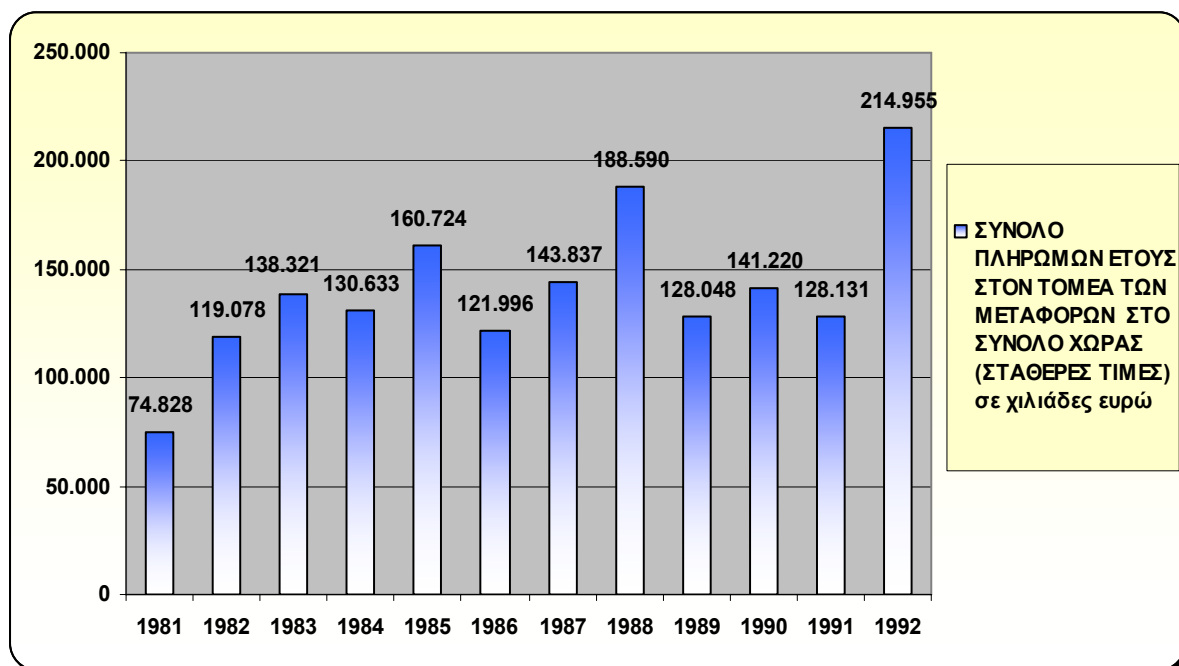
¹² Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι για λόγους διευκόλυνσης σε ότι αφορά στη στατιστική επεξεργασία των στοιχείων οι τομείς των μεταφορών και των συγκοινωνιών έχουν αθροιστεί ώστε να αποτελέσουν ένα ευρύτερο σύνολο. Αυτή η ενέργεια δεν προκαλεί κάποιο κώλυμα στην ερμηνεία των στοιχείων εφόσον οι υπολογισμοί έχουν γίνει με μεγάλη προσοχή και δεδομένου ότι η κατηγορία «Συγκοινωνίες» δεν εμφανίζεται ετησίως στο ΠΔΕ ιδιαίτερα κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1997, παρουσιάζει δηλαδή ασυνέχειες που θα δυσχέραιναν την επεξεργασία της μεμονωμένα. Σε κάθε περίπτωση το ίδιο μοτίβο διατηρείται και κατά την τελευταία χρονική περίοδο μελέτης, από το 1998 ως το 2005, για να υπάρξει ομοιομορφία στην ανάλυση και να γίνει ευκολότερη και περισσότερο κατανοητή η διαξαγωγή των συμπερασμάτων.



Διάγραμμα 23: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

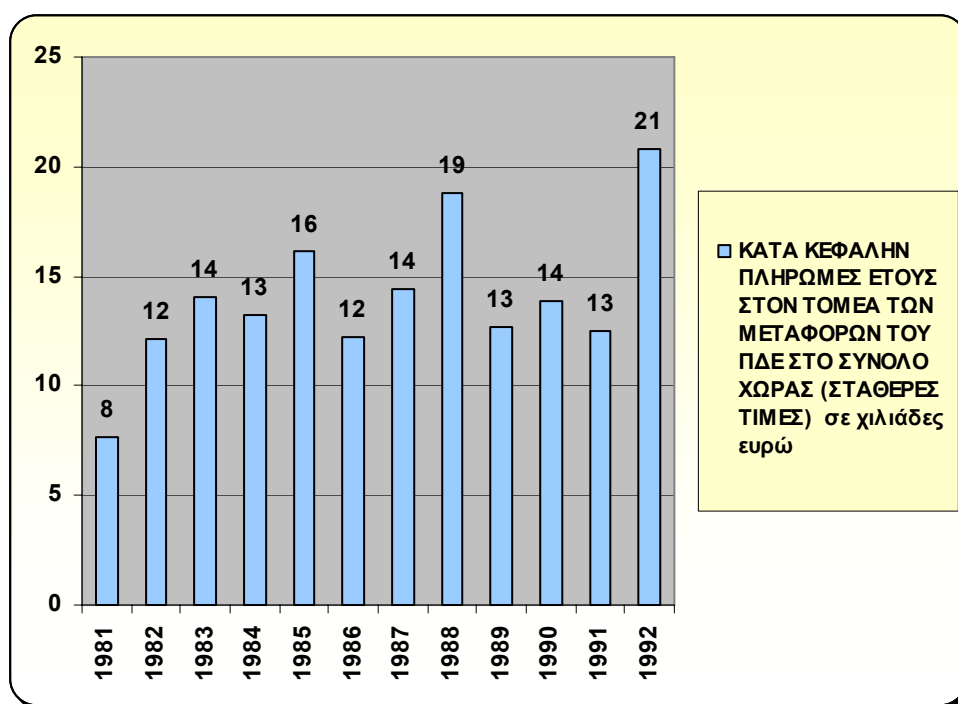
Από την άλλη πλευρά αν εξετάσουμε τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη σε σταθερές τιμές, θα διαπιστώσουμε την ύπαρξη σημαντικών διαφοροποιήσεων τόσο από έτος σε έτος όσο και στη συνολική εικόνα.



Διάγραμμα 24: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Κατά συνέπεια παρατηρούμε ότι πράγματι κατά το έτος 1992 οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών φαίνεται να παρουσιάζουν σημαντική αύξηση από 128. 131 χιλιάδες ευρώ το 1991 σε 214.995 χιλιάδες ευρώ το 1992, ενώ η ελάχιστη τιμή πληρωμών αντιστοιχεί στο έτος 1981 με 74.828 χιλιάδες ευρώ. Ο μέσος όρος των πληρωμών στο τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 αγγίζει τις 140.864 χιλιάδες ευρώ.



Διάγραμμα 25: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Αναφερόμενοι τώρα στις κατά κεφαλήν πληρωμές έτους σε σταθερές τιμές στον τομέα των μεταφορών για το σύνολο χώρας κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι οι μέγιστες τιμές εμφανίζονται κατά τα έτη 1988 και 1992, ενώ η ελάχιστη τιμή εμφανίζεται και πάλι το 1981.

Μέχρι τώρα είχαμε η ανάλυση των στοιχείων έλαβε χώρα με γνώμονα την εξελικτική πορεία στο χρόνο των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών στο σύνολο της Ελλάδας. Είναι όμως εξίσου ενδιαφέρουσα και η χωρική διάσταση της εξέλιξης των επενδύσεων στις μεταφορές. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται ο μέσος όρος για τα έτη 1981- 1992 των συνολικών πληρωμών σε σταθερές τιμές στον τομέα των μεταφορών ανά νομό. Με κόκκινο χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι υπερβαίνουν τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας για τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη,

ο οποίος εν προκειμένω ανέρχεται σε 2.565 χιλιάδες ευρώ, ενώ με πορτοκαλί χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι συγκεντρώνουν μέσο όρο από 1.282 χιλιάδες ευρώ και χαμηλότερο.

Πίνακας 8

Μέσος όρος πληρωμών έτους (σταθερές τιμές) του ΠΔΕ στον Τομέα των Μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992 ανά νομό¹³.

NOMOS	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 1981- 1992 σε χιλιάδες ευρώ
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	477
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	296
ΑΡΚΑΔΙΑ	1.607
ΑΡΤΑ	8
ΑΤΤΙΚΗ	38.871
ΑΧΑΪΑ	6.111
ΒΟΙΩΤΙΑ	332
ΓΡΕΒΕΝΑ	81
ΔΡΑΜΑ	581
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	5.049
ΕΒΡΟΣ	2.565
ΕΥΒΟΙΑ	5.839
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑ	1.068
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	238
ΗΛΕΙΑ	129
ΗΜΑΘΙΑ	1.030
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	4.380
ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ	315
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	14.512
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	7.544

¹³ Με κόκκινο χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι υπερβαίνουν τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας σε πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών , ο οποίος μέσος όρος εν προκειμένω ανέρχεται σε 2.565 χιλιάδες ευρώ, ενώ με πορτοκαλί χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι συγκεντρώνουν μέσο όρο από 1.282 χιλιάδες ευρώ και χαμηλότερο.

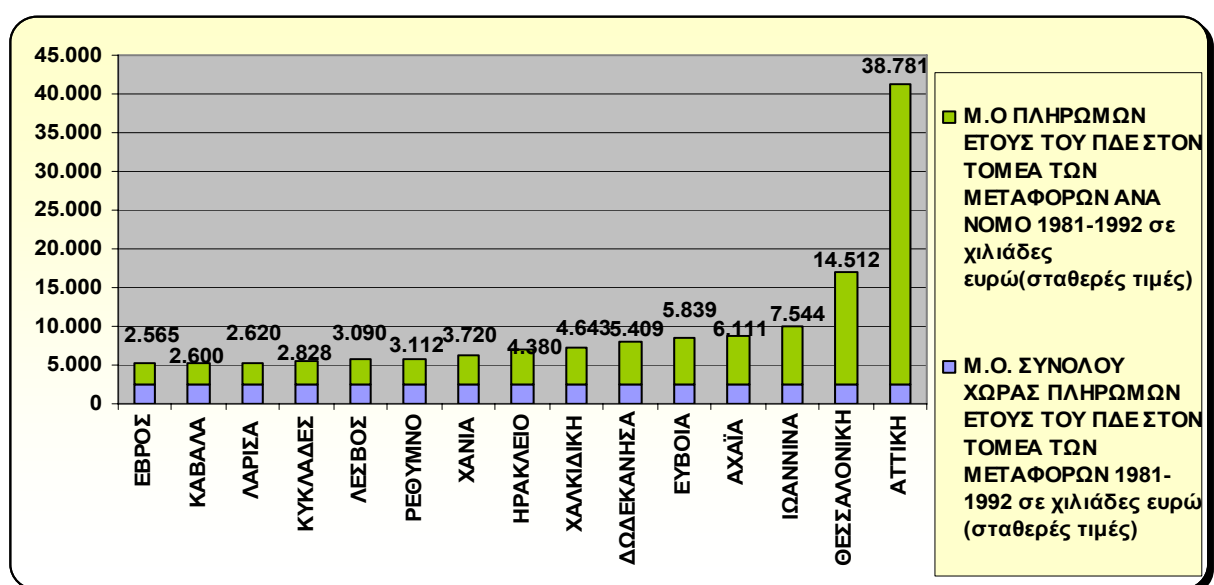
ΚΑΒΑΛΑ	2.600
ΚΑΡΑΙΤΣΑ	489
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	767
ΚΕΡΚΥΡΑ	1.985
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	1.534
ΚΙΛΚΙΣ	506
ΚΟΖΑΝΗ	689
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	390
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	2.828
ΛΑΚΩΝΙΑ	804
ΛΑΡΙΣΑ	2.620
ΛΑΣΙΘΙ	473
ΛΕΣΒΟΣ	3.090
ΛΕΥΚΑΔΑ	382
ΜΑΓΝΗΣΙΑ	2.440
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	907
ΞΑΝΘΗ	13
ΠΕΛΛΑ	0
ΠΕΡΙΑ	691
ΠΡΕΒΕΖΑ	634
ΡΕΘΥΜΝΟ	3.112
ΡΟΔΟΠΗ	196
ΣΑΜΟΣ	845
ΣΕΡΡΕΣ	1.765
ΤΡΙΚΑΛΑ	638
ΦΘΙΩΤΙΔΑ	171
ΦΛΩΡΙΝΑ	8
ΦΩΚΙΑ	254
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	4.643
ΧΑΝΙΑ	3.720
ΧΙΟΣ	325

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Κατά συνέπεια λοιπόν σε σύνολο 51 νομών, μόλις οι 15 νομοί – ποσοστό 29 τοις εκατό επί του συνόλου των νομών- καταφέρνουν να ξεπεράσουν το μέσο όρο του

συνόλου Χώρας σε ότι αφορά στο σύνολο πληρωμών του ΠΔΕ στις μεταφορές, ενώ οι υπόλοιποι 36 νομοί βρίσκονται κάτω του μέσου όρου του συνόλου Χώρας, εκ των οποίων 31 νομοί συγκεντρώνουν μέσο όρο συνολικών πληρωμών στις μεταφορές από 1.282 χιλιάδες ευρώ και χαμηλότερο, κατέχουν δηλαδή μέσο όρο συνόλου πληρωμών χαμηλότερο από το ήμισυ του μέσου όρου ολόκληρης της Ελλάδας. Στο Διάγραμμα 26 παρατίθενται οι νομοί εκείνοι που συγκεντρώνουν τον υψηλότερο μέσο όρο συνολικών πληρωμών σε σταθερές τιμές για τα έτη 1981- 1992 συγκριτικά πάντα με τον αντίστοιχο μέσο όρο για το σύνολο Χώρας.

Διάγραμμα 26: Συγκριτικό διάγραμμα μέσου όρου πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 για τους 15 νομούς που υπερβαίνουν τον αντίστοιχο μέσο όρο του συνόλου Χώρας.
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας



Ο νομός Αττικής, όπως άλλωστε ήταν αναμενόμενο συγκεντρώνει τον υψηλότερο μέσο όρο πληρωμών έτους στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε και φυσικά ξεπερνά κατά πολύ τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας και έπεται ο νομός Θεσσαλονίκης με σημαντική διαφορά.

Αυτή διαπίστωση συνάδει απόλυτα με το γενικότερο πλαίσιο του ΠΔΕ όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών καθώς η Αττική, ως περιφέρεια και όχι μόνο ως νομός συγκεντρώνει το 24,8 τοις εκατό των δημοσίων επενδύσεων για τα έτη 1982- 1987 και 25,3 τοις εκατό των δημοσίων επενδύσεων κατά τα έτη 1988- 1993 (Ψυχάρης, Καζάζης, 2005: 151). Αλλά και ο νομός Θεσσαλονίκης παρομοίως με την Αττική έρχεται στη δεύτερη θέση με γνώμονα την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων συγκεντρώνοντας 6,5 τοις εκατό του συνόλου των δημοσίων επενδύσεων για τα έτη 1982- 1987 και 6,1 τοις εκατό για τα έτη 1988- 1993 (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 306).

Επιπροσθέτως η παραπάνω διαπίστωση μπορεί να ισχύσει και αντίστροφα, όσον αφορά δηλαδή τους νομούς που εμφανίζουν μικρή συμμετοχή όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών αλλά και γενικότερα μικρή συμμετοχή στις δημόσιες επενδύσεις. Σε αυτούς συγκαταλέγονται ο νομός Λευκάδας και Ζακύνθου, οι νομοί Κιλκίς, Κεφαλληνίας και Φλώρινας, Κορινθίας και Καστοριάς, Γρεβενών, Θεσπρωτίας, Πιερίας, Ευρυτανίας, Άρτας, Αρκαδίας, Λακωνίας, Ημαθίας, Αργολίδας και Σάμου (Πετράκος, Ψυχάρης, 2004: 306).

Σε γενικές γραμμές όπως θα διαπιστώσει κανείς μελετώντας τους Χάρτες 4 και 6, υπάρχουν νομοί οι οποίοι εμφανίζουν υψηλό μέσο όρο πληρωμών έτους τόσο σε ότι αφορά στις συνολικές επενδύσεις του ΠΔΕ όσο και σε ότι αφορά στις επενδύσεις του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών αποκλειστικά. Σε αυτούς συγκαταλέγονται ο νομός Ιωαννίνων, Ευβοίας, Χαλκιδικής, Αχαΐας, Ηρακλείου και Δωδεκανήσου.

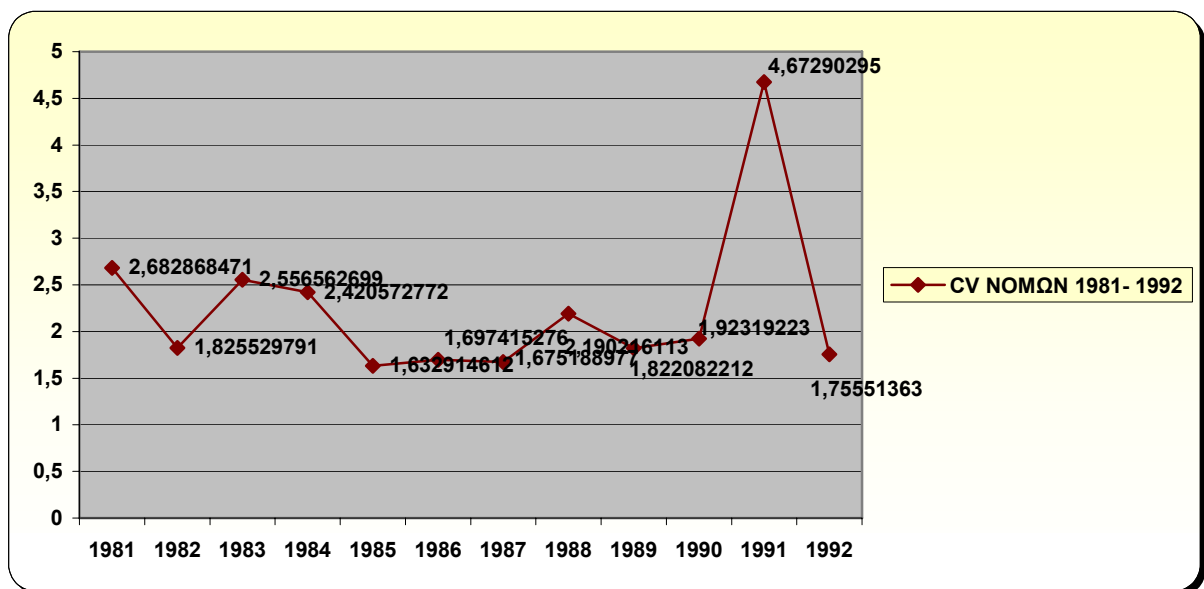
Εξετάζοντας τους συντελεστές μεταβλητότητας των νομών ανά έτος πάντα με άξονα το σύνολο πληρωμών του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών, θα διαπιστώσουμε ότι ακολουθεί την πορεία που φαίνεται στο Διάγραμμα 27.

Ο συντελεστής μεταβλητότητας δίνεται από τον τύπο (Παπαδασκαλόπουλος, 2000: 78):

$$C.V.= \frac{\sigma}{X} 100$$

και μας παρέχει πολύτιμες πληροφορίες, όπως αναφέρει ο Αθανάσιος Παπαδασκαλόπουλος σχετικά «...με την απόκλιση που παρουσιάζει κατά μέσο όρο κάθε περιφέρεια από την ισοκατανομή του εξεταζόμενου περιφερειακού μεγέθους» (Παπαδασκαλόπουλος, 2000: 78). Εν προκειμένω δεν έχουμε να κάνουμε με περιφέρειες αλλά με νομούς και το εξεταζόμενο μέγεθος είναι οι συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών.

Βάσει όλων των παραπάνω λοιπόν και σε μια προσπάθεια ερμηνείας του Διαγράμματος 45, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών φαίνεται να είναι περισσότερο ισοκατανεμημένες μεταξύ των νομών κατά το έτος 1992 ο οποίος αντιστοιχεί σε 1,75, όπου απαντάται και ο μικρότερος συντελεστής μεταβλητότητας, σε αντίθεση με τα έτη 1991 και 1981 όπου οι συντελεστές μεταβλητότητας λαμβάνουν τις υψηλότερες τιμές για την περίοδο 1981-1992 και κυμαίνονται στο 4,67 και 2,6 αντίστοιχα. Προφανώς είναι εξαιρετικά δύσκολο να μπορέσει κανείς να καταλήξει σε κάποιο οριστικό συμπέρασμα σχετικά με το αν μειώνεται ή αυξάνεται η ανισοκατανομή των επενδύσεων σε μεταφορές ανάμεσα στους νομούς από έτος σε έτος, καθώς ο συντελεστής μεταβλητότητας παρουσιάζει συνεχείς αυξομειώσεις.

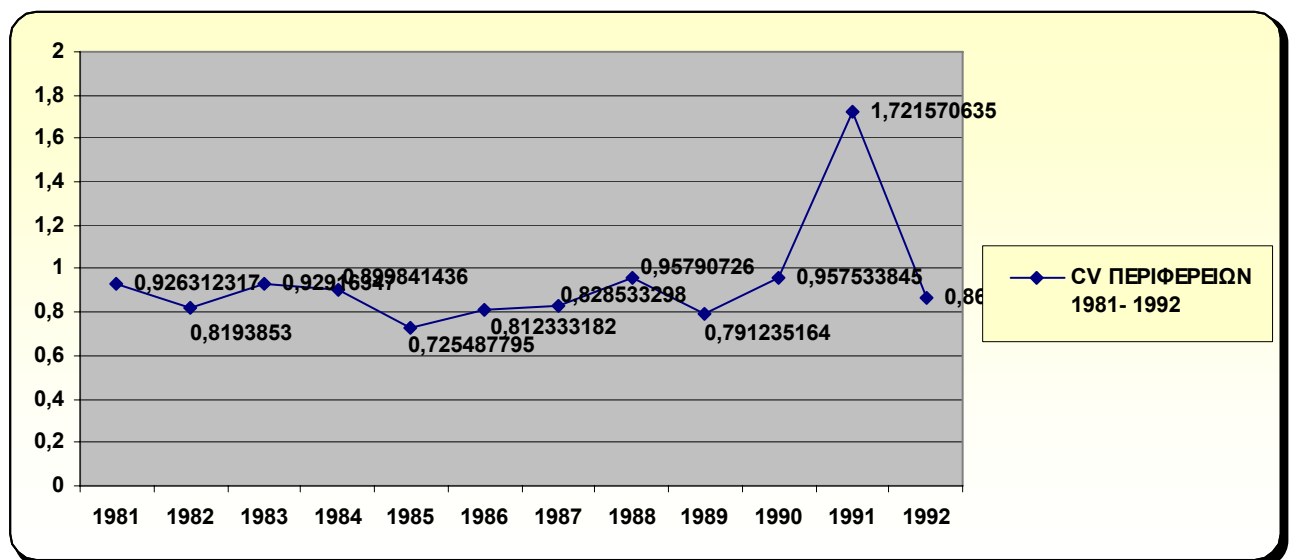


Διάγραμμα 27: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο νομών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Σε γενικές γραμμές πάντως και δεδομένων των τιμών που λαμβάνει ο εν λόγω συντελεστής μεταβλητότητας εύλογα θα μπορούσε κανείς να θεωρήσει ότι οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών φαίνεται να μην παρουσιάζουν ισοκατανομή στο χώρο, αντιθέτως υπάρχουν νομοί οι οποίοι παραδοσιακά επιδοτούνται στον τομέα των μεταφορών από το ΠΔΕ την ίδια στιγμή όπου άλλοι νομοί μπορεί να λαμβάνουν μηδενική επιδότηση επί σειρά ετών.

Αν δούμε τα αντίστοιχα στοιχεία σε επίπεδο περιφέρειας και πάλι μέσω του συντελεστή μεταβλητότητας θα διαπιστώσουμε και πάλι την ύπαρξη σημαντικών αυξομειώσεων (Διάγραμμα 28).



Διάγραμμα 28: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο περιφερειών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Αρχικά αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι οι συντελεστές μεταβλητότητας πληρωμών έτους του ΠΔΕ για τον τομέα των μεταφορών σε επίπεδο περιφερειών λαμβάνουν πολύ χαμηλότερες τιμές από τους αντίστοιχους συντελεστές σε επίπεδο

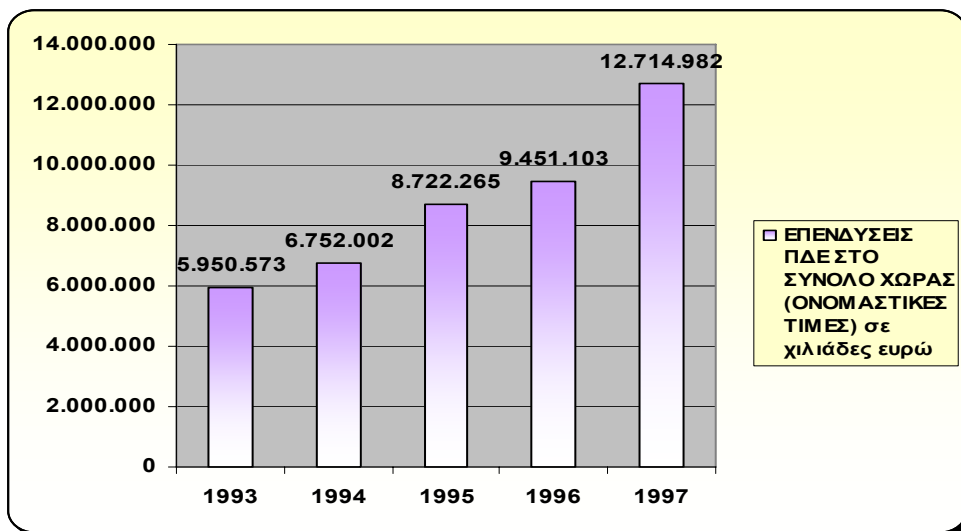
νομών, στους οποίους αναφερθήκαμε μόλις προηγουμένως. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι εκ προοιμίου μπορούμε να θεωρήσουμε ότι υπάρχει πολύ μικρότερη ανισοκατανομή των επενδύσεων σε μεταφορές ανάμεσα στις ελληνικές περιφέρειες από ότι ανάμεσα στους νομούς.

Παρ' όλα αυτά και σε επίπεδο περιφερειών βλέπουμε να υπάρχει η λιγότερη ανισοκατανομή των επενδύσεων στις μεταφορές κατά το έτος 1985, όπου ο συντελεστής μεταβλητότητας λαμβάνει και την χαμηλότερη τιμή της περιόδου 1981-1992 η οποία αντιστοιχεί 0,73 μονάδες. Οι επενδύσεις στις μεταφορές παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ανισοκατανομή μεταξύ των ελληνικών περιφερειών κατά τα έτος 1991, όπου ο αντίστοιχος συντελεστής μεταβλητότητας είναι 1,72 μονάδες.

4.2 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά τη χρονική περίοδο 1993- 1997

Δυστυχώς για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο έχουμε πολύ περιορισμένα στοιχεία από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας προς εξέταση και μελέτη. Επιπλέον είναι μείζονος σημασίας το γεγονός ότι απουσιάζει παντελώς η παράμετρος της χωρικής κατανομής των συνολικών πληρωμών του ΠΔΕ ανά νομό ή ανά περιφέρεια.

Παρ' όλα αυτά μπορούμε να έχουμε μια γενική εικόνα του ΠΔΕ για την εν λόγω χρονική περίοδο βάσει των περιορισμένων στοιχείων που διαθέτουμε. Με αυτή τη λογική στο Διάγραμμα 29 παρατίθενται οι συνολικές πληρωμές σε ονομαστικές τιμές του ΠΔΕ για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

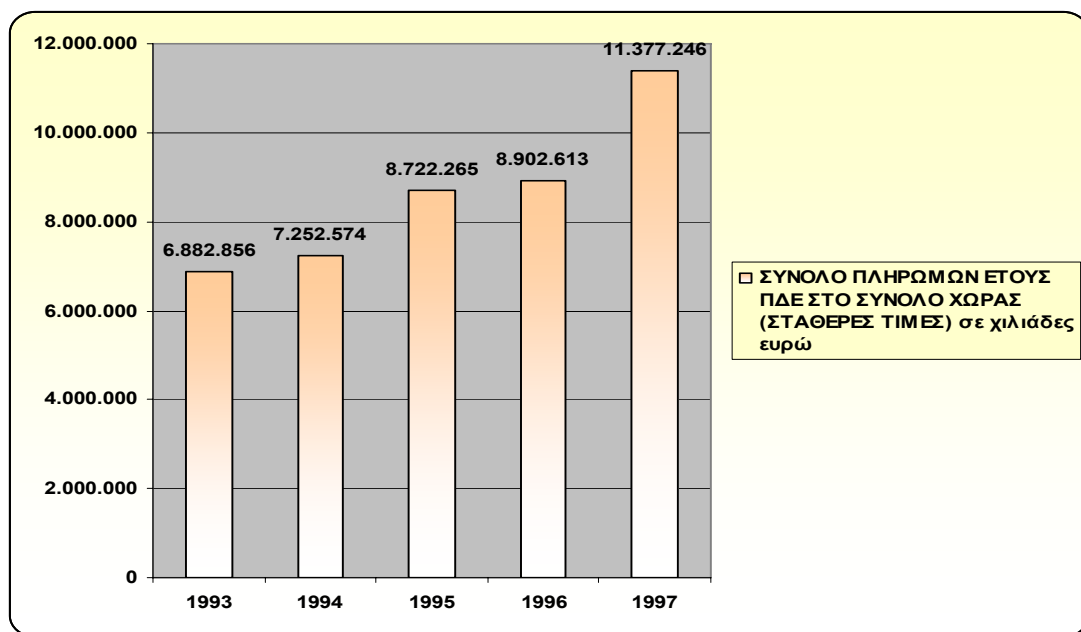


Διάγραμμα 29: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Παρατηρούμε και πάλι την σταθερά αυξητική πορεία που παρουσιάζουν οι συνολικές πληρωμές του ΠΔΕ ανά έτος, οι οποίες φτάνουν το 1997 να αγγίζουν τις 12.714.982 χιλιάδες ευρώ από 5.950.573 χιλιάδες ευρώ το 1993, πάντα σε ονομαστικές τιμές. Έχουμε δηλαδή μια ποσοστιαία μεταβολή που αγγίζει το 113 τοις εκατό!

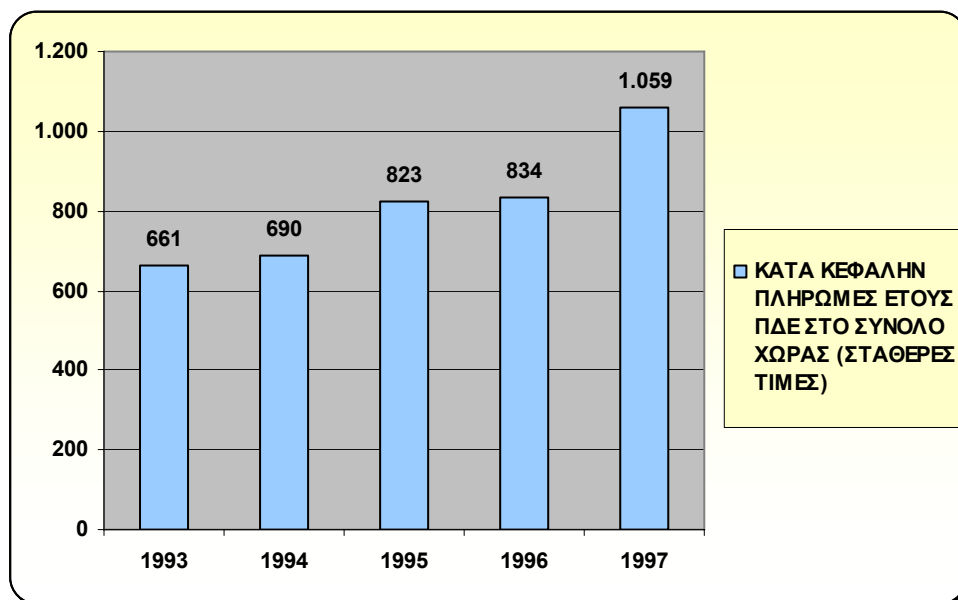
Αν εξετάσουμε το αντίστοιχο διάγραμμα σε σταθερές τιμές αυτή τη φορά, θα αντικρίσουμε μια ελαφρώς διαφορετική εικόνα (Διάγραμμα 30), καθώς παρατηρούμε εκ νέου την ύπαρξη αυξητικών τάσεων σε ότι αφορά στις συνολικές πληρωμές έτους για το σύνολο του ΠΔΕ. Επιπροσθέτως και πάλι κατά το έτος 1997 σημειώνεται το μέγιστο ύψος των συνολικών ετήσιων πληρωμών του ΠΔΕ στο σύνολο Χώρας, το οποίο και αντιστοιχεί σε 11.377.246 χιλιάδες ευρώ.



Διάγραμμα 30: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Σε γενικές γραμμές ο μέσος όρος των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ για το σύνολο Χώρας σε σταθερές τιμές κατά τα έτη 1993- 1997 αντιστοιχεί στις 8.627.511 χιλιάδες ευρώ.



Διάγραμμα 31: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

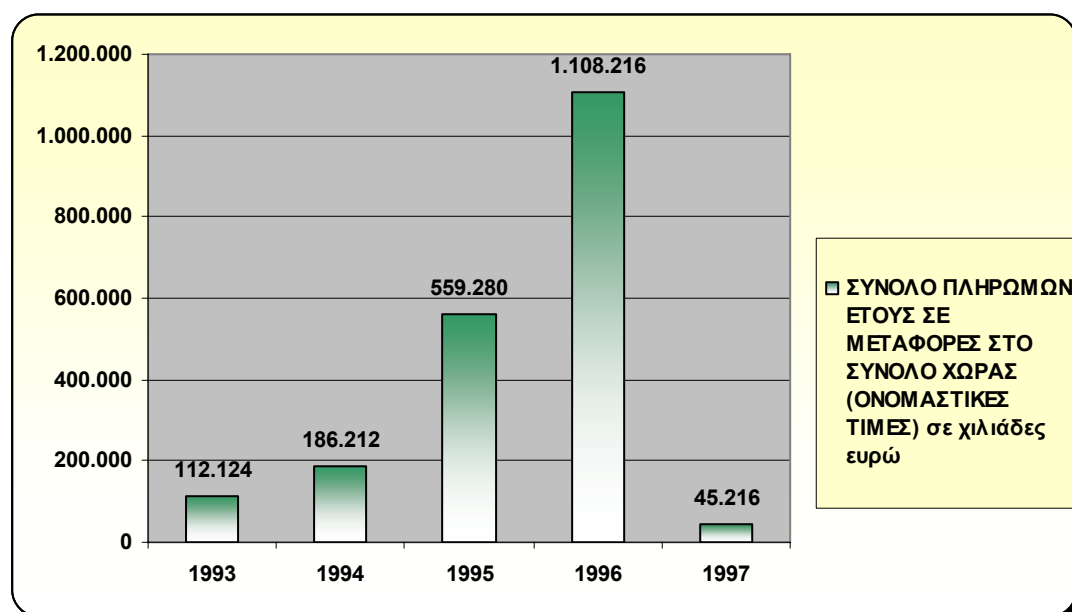
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Αναφερόμενοι τώρα στις κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ για την Ελλάδα κατά τα έτη 1993- 1997 (Διάγραμμα 31), θα πρέπει να υπογραμμίσουμε το γεγονός ότι είναι ιδιαίτερα αυξημένες σε σχέση με τις κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους για τη χρονική περίοδο 1981- 1992. Οι κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές του ΠΔΕ λαμβάνουν την μέγιστη τιμή τους κατά το έτος 1997 και την ελάχιστη τιμή τους κατά το έτος 1993.

Πραγματικά ο μέσος όρος των κατά κεφαλήν συνολικών πληρωμών του ΠΔΕ για την χρονική περίοδο 1981- 1992 ήταν μόλις 268 ευρώ σε αντίθεση με τον αντίστοιχο μέσο όρο για τα έτη 1993- 1997, ο οποίος αντιστοιχεί σε 813 ευρώ. Επιπροσθέτως έχουμε μεγάλη διαφορά και στο εύρος των τιμών των κατά κεφαλήν συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ το οποίο είναι 88 ευρώ και 398 ευρώ για τα έτη 1981- 1992 και 1993- 1997 αντίστοιχα.

4.2.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

Σε μια προσπάθεια αναφοράς ειδικότερα στον τομέα των μεταφορών αξίζει να μελετήσει κανείς το ακόλουθο διάγραμμα, όπου φαίνεται ξεκάθαρα η εξελικτική πορεία των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε.

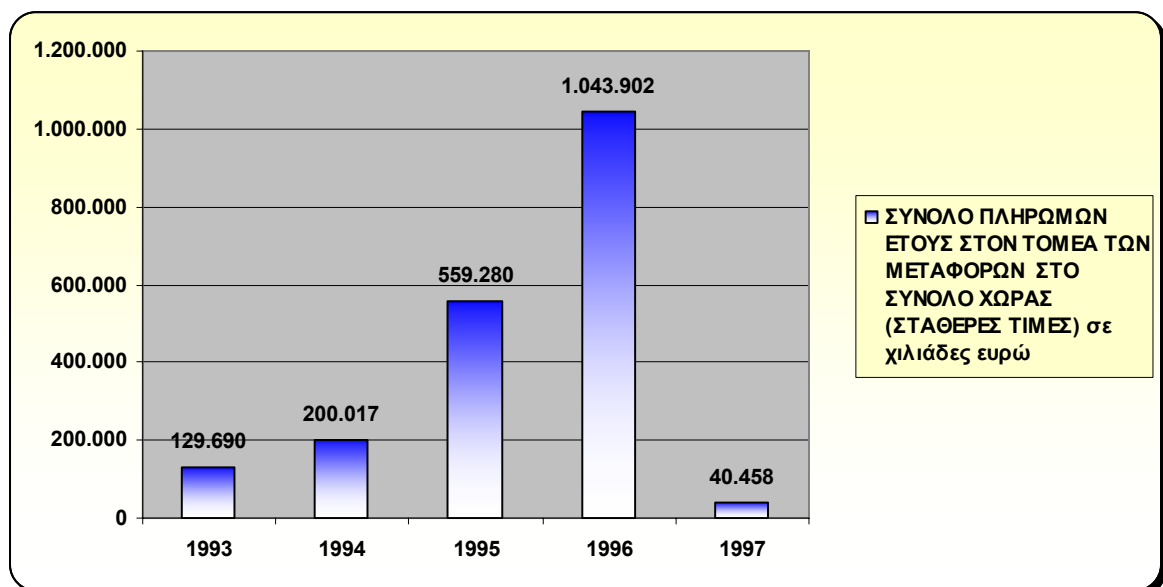


Διάγραμμα 32: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Έτσι λοιπόν σε αντίθεση με τη προηγούμενη χρονική περίοδο μελέτης, κατά τα έτη 1993- 1997 οι συνολικές πληρωμές έτους του τομέα των μεταφορών φαίνεται να παρουσιάζουν συνεχείς και σημαντικές αυξομειώσεις σε ότι αφορά πάντα σε ονομαστικές τιμές. Η ελάχιστη τιμή σημειώνεται κατά το έτος 1997 με μόλις 45.216 χιλιάδες ευρώ και η μέγιστη τιμή αντιστοιχεί στο 1996 με 1.108.216 χιλιάδες ευρώ. Εν ολίγοις το εύρος των συνολικών πληρωμών έτους στον τομέα των μεταφορών σε ονομαστικές τιμές από το 1993 ως το 1997 είναι 1.063.000 χιλιάδες ευρώ και είναι το μέγιστο εύρος που έχουμε συναντήσει μέχρι τώρα στη επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων.

Σε σταθερές τιμές οι συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές παρουσιάζουν παράλληλη εξελικτική πορεία με ανάλογες μεταβολές από έτος σε έτος (Διάγραμμα 33) .



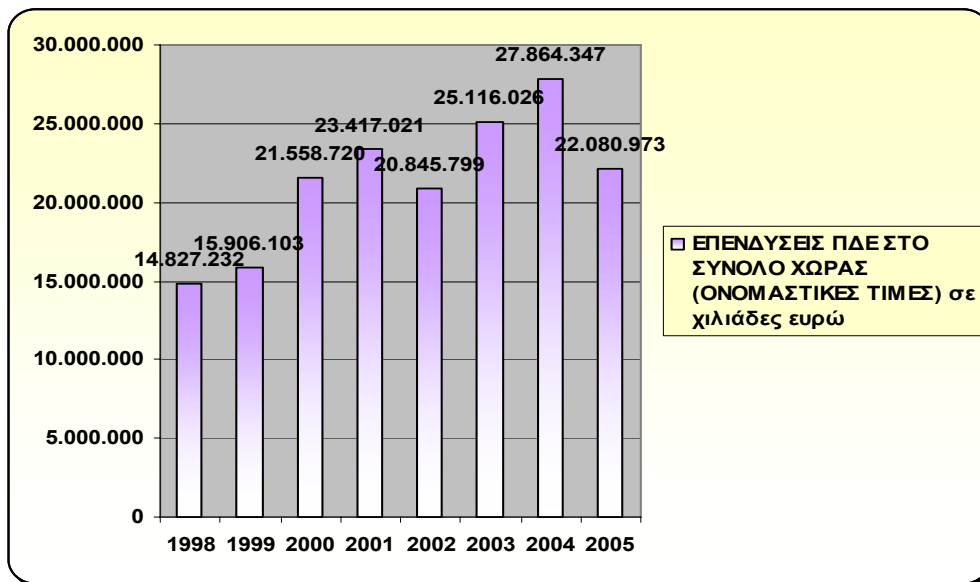
Διάγραμμα 33: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1993- 1997.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

4.3 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005

Η περίοδος 1998- 2005 είναι η τελευταία προς μελέτη. Όπως είναι προφανές και αναμενόμενο θα υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο προηγούμενων χρονικών περιόδων και αυτής της περιόδου τόσο σε ότι αφορά στον συνολικό προϋπολογισμό του ΠΔΕ όσο και σε ότι αφορά στο ύψος των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών. Δεν θα πρέπει άλλωστε να

λησμονήσουμε και την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας κατά το έτος 2004, η οποία σηματοδότησε την έναρξη της κατασκευής μεταφορικών υποδομών μείζονος σημασίας καθώς και πλήθους άλλων υποδομών.



Διάγραμμα 34: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

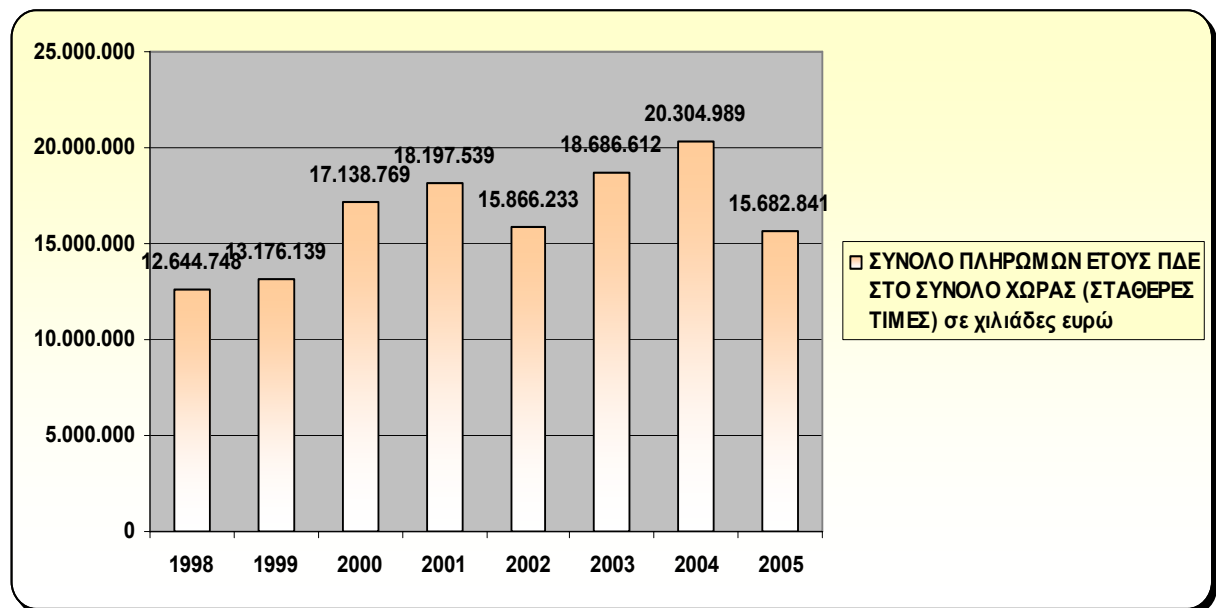
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το σύνολο των ετήσιων πληρωμών του ΠΔΕ φαίνεται να παρουσιάζει αύξηση κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 σημειώνοντας παρ' όλα αυτά σημαντικές αυξομειώσεις από έτος σε έτος. Το εύρος των πληρωμών έτους σε ονομαστικές τιμές είναι 13.037.115 χιλιάδες ευρώ, με την ελάχιστη και τη μέγιστη τιμή να σημειώνονται κατά τα έτη 1998 (14.827.232 χιλιάδες ευρώ) και 2004 (27.864.347 χιλιάδες ευρώ) αντίστοιχα.

Παράλληλα ο μέσος όρος των ετήσιων πληρωμών στο σύνολο του ΠΔΕ για τα έτη 1998- 2005 ανέρχεται στις 21.452.029 χιλιάδες ευρώ και είναι ο μεγαλύτερος μέσος όρος για το σύνολο της Ελλάδας και στις τρεις περιόδους μελέτης.

Σε σταθερές τιμές τα ίδια μεγέθη για την ίδια χρονική περίοδο παρατίθενται στο Διάγραμμα 35. Η ελάχιστη και η μέγιστη τιμή των συνολικών πληρωμών έτους αντιστοιχούν και πάλι στα έτη 1998 και 2004 αντίστοιχα και το εύρος των συνολικών πληρωμών έτους ανέρχεται στις 7.660.241 χιλιάδες ευρώ, είναι δηλαδή σημαντικά μικρότερο σε σχέση με το εύρος των αντίστοιχων πληρωμών έτους σε ονομαστικές τιμές.

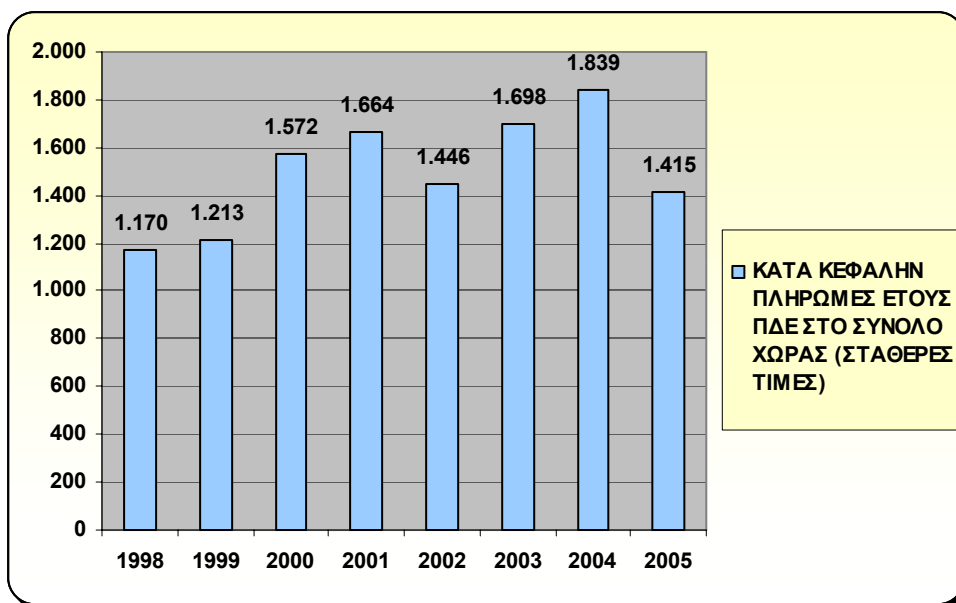
Ο μέσος όρος των συνολικών πληρωμών έτους για την εν λόγω χρονική περίοδο σε σταθερές τιμές είναι 16.462.234 χιλιάδες ευρώ για το σύνολο Χώρας.



Διάγραμμα 35: Συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Από την άλλη πλευρά τα αντίστοιχα κατά κεφαλήν μεγέθη, τα οποία και παρατίθενται στο ακόλουθο διάγραμμα, παρουσιάζουν ανάλογες αυξομειώσεις από χρονιά σε χρονιά και συνάμα έχουν και ανάλογη αυξητική πορεία. Κατά συνέπεια βλέπουμε τις κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους να ξεκινούν από 1.170 ευρώ το 1998, να εμφανίζουν μέγιστη τιμή στα 1.839 ευρώ το 2004, για να καταλήξουν στα 1.415 ευρώ το 2005.



Διάγραμμα 36: Κατά κεφαλήν συνολικές πληρωμές έτους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

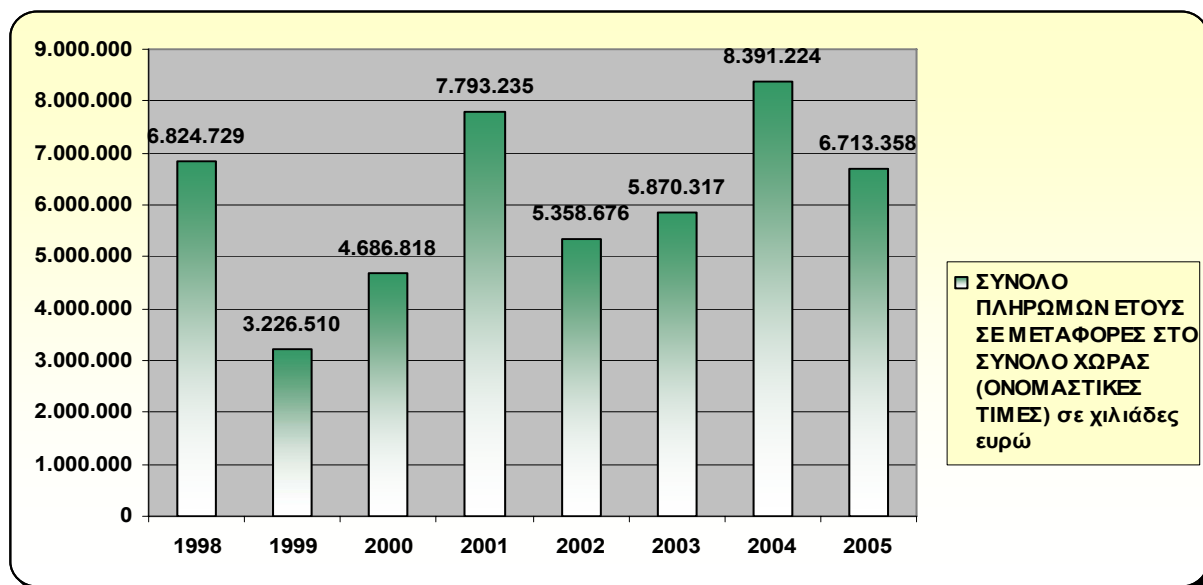
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Το εύρος των κατά κεφαλήν συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ 1998- 2005 ανέρχεται στα 669 ευρώ και ξεπερνά κατά πολύ το εύρος των κατά κεφαλήν συνολικών πληρωμών και των δύο χρονικών περιόδων που εξετάστηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια. Εν προκειμένων ο μέσος όρος των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ από το 1998 ως το 2005 αντιστοιχεί στα 1.491 ευρώ και αποτελεί και πάλι τον μεγαλύτερο μέσο όρο όλης της περιόδου 1981- 2005.

4.3.1 Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Εφόσον έχουμε πλέον μια καθαρή εικόνα για το γενικότερο πλαίσιο δράσης του ΠΔΕ κατά τα έτη 1998- 2005, μπορούμε πλέον να εστιάσουμε στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος και αποτελεί το άμεσο αντικείμενο μελέτης.

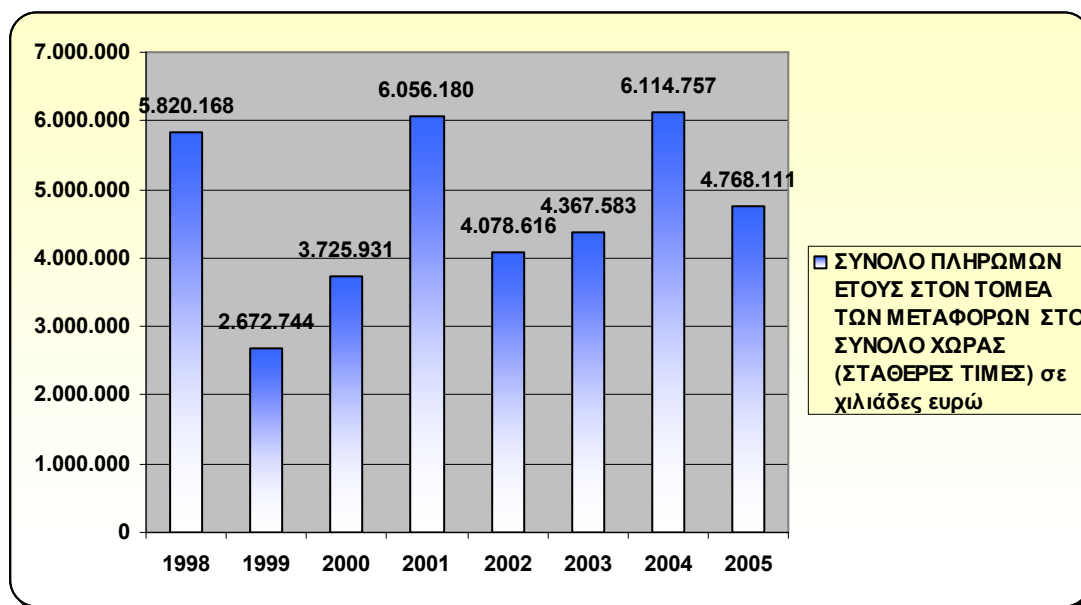
Κατά συνέπεια οι συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών σε ονομαστικές τιμές, όπως αποτυπώνονται και στο Διάγραμμα 37, είναι αρκετά αυξημένες σε σχέση με παρελθόντα έτη, με ελάχιστη τιμή τις 3.226.510 χιλιάδες ευρώ κατά το έτος 1999 και μέγιστη τιμή τις 8.391.224 χιλιάδες ευρώ κατά το έτος 2004.



Διάγραμμα 37: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε ονομαστικές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Το εύρος των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές είναι 5.164.714 χιλιάδες ευρώ και ο μέσος όρος των συνολικών πληρωμών σε ονομαστικές τιμές αντιστοιχεί σε 6.108.108 χιλιάδες ευρώ.



Διάγραμμα 38: Συνολικές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων σε σταθερές τιμές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Επιπλέον, σε σταθερές τιμές αυτή τη φορά, το ελάχιστο στον σύνολο πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών εντοπίζεται το 1999 στις 2.672.744

χιλιάδες ευρώ και το μέγιστο εντοπίζεται το 2004 στις 6.114.757 χιλιάδες ευρώ, ως εκ τούτου το εύρος των συνολικών πληρωμών στις μεταφορές αγγίζει τις 3.442.013 χιλιάδες ευρώ. Ο μέσος όρος των συνολικών ετήσιων πληρωμών στις μεταφορές για τα έτη 1998- 2005 είναι 4.700.511 χιλιάδες ευρώ.

Είναι μείζονος σημασίας το γεγονός ότι οι συνεχείς αυξομειώσεις προκαλούν σύγχυση και δυσχεραίνουν τη διεξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με το αν εντέλει οι επενδύσεις στις μεταφορές ακολουθούν σαφή αυξητική πορεία, η οποία θα μπορούσε να έχει διάρκεια σε βάθος χρόνου. Σε κάθε περίπτωση όμως ο μέσος όρος των συνολικών πληρωμών στις μεταφορές για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 είναι κατά πολύ μεγαλύτερος από αυτούς των χρονικών περιόδων 1981- 1992 και 1993- 1997, στοιχείο που πιστοποιεί κατά κάποιον τρόπο την ύπαρξη σημαντικής αύξησης των επενδύσεων στις μεταφορές.

Προχωρώντας περισσότερο σε χωρικό επίπεδο, οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται μέσω του ΠΔΕ στις μεταφορές φαίνεται να μην είναι ισοκατανεμημένες μεταξύ των ελληνικών νομών ή περιφερειών.

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται ο μέσος όρος για τα έτη 1998- 2005 των συνολικών πληρωμών σε σταθερές τιμές στον τομέα των μεταφορών ανά νομό. Με κόκκινο χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι υπερβαίνουν τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας για τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη, ο οποίος εν προκειμένω ανέρχεται σε 18.916 χιλιάδες ευρώ, με πορτοκαλί χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι βρίσκονται κάτω των 7.000 χιλιάδων ευρώ, συγκεντρώνουν δηλαδή μέσο όρο κατά πολύ χαμηλότερο από το ήμισυ του μέσου όρου του συνόλου Χώρας και με μπλε χρώμα εμφανίζονται οι δύο νομοί που δεν έχουν καθόλου επενδύσεις κατά μέσο όρο από το ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών.

Πίνακας 9

Μέσος όρος πληρωμών έτους (σταθερές τιμές) του ΠΔΕ στον Τομέα των Μεταφορών κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 ανά νομό¹⁴.

NOMOS	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 1981- 1992 σε χιλιάδες ευρώ
ΑΘΗΝΑ	85.277
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	52.909
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ	71.897
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	4.400
ΑΡΚΑΔΙΑ	17.969
ΑΡΤΑ	3.260
ΑΧΑΪΑ	65.949
ΒΟΙΩΤΙΑ	2.812
ΓΡΕΒΕΝΑ	38.178
ΔΡΑΜΑ	641
ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ	3.521
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	13.608
ΕΒΡΟΣ	23.572
ΕΥΒΟΙΑ	2.445
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑ	1.242
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	7.679
ΗΛΕΙΑ	17.016
ΗΜΑΘΙΑ	277
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	13.523
ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑ	16.424
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	226.695
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	26.473
ΚΑΒΑΛΑ	1.736
ΚΑΡΔΙΤΣΑ	0
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	15.666

¹⁴ Με κόκκινο χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι υπερβαίνουν τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας για τις πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος μέσος όρος εν προκειμένω ανέρχεται σε 18.916 χιλιάδες ευρώ, με πορτοκαλί χρώμα εμφανίζονται οι νομοί οι οποίοι βρίσκονται κάτω των 7.000 χιλιάδων ευρώ και με μπλε χρώμα εμφανίζονται οι δύο νομοί που έχουν μηδενικές επενδύσεις κατά μέσο όρο από το ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών.

ΚΕΡΚΥΡΑ	8.113
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	257
ΚΙΛΚΙΣ	474
ΚΟΖΑΝΗ	9055
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	52.671
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	3.334
ΛΑΚΩΝΙΑ	289
ΛΑΡΙΣΑ	13.316
ΛΑΣΙΘΙ	3.233
ΛΕΣΒΟΣ	2.697
ΛΕΥΚΑΔΑ	126
ΜΑΓΝΗΣΙΑ	26.166
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	779
ΞΑΝΘΗ	452
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	445
ΠΕΛΛΑ	1.564
ΠΙΕΡΙΑ	47.074
ΠΡΕΒΕΖΑ	10.094
ΡΕΘΥΜΝΟ	27
ΡΟΔΟΠΗ	179
ΣΑΜΟΣ	6.099
ΣΕΡΡΕΣ	1.233
ΤΡΙΚΑΛΑ	0
ΦΘΙΩΤΙΔΑ	98.486
ΦΛΩΡΙΝΑ	13.327
ΦΩΚΙΑ	681
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	689
ΧΑΝΙΑ	4.655
ΧΙΟΣ	767

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Συνοπτικά, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι σε σύνολο 54 νομών, μόλις 12 νομοί (ποσοστό 22 τοις εκατό) καταφέρνουν με το μέσο όρο τους να ξεπεράσουν το μέσο όρο του συνόλου Χώρας για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 όσον αφορά στις συνολικές ετήσιες πληρωμές του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών. Παράλληλα 27

νομοί, δηλαδή ποσοστό 50 τοις εκατό των νομών έχουν μέσο όρο συνολικών πληρωμών του ΠΔΕ στις μεταφορές κατώτερο των 8.000 χιλιάδων ευρώ.

Είναι λοιπόν, παραπάνω από προφανής η ανισοκατανομή των πληρωμών του ΠΔΕ σε ότι αφορά στις μεταφορές, ενώ συγκριτικά με τα αντίστοιχα στοιχεία της χρονικής περιόδου 1981- 1992 (βλέπε ενότητα 4.1.1), παρατηρούμε ότι ο μέσος όρος των συνολικών ετήσιων πληρωμών στο σύνολο Χώρας για τα έτη 1998- 2005 είναι σημαντικά μικρότερος από τον αντίστοιχο μέσο όρο για τη χρονική περίοδο 1981- 1992. Ταυτόχρονα κατά τα έτη 1981- 1992 δεν υπήρχαν νομοί χωρίς δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές σε αντίθεση με την χρονική περίοδο 1998- 2005 όπου οι νομοί Καρδίτσας και Τρικάλων έχουν μηδενικές δημόσιες επενδύσεις κατά μέσο όρο στον τομέα των μεταφορών.

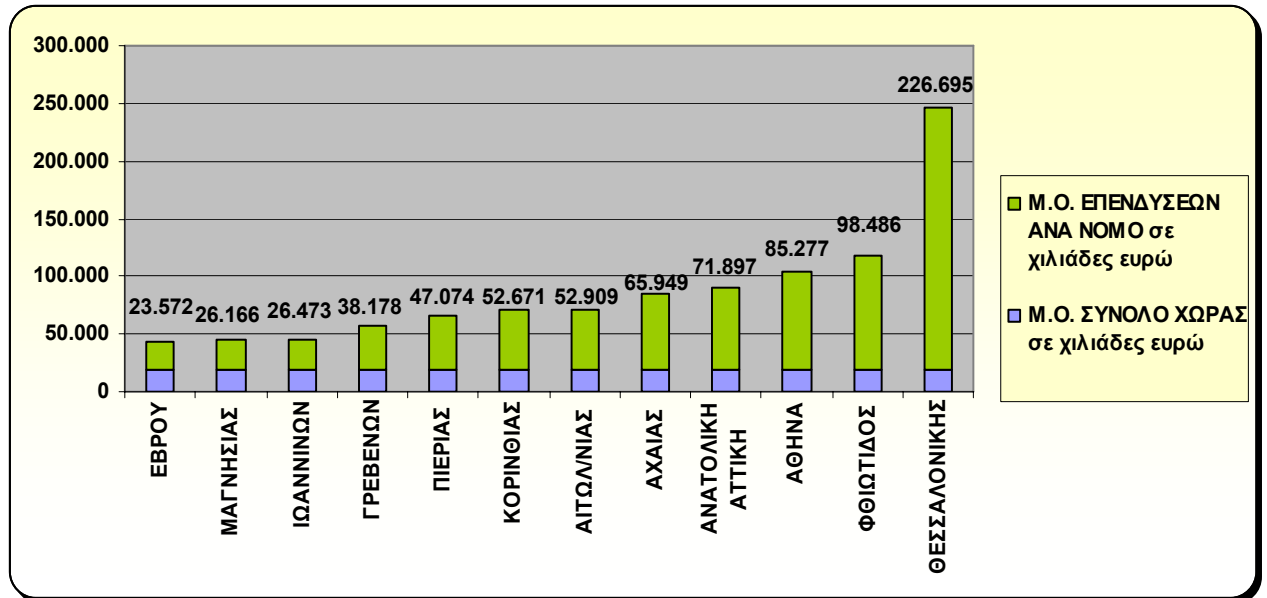
Επιπλέον μελετώντας κανείς τους Χάρτες 3 και 5 διαπιστώνει την ύπαρξη νομών οι οποίοι συγκεντρώνουν σημαντικά υψηλό μέσο όρο συνολικών πληρωμών του ΠΔΕ και πληρωμών έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές για τα έτη 1998- 2005, όπως ο νομός Αττικής, Θεσσαλονίκης, Αχαΐας, Κορινθίας, Αιτωλοακαρνανίας και Φθιώτιδας

Σε γενικές γραμμές εύλογα θα έλεγε κανείς ότι οι συνολικές ετήσιες πληρωμές του ΠΔΕ στις μεταφορές παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανισοκατανομή κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 σε σύγκριση με τη χρονική περίοδο 1981- 1992 (Χάρτες 3 και 4). Η πεποίθηση αυτή ενισχύεται ακόμη περισσότερο από το γεγονός ότι οι νομοί που βρίσκονται πάνω από το μέσο όρο του συνόλου Χώρας τείνουν να τον ξεπερνούν κατά πολύ και την ίδια στιγμή υπάρχουν πολλοί νομοί που βρίσκονται κατά πολύ κάτω από τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας. Επειδή ο μέσος όρος επηρεάζεται από τις ακραίες τιμές ως γνωστόν, οι προαναφερθείσες διαφορές επικαλύπτονται στα αρχικά επίπεδα επεξεργασίας των στοιχείων.

Στο Διάγραμμα 39 φαίνονται οι 12 νομοί που συγκεντρώνουν μέσο όρο συνολικών πληρωμών του ΠΔΕ στις μεταφορές μεγαλύτερο του αντίστοιχου μέσου όρου του συνόλου Χώρας.

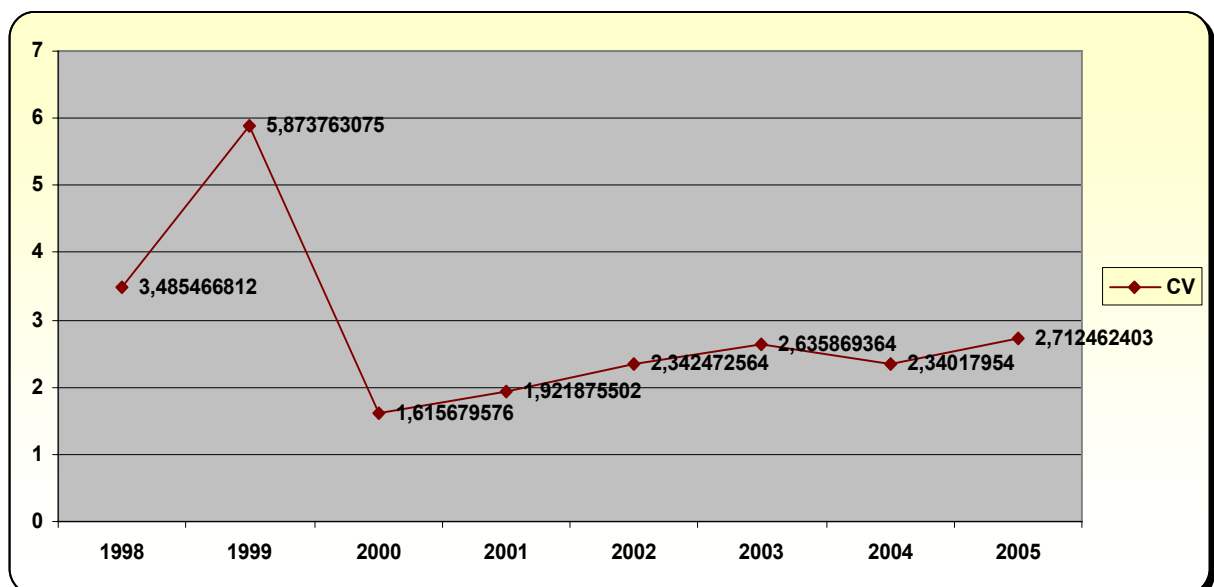
Σε μια προσπάθεια σύγκρισης του Διαγράμματος 57 με το Διάγραμμα 44 (ενότητα 4.4.1), διαπιστώνουμε ότι οι νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης παραδοσιακά ξεπερνούν κατά πολύ τον μέσο όρο του Συνόλου Χώρας σε ότι αφορά στις δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές. Επίσης και οι νομοί Αιτωλοακαρνανίας και Έβρου σταθερά κατέχουν μέσο όρο συνολικών πληρωμών έτους μεγαλύτερο του μέσου όρου του συνόλου χώρας για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 και για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 (Χάρτες 3 και 4). Αξίζει δε να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι

ο νομός Αττικής έχει πλέον διασπασθεί σε τέσσερα επιμέρους τμήματα, την Αθήνα, τον Πειραιά, τη Δυτική και την Ανατολική Αττική και γι' αυτό δεν εμφανίζει τόσο μεγάλη απόκλιση από τον μέσο όρο του συνόλου Χώρας, όπως εμφάνιζε τη χρονική περίοδο 1981- 1992.



Διάγραμμα 39: Συγκριτικό διάγραμμα μέσου όρου πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 για τους 12 νομούς που υπερβαίνουν τον αντίστοιχο μέσο όρο του συνόλου Χώρας.
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

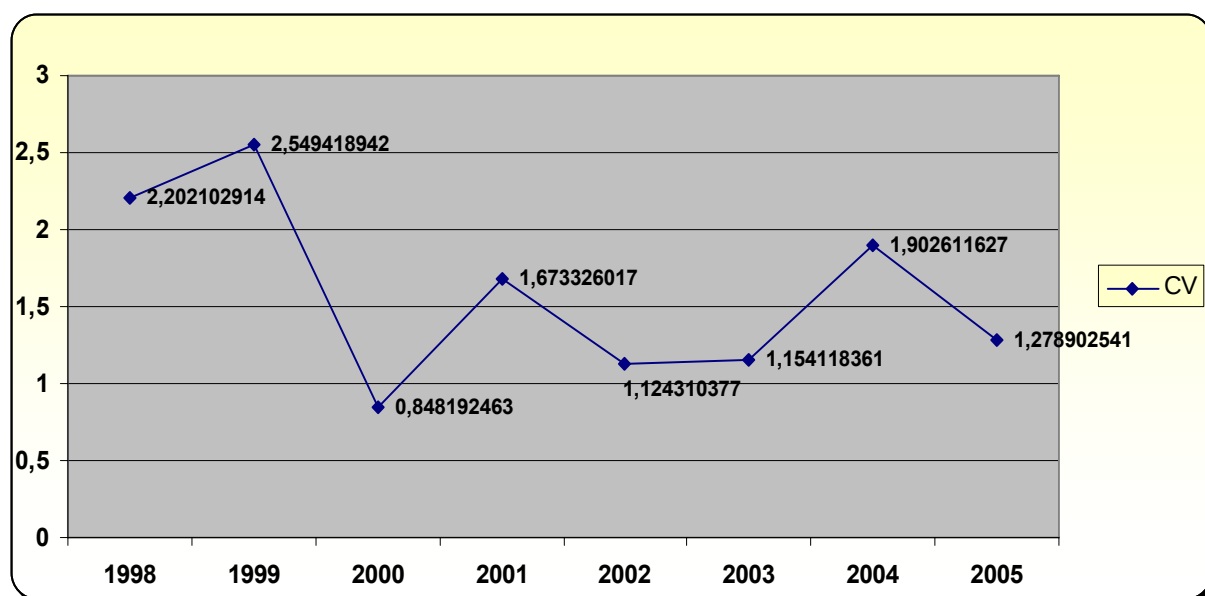
Οι συντελεστές μεταβλητότητας των νομών μπορούν να μας παρέχουν εξίσου σημαντικές πληροφορίες για την ισοκατανομή των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών από το 1998 μέχρι το 2005. Συνεπώς παρατηρούμε ότι κατά τα έτη 1998 και 1999 εμφανίζεται μεγαλύτερη ανισοκατανομή στις δημόσιες



Διάγραμμα 40: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο νομών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.
Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

επενδύσεις στις μεταφορές μεταξύ των νομών.

Ο εν λόγω συντελεστής μεταβλητότητας παρουσιάζει σημαντική πτώση το 2000 αφού από τις 5,8 μονάδες πέφτει στις 1,6 μονάδες. Εν συνεχεία παρουσιάζει μικρή αύξηση για να καταλήξει στις 2,7 μονάδες το 2005. Ουσιαστικά λοιπόν, υφίσταται περισσότερο ομοιόμορφη κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές από το 2000, συγκριτικά κυρίως με τα έτη 1998 και 1999, ενώ από το 2001 και έπειτα οι δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές παρουσιάζουν όλο και περισσότερη ανομοιομορφία στην κατανομή τους μεταξύ των νομών.



Διάγραμμα 41: Συντελεστής μεταβλητότητας συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ σε επίπεδο περιφερειών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Ο αντίστοιχος συντελεστής μεταβλητότητας σε επίπεδο περιφερειών δίνει μια ελαφρώς διαφορετική οπτική στα δεδομένα μας. Είναι, βέβαια, σαφές και πάλι ότι κατά τα έτη 1998 και 1999 οι συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών παρουσιάζουν σημαντικά μεγαλύτερη ανισοκατανομή μεταξύ των περιφερειών, σε αντίθεση με το έτος 2000 όπου το ζήτημα της ανισοκατανομής των πληρωμών μεταξύ των περιφερειών φαίνεται να μην υφίσταται σχεδόν. Από το έτος 2001 και ύστερα ο συντελεστής μεταβλητότητας παρουσιάζει αυξομειώσεις από έτος σε έτος, καθώς κυμαίνεται από 1,1 μέχρι 1,9 μονάδες.

Συμπερασματικά, θα πρέπει να επισημάνουμε το γεγονός ότι και σε αυτή την περίοδο, όπως είχαμε δει να συμβαίνει και κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992, οι συντελεστές μεταβλητότητας των περιφερειών λαμβάνουν πολύ χαμηλότερες τιμές

από τους συντελεστές μεταβλητότητας των νομών. Με άλλα λόγια οι δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές φαίνεται να κατανέμονται περισσότερο ομοιόμορφα μεταξύ των περιφερειών από ότι μεταξύ των νομών.

4.4 Οι Συντελεστές Συμμετοχής

Μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης του ΠΔΕ για καθεμία από τις καθορισμένες χρονικές περιόδους, μπορούμε να εμβαθύνουμε περαιτέρω στην ανάλυση μας μέσω της χρήσης του Συντελεστή Συμμετοχής, ο οποίος επιτρέπει τις συγκρίσεις μεταξύ περιφερειών και δραστηριοτήτων μέσω της αναφοράς σε εθνικά μεγέθη (Παπαδασκαλόπουλος, 2000: 104). Επιπροσθέτως θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που παρουσιάζει ο Συντελεστής Συμμετοχής έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί, λόγω της ευκολίας που παρουσιάζει στον υπολογισμό του, ένα μέτρο σύγκρισης μεταξύ των περιφερειών αναφορικά με μια δραστηριότητα ή ένα κλάδο ειδίκευσης.

Ο Συντελεστής Συμμετοχής δίνεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$QL = Air/ Ar \ / \ Ain/ An ,$$

όπου QL είναι ο συντελεστής συμμετοχής,

Air είναι η απασχόληση του κλάδου I στην περιφέρεια,

Ar είναι η συνολική απασχόληση της περιφέρειας,

Ain είναι η απασχόληση του κλάδου I στο σύνολο της χώρας και

An είναι η συνολική απασχόληση της χώρας.

Στην προκειμένη περίπτωση έχουμε προχωρήσει σε συγκεκριμένες παραδοχές όσον αφορά στον υπολογισμό του Συντελεστή Συμμετοχής για τις χρονικές περιόδους 1981- 1992 και 1998- 2005. Αρχικά λοιπόν ο Συντελεστής Συμμετοχής υπολογίζεται ανά νομό και όχι ανά περιφέρεια και για τις δύο χρονικές περιόδους. Επιπλέον ως Air ορίζουμε το μέσο όρο των επενδύσεων σε μεταφορές του ΠΔΕ για την εκάστοτε χρονική περίοδο αναφοράς, ως Ar ορίζουμε το μέσο όρο των συνολικών επενδύσεων του ΠΔΕ σε καθένα από τους νομούς της Ελλάδας, ως Ain ορίζουμε το μέσο όρο του συνόλου των επενδύσεων σε μεταφορές μέσω του ΠΔΕ για την Ελλάδα και ως An

ορίζουμε τον μέσο όρο του συνόλου του ΠΔΕ για την εκάστοτε χρονική περίοδο αναφοράς πάντα.

Όπως λοιπόν είναι προφανές δύο είναι οι βασικές παραδοχές που κάνουμε στον υπολογισμό των Συντελεστών Συμμετοχής:

- ✚ Αρχικά το επίπεδο αναφοράς μας είναι οι νομοί και όχι οι περιφέρειες καθώς επίσης και δεν αναφερόμαστε σε απασχόληση αλλά σε επενδύσεις.
- ✚ Δευτερευόντως δεν υπολογίζεται ο Συντελεστής Συμμετοχής για καθέναν από τους νομούς σε ετήσια βάση για όλη τη διάρκεια των χρονικών περιόδων 1981-1992 και 1998-2005, καθώς μια τέτοια ενέργεια θα προκαλούσε σύγχυση εφόσον θα είχαμε 51 συντελεστές μεταβλητότητας για κάθε χρονιά σε σύνολο 19 ετών. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι θα έπρεπε να επεξεργαστούμε και να αναλύσουμε 969 συντελεστές συμμετοχής και για τις δύο χρονικές περιόδους! Με αυτή τη λογική, υπολογίσαμε το μέσο όρο όλων των μεγεθών που χρησιμοποιήθηκαν στον υπολογισμό των Συντελεστών Συμμετοχής ανά περίοδο.

Τα αποτελέσματα των υπολογισμών των Συντελεστών Συμμετοχής παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 10

Συντελεστές Συμμετοχής των 51 νομών της Ελλάδας για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 και 1998- 2005.

NOMOS	QL 1981- 1992	QL 1998- 2005
ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	0,293915331	1,083447063
ΑΡΓΟΛΙΔΑ	0,394252433	0,299405131
ΑΡΚΑΔΙΑ	2,074909628	0,757956047
ΑΡΤΑ	0,011975332	0,294514486
ΑΤΤΙΚΗ ¹⁵	1,877628976	
ΑΧΑΪΑ	2,572989503	0,701922561
ΒΟΙΩΤΙΑ	0,173344406	0,16108296
ΓΡΕΒΕΝΑ	0,151832683	1,457812219

¹⁵ Κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 ο νομός Αττικής έχει πλέον αντικατασταθεί από τις Νομαρχίες Ανατολικής Αττικής και Δυτικής Αττικής και από την Αθήνα και τον Πειραιά. Για λόγους διευκόλυνσης της παρούσας ανάλυσης και για την ύπαρξη κοινών κριτηρίων αξιολόγησης των Συντελεστών Συμμετοχής και των δύο χρονικών περιόδων, έχει υπολογισθεί ο νομός Αττικής ως ο μέσος όρος των αθροισμάτων των τεσσάρων διοικητικών ενοτήτων που περικλείει.

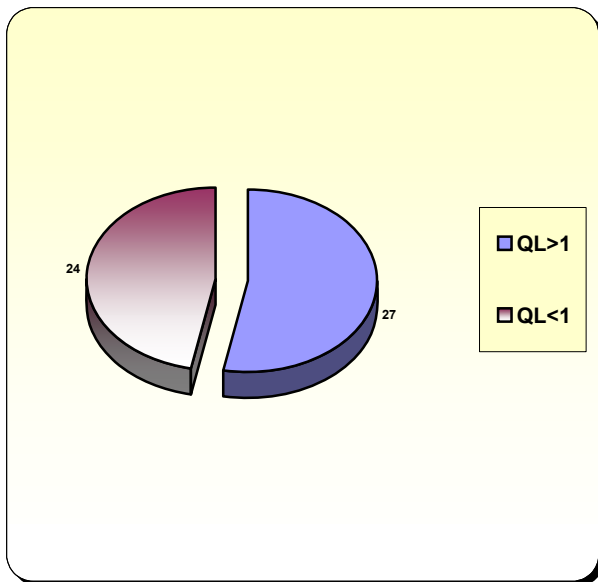
ΔΡΑΜΑ	0,56026467	0,033726271
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	3,272281469	0,301575588
ΕΒΡΟΣ	1,177757097	0,581070935
ΕΥΒΟΙΑ	3,716339803	0,094582791
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑ	1,62163753	0,151103714
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	0,726911401	0,645458345
ΗΛΕΙΑ	0,152104552	0,453449219
ΗΜΑΘΙΑ	1,483882589	0,024193792
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	2,07335122	0,200641009
ΘΕΣΠΙΡΩΤΙΑ	0,561444686	0,763221168
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2,976842942	1,176156794
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	3,204063142	0,552490783
ΚΑΒΑΛΑ	2,251945266	0,080909817
ΚΑΡΔΙΤΣΑ	0,398380082	0
ΚΑΣΤΟΡΙΑ	1,383295179	0,964139956
ΚΕΡΚΥΡΑ	2,716363816	0,40934633
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	2,616247261	0,025809984
ΚΙΛΚΙΣ	0,92227701	0,036621
ΚΟΖΑΝΗ	0,7124012	0,282648783
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	0,620892564	1,834752102
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	2,769891714	0,105185598
ΛΑΚΩΝΙΑ	1,184334457	0,023279419
ΛΑΡΙΣΑ	1,630503134	0,439861119
ΛΑΣΙΘΙ	0,541587625	0,437379552
ΛΕΣΒΟΣ	3,336067334	0,096326139
ΛΕΥΚΑΔΑ	1,258501719	0,01312231
ΜΑΓΝΗΣΙΑ	1,927615559	0,685950553
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	0,494506857	0,04386866
ΞΑΝΘΗ	0,01504211	0,02691732

ΠΕΛΛΑ	0	0,113151711
ΠΙΕΡΙΑ	1,053629897	1,608392076
ΠΡΕΒΕΖΑ	0,842144603	0,57340795
ΡΕΘΥΜΝΟ	3,033761478	0,002039959
ΡΟΔΟΠΗ	0,223647423	0,004730414
ΣΑΜΟΣ	1,32936627	0,394930731
ΣΕΡΡΕΣ	1,550267058	0,056341003
ΤΡΙΚΑΛΑ	0,707812946	0
ΦΘΙΩΤΙΔΑ	0,187646977	1,508211708
ΦΛΩΡΙΝΑ	0,016707685	0,876142283
ΦΩΚΙΔΑ	0,428478785	0,054696137
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	5,281862007	0,020514017
ΧΑΝΙΑ	2,38388036	0,150074737
ΧΙΟΣ	0,485740651	0,055427693

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

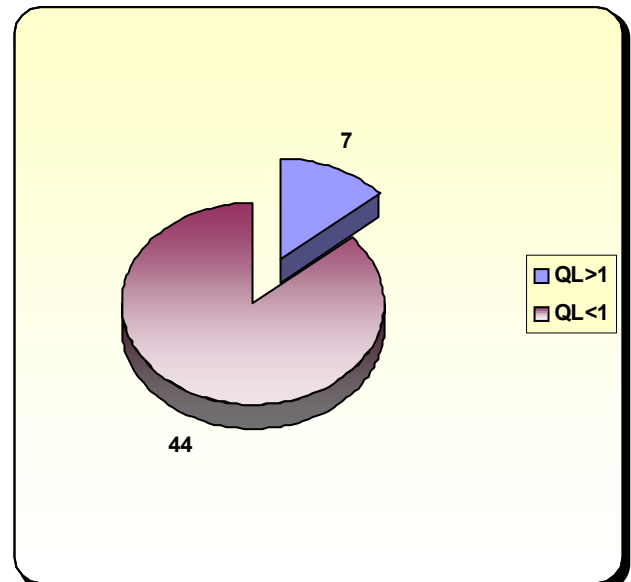
Μελετώντας κανείς τον Πίνακα 10 θα διαπιστώσει την ύπαρξη σημαντικών διαφοροποιήσεων στους συντελεστές συμμετοχής από νομό σε νομό για την ίδια χρονική περίοδο αλλά και από τη μια χρονική περίοδο στην άλλη για τον ίδιο νομό. Επιπροσθέτως η μελέτη των Συντελεστών Συμμετοχής καταδεικνύει και το πόσο αναπτυγμένη είναι μια δραστηριότητα –εν προκειμένω οι επενδύσεις- σε μια περιφέρεια - στην προκειμένη περίπτωση σε ένα νομό- σε σχέση με το σύνολο χώρας. Για να είμαστε πιο ακριβείς διακρίνουμε τρεις κατηγορίες νομών στην ανάλυση μας:

- ✦ Οι νομοί που έχουν QL μικρότερο της μονάδας έχουν μικρότερο μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές από το συνολικό μέσο όρο των επενδύσεων σε μεταφορές για το σύνολο της Ελλάδας.
- ✦ Οι νομοί που έχουν QL μεγαλύτερο της μονάδας κατέχουν υψηλότερο μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές από το συνολικό μέσο όρο των επενδύσεων σε μεταφορές για το σύνολο της Ελλάδας.
- ✦ Τέλος οι νομοί που έχουν QL ίσο με τη μονάδα κατέχουν μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές ίσο με το μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές για το σύνολο της Ελλάδας.



Διάγραμμα 42: Ταξινόμηση και απεικόνιση των Νομών της Ελλάδας ανάλογα με τον Συντελεστή Συμμετοχής που έχουν για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας



Διάγραμμα 43: Ταξινόμηση και απεικόνιση των Νομών της Ελλάδας ανάλογα με τον Συντελεστή Συμμετοχής που έχουν για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Πηγή: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Στην προκειμένη περίπτωση μελέτης διαπιστώνουμε ότι για τη χρονική περίοδο 1981- 1992, η πλειοψηφία των νομών έχουν συντελεστές συμμετοχής κατά πολύ μεγαλύτερους της μονάδας (Πίνακας 9, Διάγραμμα 42).

Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι κατά τα έτη 1981- 1992 η πλειοψηφία των νομών της Ελλάδας κατέχει μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές μεγαλύτερο από το μέσο όρο των επενδύσεων σε μεταφορές για το σύνολο της Ελλάδας.

Αν εξετάσουμε κατ' αντιστοιχία τους Συντελεστές Συμμετοχής ανά Νομό για τη χρονική περίοδο 1998- 2005, θα διαπιστώσουμε την ύπαρξη ριζικών αλλαγών (Πίνακας 10, Διάγραμμα 43), καθώς μόλις 7 νομοί στο Σύνολο Χώρας εμφανίζουν Συντελεστή Συμμετοχής μεγαλύτερο της μονάδας, έχουν δηλαδή μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές μεγαλύτερο από το συνολικό μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές ολόκληρης της Ελλάδας.

Με αυτή τη λογική, καθίσταται παραπάνω από προφανές το γεγονός ότι με την πάροδο των χρόνων δεν φαίνεται να έχει δοθεί περισσότερη έμφαση στην ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών, τουλάχιστον σε ότι αφορά στα κονδύλια που διατίθενται μέσω του ΠΔΕ σε κάθε νομό. Με αυτή τη λογική για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 η συντριπτική πλειοψηφία των νομών της Ελλάδας- ποσοστό 88 τοις εκατό- έχουν Συντελεστές Συμμετοχής μικρότερους της μονάδας – το αντίστοιχο ποσοστό για τα έτη 1981-1992 αγγίζει το 47 τοις εκατό-, γεγονός που καταδεικνύει μια –φαινόμενη

τουλάχιστον- μείωση των συνολικών πληρωμών έτους στον τομέα των μεταφορών σε επίπεδο νομών.

Κατά συνέπεια, όπως διαφαίνεται άλλωστε και από τους Χάρτες 1 και 2, οι οποίοι παρατίθενται στο Παράρτημα, η εικόνα των νομών της Χώρας με γνώμονα τις επενδύσεις μέσω του ΠΔΕ στις μεταφορές αλλάζει ριζικά από τη μια χρονική περίοδο μελέτης η οποία εκτείνεται από το 1981 ως το 1992 στην άλλη χρονική περίοδο μελέτης η οποία εκτείνεται από το 1998 ως το 2005. Ενδεχομένως αφενός αν δεν υπήρχε η έλλειψη των αντίστοιχων δεδομένων για τα έτη 1993- 1997 και αφετέρου αν δεν χρησιμοποιούσαμε τους μέσους όρους των οικονομικών μεγεθών ανά περίοδο για τον υπολογισμό των Συντελεστών Συμμετοχής, να μπορούσε να διαφανεί μια πιο ομαλή πορεία διαφοροποίησης των Συντελεστών Συμμετοχής η οποία και πάλι βέβαια θα καταδεικνύει τις εν λόγω διαφορές.

Με αυτή τη λογική παρατηρούμε ότι μόνο οι νομοί Αττικής, Θεσσαλονίκης και Πιερίας εμφανίζουν Συντελεστές Συμμετοχής μεγαλύτερους της μονάδας κατά τη διάρκεια και των δύο χρονικών περιόδων προς μελέτη. Παρ' όλα αυτά κυρίως και σε αυτούς τους νομούς οι Συντελεστές Συμμετοχής για τα έτη 1998- 2005 είναι σημαντικά μικρότεροι από τους Συντελεστές Συμμετοχής για τα έτη 1981- 1992. Είναι λοιπόν και σε αυτή τη περίπτωση ορατή η ύπαρξη μιας μικρής πτώσης σε ότι αφορά στο μέσο όρο των επενδύσεων σε μεταφορές στους προαναφερθέντες νομούς σε σχέση με τον μέσο όρο των επενδύσεων σε μεταφορές στο σύνολο της Ελλάδας.

Από την άλλη μεριά, θα μπορούσε κανείς εύλογα να υποστηρίξει ότι αυτοί οι τρεις νομοί εμφανίζονται ως οι πλέον ευνοημένοι έναντι των υπόλοιπων νομών της Ελλάδας, οι οποίοι ενώ για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 κατέχουν Συντελεστές Συμμετοχής μεγαλύτερους της μονάδας και κατ' επέκτασιν κατέχουν μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές μεγαλύτερο από τον μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές στο σύνολο της Ελλάδας, βρίσκονται κατά τα έτη 1998- 2005 να κατέχουν Συντελεστές Συμμετοχής πολύ μικρότερους της μονάδας, γεγονός που πρακτικά σημαίνει ότι πλέον κατέχουν μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές μικρότερο από τον μέσο όρο επενδύσεων σε μεταφορές στο σύνολο Χώρας.

Πρακτικά λοιπόν, θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στη δημιουργία τεσσάρων υποομάδων αναφορικά με την πορεία των Συντελεστών Συμμετοχής των νομών στις δύο χρονικές περιόδους 1981- 1992 και 1998- 2005:

- ✦ Αρχικά έχουμε τους τρεις νομούς Αττικής, Θεσσαλονίκης και Πιερίας οι οποίοι εμφανίζουν Συντελεστές Συμμετοχής μεγαλύτερους της μονάδας και για τις δύο χρονικές περιόδους.
- ✦ Έπειτα έχουμε τους νομούς Αρκαδίας, Αχαΐας, Δωδεκανήσων, Έβρου, Ευβοίας, Ευρυτανίας, Ημαθίας, Ηρακλείου, Ιωαννίνων, Καβάλας, Καστοριάς, Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Κυκλάδων, Λακωνίας, Λάρισας, Λέσβου, Λευκάδας, Μαγνησίας, Ρεθύμνου, Σάμου, Σερρών, Χαλκιδικής, Χανίων, οι οποίοι κατά τη πρώτη χρονική περίοδο μελέτης 1981- 1992 εμφανίζουν Συντελεστές Συμμετοχής μεγαλύτερους της μονάδας ενώ τη δεύτερη χρονική περίοδο μελέτης 1998- 2005 εμφανίζουν Συντελεστές Συμμετοχής μικρότερους της μονάδας.
- ✦ Ακόμη έχουμε τους νομούς Αιτωλοακαρνανίας, Γρεβενών, Κορινθίας και Φθιώτιδας, οι οποίοι ενώ παρουσιάζουν Συντελεστές Συμμετοχής μικρότερους της μονάδας για τη χρονική περίοδο 1981- 1992, για την επόμενη χρονική περίοδο 1998- 2005 κατέχουν Συντελεστές Συμμετοχής μεγαλύτερους της μονάδας.
- ✦ Τέλος, έχουμε τους νομούς Αργολίδας, Άρτας, Βοιωτίας, Δράμας, Ζακύνθου, Ηλείας, Θεσπρωτίας, Καρδίτσας, Κιλκίς, Κοζάνης, Λασιθίου, Μεσσηνίας, Ξάνθης, Πέλλας, Πρέβεζας, Ροδόπης, Τρικάλων, Φλώρινας, Φωκίδας και Χίου, οι οποίοι και εμφανίζουν Συντελεστές Συμμετοχής μικρότερους της μονάδας σταθερά και για τις δύο χρονικές περιόδους 1981- 1992 και 1998- 2005.

Συμπερασματικά λοιπόν, θα πρέπει να υπογραμμίσουμε το γεγονός ότι ο Συντελεστής Συμμετοχής αποτελεί ένδειξη αναφορικά με την εξελικτική πορεία ενός μεγέθους ή μιας δραστηριότητας στους νομούς ή στις περιφέρειες μιας χώρας σε σύγκριση πάντα με το σύνολο χώρας. Δεν μπορεί δηλαδή από μόνος του ο Συντελεστής Συμμετοχής να μας δώσει σαφή και αξιόπιστα στοιχεία για την καθαρή αύξηση ή μείωση που παρουσίασε ένα οικονομικό μέγεθος ή για την ανάπτυξη ή την υποβάθμιση μιας δραστηριότητας. Σε κάθε περίπτωση όμως αποτελεί ένα άριστο εργαλείο για την πραγματοποίηση διαπεριφερειακών συγκρίσεων ή και συγκρίσεων μεταξύ των νομών – όπως στην προκειμένη περίπτωση- πάντα με βασικό γνώμονα τα αντίστοιχα εθνικά μεγέθη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 Το περιφερειακό πρόβλημα στην Ελλάδα

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο την ανάδειξη του ρόλου της κατασκευής και της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών στις ελληνικές περιφέρειες. Είναι γενικά αποδεκτή η ύπαρξη του προβλήματος των περιφερειακών ανισοτήτων στην Ελλάδα ήδη από την δεκαετία του 1970, οπότε και άρχισαν να ενισχύονται σημαντικά οι εσωτερικές μεταναστευτικές ροές προς τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας.

Σε μια χώρα όπου το πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων είναι υπαρκτό είναι εξίσου υπαρκτή και η ανάγκη χάραξης, θέσπισης και υλοποίησης της περιφερειακής πολιτικής για την καταπολέμηση αυτών των ανισοτήτων.

Στα πλαίσια χάραξης και άσκησης αυτή της πολιτικής σημαντικό ρόλο καταλαμβάνουν τόσο οι δημόσιες επενδύσεις και ο τρόπος κατανομής στους στις περιφέρειες και στους νομούς της Ελλάδας. Εν προκειμένω εξετάσαμε σε ειδικότερο πλαίσιο την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων του τομέα των μεταφορών.

Ο τομέας των μεταφορών έχει βαρύνουσα σημασία κυρίως σε ότι αφορά στην ελληνική πραγματικότητα. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι εντός των ορίων της πρωτεύουσας αλλά και της συμπρωτεύουσας υπάρχει πολύ σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα αλλά και το οδικό δίκτυο της περιφέρειας εμφανίζει σημαντικά προβλήματα και ασυνέχειες.

Παρά το γεγονός ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πλέον υιοθετηθεί η αντίληψη ότι δεν είναι τόσο απαραίτητη η δημιουργία νέων μεταφορικών υποδομών όσο η ορθότερη χρήση των υπάρχουσών μεταφορικών υποδομών (βλέπε ενότητα 2.3), στην Ελλάδα το οδικό δίκτυο εντός των πόλεων αλλά και το εθνικό οδικό δίκτυο χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και η δημιουργία νέων υποδομών αποτελεί αδιαμφισβήτητα μια αναγκαιότητα. Ειδικότερα αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι η αναβάθμιση των μεταφορικών υποδομών είναι αυτή που θα συμβάλλει στην ανάπτυξη νέων χρηματοοικονομικών ροών και τη βελτιστοποίηση των υπάρχουσών οικονομικών ροών μεταξύ των περιφερειών και ίσως αποτελέσει εφαλτήριο για την αύξηση των αναπτυξιακών ρυθμών των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών.

Η ενασχόληση με τις δημόσιες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και η περαιτέρω διερεύνηση της χωρικής κατανομής των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές αποτελεί μια καινοτόμο και σημαντική πρωτοβουλία, η οποία θα αναδείξει

ζητήματα όπως η ύπαρξη ή όχι κάποιου προτύπου κατανομής των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα μεταφορών μεταξύ των νομών και των περιφερειών της Ελλάδας, ποιες είναι εκείνες οι περιφέρειες οι οποίες είναι περισσότερο ευνοημένες και ποιες εμφανίζονται λιγότερο ευνοημένες και αν και κατά πόσο αυτό συνάδει με τη γενικότερη αναπτυξιακή πορεία που διαγράφουν και ποια είναι η διαχρονική εξέλιξη της κατανομής του συνόλου των δημοσίων επενδύσεων αφενός και των δημοσίων επενδύσεων των μεταφορών αφετέρου.

5.2 Η διαχρονική εξέλιξη του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων

Η μετατροπή των διαθέσιμων δεδομένων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων από ονομαστικές τιμές σε σταθερές τιμές μας επέτρεψε να έχουμε μια καλύτερη εικόνα σχετικά με τη διαχρονική εξέλιξη και τις μεταβολές που σημειώνουν οι δημόσιες επενδύσεις στο σύνολο τους και σε ότι αφορά στον τομέα των μεταφορών ειδικότερα.

Με αυτή τη λογική λοιπόν σαφώς πρώτα από όλα διαπιστώνουμε την αύξηση του ύψους των συνολικών πληρωμών έτους κυρίως από την πρώτη περίοδο μελέτης 1981- 1992 συγκριτικά με την τελευταία περίοδο μελέτης 1998- 2005. Πραγματικά οι συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ πενταπλασιάστηκαν μέσα σε δεκατέσσερα χρόνια. Παρ' όλα αυτά θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε ότι η εν λόγω μεταβολή έλαβε χώρα σταδιακά και σε καμία περίπτωση δεν οφείλεται σε κάποια μεγάλη αύξηση που πραγματοποιήθηκε από έτος σε έτος.

Για να είμαστε πιο ακριβείς, μπορούμε να υπολογίσουμε τους αντίστοιχους συντελεστές μεταβλητότητας για τις τρεις επιμέρους χρονικές περιόδους και θα διαπιστώσουμε ότι για την πρώτη περίοδο μελέτης 1981- 1992 ο συντελεστής μεταβλητότητας οι συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ παρουσιάζουν αύξηση 20 τοις εκατό ενώ οι υπόλοιπες δύο χρονικές περίοδοι μελέτης 1993- 1997 και 1998- 2005 έχουν αύξηση που αγγίζει 65 τοις εκατό και 24 τοις εκατό αντίστοιχα. Ρίχνοντας μια ματιά στα διαθέσιμα δεδομένα σε σταθερές τιμές διαπιστώνουμε ότι πράγματι υπάρχει σημαντική αύξηση των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ κατά τα έτη 1997, 2000, 2001 και 2004.

Ξεκινώντας από το τέλος και αναφερόμενοι πρωτίστως στο 2004, είναι παραπάνω από προφανές ότι η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα απετέλεσε και σημαντικό κίνητρο για την αύξηση των δημοσίων επενδύσεων τόσο κατά το

«Ολυμπιακό έτος» όσο και κατά τα προηγούμενα έτη, κυρίως λόγω της αναγκαιότητας κατασκευής συγκεκριμένων υποδομών. Οι προαναφερθείσες υποδομές δεν αφορούσαν μόνο στη στέγαση των αθλητικών δραστηριοτήτων μέσω της κατασκευής σταδίων και άλλων σχετικών χώρων που ήταν απαραίτητοι για τη διεξαγωγή των Αγώνων αλλά και σε μεταφορικές υποδομές, οι οποίες στόχευαν στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και της μετάβασης των τουριστών, των πληρωμάτων των αθλητών από κάθε χώρα αλλά και των θεατών από οποιοδήποτε σημείο της Αθήνας στους χώρους διεξαγωγής των Αγώνων.

Επιπλέον η αύξηση των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ για τα έτη 2000 και 2001 θα μπορούσε να αποδοθεί όχι μόνο στην προετοιμασία για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας αλλά και στην κάλυψη των αναγκών και στην αντιμετώπιση των καταστροφών που προέκυψαν από τον ισχυρό σεισμό της 9^{ης} Σεπτεμβρίου του 1999.

Θεωρώντας κανείς το έτος 2004 ως εξαίρεση ακριβώς λόγω της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων και έχοντας ως βάση το έτος 1981 μπορούμε να εξάγουμε κάποια πρώτα συμπεράσματα αναφορικά αφενός με την κατανομή ανά νομό των δημοσίων επενδύσεων και αφετέρου με τη διαχρονική εξέλιξη αυτής της κατανομής. Κατά συνέπεια ο μέσος όρος των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ για τα έτη 1981-1992 αναλογεί σε 2.676.587 χιλιάδες ευρώ, ενώ οι αντίστοιχοι μέσοι όροι για τις χρονικές περιόδους 1993- 1997 και 1998- 2005 είναι 8.627.511 χιλιάδες ευρώ και 16.462.234 χιλιάδες ευρώ. Είναι λοιπόν παραπάνω από προφανές ότι υπάρχει σημαντική αύξηση των χρηματικών ποσών που διατίθενται ΠΔΕ, η οποία βέβαια συνάδει και με την γενικότερη θετική αναπτυξιακή πορεία που σημείωσε η χώρα με την πάροδο των χρόνων.

Αναφερόμενοι αποκλειστικά στη χρονική περίοδο που σηματοδοτείται από το 1981 και ολοκληρώνεται το 1992 και έχοντας ως γνώμονα την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων ανά νομό (Χάρτης 6) διαπιστώνεται ότι οι νομοί που κατέχουν το μεγαλύτερο μέσο όρο δημοσίων επενδύσεων είναι η Αττική και η Θεσσαλονίκη, οι οποίοι αποτελούν και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, ενώ έπονται οι νομοί Αχαΐας, Ιωαννίνων, Έβρου, Ηρακλείου, Βοιωτίας, Μεσσηνίας, Δωδεκανήσων, Αιτωλοακαρνανίας και Λάρισας¹⁶. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι αποκλίσεις που υπάρχουν στο ύψος των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ μεταξύ του νομού

¹⁶ Οι νομοί παρουσιάζονται με φθίνουσα σειρά αναφορικά με τον μέσο όρο των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Αττικής και των υπολοίπων προαναφερθέντων νομών είναι εξαιρετικά μεγάλες, με μοναδική εξαίρεση τη Θεσσαλονίκη όπου η απόκλιση είναι ελαφρώς μικρότερη συγκριτικά πάντα με το νομό Αττικής. Αντιθέτως αυτή τη χρονική περίοδο έχουμε σχετικά μικρές αποκλίσεις στους μέσους όρους πληρωμών έτους του ΠΔΕ μεταξύ των νομών σε σύγκριση με την περίοδο 1998- 2005 που ακολουθεί.

Περνώντας στην χρονική περίοδο μελέτης που εκτείνεται από το 1998 ως το 2005¹⁷ (Χάρτης 5) και μελετώντας και πάλι τον μέσο όρο των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ ανά νομό, διαπιστώνουμε εκ νέου την υπεροχή του νομού Αττικής έναντι των υπολοίπων νομών με τους νομούς Θεσσαλονίκης, Αχαΐας, Ηρακλείου, Φθιώτιδας, Αιτωλοακαρνανίας, Ιωαννίνων, Δωδεκανήσων, Έβρου, Μαγνησίας, Ροδόπης, Ηλείας και Χαλκιδικής¹⁸ να έπονται.

Συμπερασματικά παρατηρούμε ότι εξαιρουμένων των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, η οποίοι όπως είναι αναμενόμενο κατέχουν παραδοσιακά σημαντική θέση στην κατανομή των δημοσίων επενδύσεων και οι νομοί Αχαΐας, Έβρου Δωδεκανήσων, Ιωαννίνων και Αιτωλοακαρνανίας φαίνεται να λαμβάνουν σταθερά σημαντική ενίσχυση μέσω των δημοσίων επενδύσεων, χωρίς βέβαια αυτό να μπορεί να αναχθεί σε κανόνα για την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων. Στον αντίποδα αυτού υπάρχουν νομοί οι οποίοι παραδοσιακά εμφανίζονται λιγότερο ευνοημένοι από την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων¹⁹. Σε αυτή την κατηγορία συγκαταλέγονται οι νομοί Λευκάδας, Ζακύνθου και Κιλκίς.

Υπάρχουν όμως και νομοί οι οποίοι έλαβαν σημαντική ενίσχυση μόνο κατά τη μια από τις χρονικές περιόδους μελέτης. Για του λόγου το αληθές ο νομός Καστοριάς συγκεντρώνει ικανοποιητικό μέσο όρο πληρωμών έτους του ΠΔΕ για τη χρονική περίοδο 1998- 2005 σε αντίθεση με τα έτη 1981- 1992 όπου εμφανίζεται λιγότερο ευνοημένος από την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων. Στον αντίποδα αυτών έχουμε τον νομό Ευρυτανίας ο οποίος παρά το γεγονός ότι συγκεντρώνει έναν ικανοποιητικό μέσο όρο πληρωμών έτους για τα έτη 1981- 1992, κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 εμφανίζει τον μικρότερο μέσο όρο πληρωμών έτους από όλους τους νομούς της Ελλάδας.

¹⁷ Η χρονική περίοδος 1993- 1997 παρακάμπτεται καθώς δεν υπάρχουν δεδομένα για την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων ανά νομό ή ανά περιφέρεια, πρόβλημα στο οποίο έχουμε αναφερθεί εκτενώς σε προηγούμενα κεφάλαια.

¹⁸ Οι νομοί παρουσιάζονται με φθίνουσα σειρά αναφορικά με τον μέσο όρο των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

¹⁹ Βλέπε Χάρτες 5 και 6 στο Παράρτημα Χαρτών

Συνοψίζοντας θα λέγαμε ότι κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992 παρατηρούμε την ύπαρξη μεγαλύτερης ισοκατανομής των δημοσίων επενδύσεων μεταξύ των νομών, χωρίς φυσικά να λείπει η αυξημένη ενίσχυση του νομού Αττικής, η οποία και θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως μια προσπάθεια αναδιανεμητικής πολιτικής με στόχο την εξάλειψη των ανισοτήτων. Σε αντίθεση με αυτό κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 οι δημόσιες επενδύσεις φαίνεται να ενισχύουν περισσότερο τα ήδη αναπτυγμένα αστικά κέντρα της χώρας, εκτός φυσικά την Αττική και την Θεσσαλονίκη οι οποίες διατηρούν σταθερό προβάδισμα, ίσως σε μια προσπάθεια στήριξης της αναπτυξιακής τους πορείας και διατήρησης των υψηλών αναπτυξιακών ρυθμών.

5.3 Η διαχρονική εξέλιξη των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών βάσει του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων

Εφόσον έχουμε πλέον εξάγει σημαντικά συμπεράσματα αναφορικά με το γενικότερο πλαίσιο του ΠΔΕ μπορούμε να περάσουμε στον τομέα των επενδύσεων στις μεταφορές, ο οποίος αποτελεί και τον πυρήνα της παρούσας εργασίας.

Και σε αυτή την περίπτωση η διαθεσιμότητα των στοιχείων σε ονομαστικές τιμές και η μετατροπή τους σε σταθερές τιμές κρίνονται ως παράμετροι νευραλγικής σημασίας τόσο για την ασφαλή διεξαγωγή συμπερασμάτων όσο και για την αυξημένη αξιοπιστία των συμπερασμάτων αυτών.

Με αυτή τη λογική λοιπόν, θα πρέπει πρωτίστως να επισημάνουμε το γεγονός ότι υπάρχει συνεχής αύξηση των πληρωμών έτους στον τομέα των μεταφορών από το έτος 1981 μέχρι και το έτος 2005, με μοναδική εξαίρεση το έτος 1997 όπου υπάρχει σημαντική πτώση στις δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές.

Πιο συγκεκριμένα το έτος 1981 οι πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών ανέρχονταν σε σταθερές τιμές σε 74.828 χιλιάδες ευρώ, ενώ το 2005 έφτασαν τα 4.678.111 χιλιάδες ευρώ. Ήδη από την πρώτη χρονική περίοδο μελέτης 1981- 1992 οι δημόσιες επενδύσεις παρουσίασαν συνολική αύξηση της τάξεως του 187 τοις εκατό, δηλαδή σχεδόν διπλασιάστηκαν μέσα σε έντεκα χρόνια.

Οι πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών συνέχισαν να αυξάνονται σταθερά μέχρι και το έτος 1996, οπότε και σχεδόν διπλασιάστηκαν μέσα σε μια χρονιά καθώς το 1995 ανέρχονταν σε 559.280 χιλιάδες ευρώ για να φτάσουν τις 1.043.902 χιλιάδες ευρώ κατά το έτος 1996. Την μεγάλη αύξηση του 1996 διαδέχτηκε σημαντική πτώση των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές οι οποίες

αντιστοιχούσαν μόλις σε 40.458 χιλιάδες ευρώ κατά το έτος 1997. Σε γενικές γραμμές εύλογα θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι η χρονική περίοδος 1993-1997 είναι αυτή με τις περισσότερες και τις πλέον έντονες αυξομειώσεις τόσο στις συνολικές πληρωμές έτους του ΠΔΕ όσο και στις πληρωμές έτους του ΠΔΕ που αφορούν αποκλειστικά στον τομέα των μεταφορών.

Αυτή η φαινόμενη αστάθεια είναι δύσκολο να εξηγηθεί καθώς δεν υφίσταται κάποιος σημαντικός λόγος όπως θα ήταν για παράδειγμα η αλλαγή στη διακυβέρνηση της χώρας ή η διενέργεια βουλευτικών εκλογών ή η σύναψη μια κυβέρνησης συνεργασίας κομμάτων όπως είχε πραγματοποιηθεί το 1989. Αντιθέτως παρατηρούμε την ύπαρξη πολιτικής σταθερότητας και ομοιογένειας καθ'όλη τη διάρκεια της προαναφερθείσας χρονικής περιόδου καθώς αφενός μεν η χώρα κυβερνάται από το ίδιο πολιτικό κόμμα ήδη από το 1993 οπότε και διεξήχθησαν οι τελευταίες βουλευτικές εκλογές, αφετέρου δε από το 1994 έχει ξεκινά η περίοδος υλοποίησης του Β'ΚΠΣ, η οποία και θα διαρκέσει μέχρι το 1999.

Στον αντίποδα αυτών θα μπορούσε κανείς να αντιπαραβάλλει το επιχείρημα ότι κύριος άξονας των πολιτικών που συστάθηκαν την εν λόγω χρονική περίοδο ήταν η εκπλήρωση των κριτηρίων σύγκλισης της Συνθήκης του Μάαστριχτ, έτσι ώστε να διασφαλισθεί η συμμετοχή της Ελλάδας στο κοινό νόμισμα κατά το έτος 2000 και γι' αυτό το λόγο οι δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές αλλά και σε άλλες επιμέρους κατηγορίες επενδύσεων να παραγκωνίστηκαν για μικρό χρονικό διάστημα.

Πράγματι ήδη από το 1998, οπότε και ξεκινά η τρίτη περίοδος μελέτης, παρατηρούμε σημαντική αύξηση των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών, οι οποίες αγγίζουν τα 5.820.168 χιλιάδες ευρώ. Κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 υπάρχει ομαλή και ως επί το πλείστον αυξητική πορεία από έτος σε έτος στις πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών. Ειδικότερα η μεγαλύτερη αύξηση σημειώνεται κατά το έτος 2004, όπου οι πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών αγγίζουν τα 6.114.757 χιλιάδες ευρώ, καθώς και το 2001 οπότε οι πληρωμές έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές αντιστοιχούν σε 6.056.180 χιλιάδες ευρώ. Στην πρώτη περίπτωση, είναι παραπάνω από προφανές ότι η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας είναι αυτή που ενδεχομένως να αυξάνει όχι μόνο τις δημόσιες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών αλλά και τις δημόσιες επενδύσεις συνολικά από το έτος 2000 και μετά, όπως είδαμε και στην προηγούμενη ενότητα. Κατά συνέπεια θα μπορούσε κανείς να συμπεράνει ότι ο τομέας των

μεταφορών ενισχύεται σημαντικά λόγω της αναγκαιότητας κατασκευής μεταφορικών υποδομών ιδιαίτερα στην Αττική και λιγότερο στις άλλες περιφέρειες της Ελλάδας.

Η κατασκευή νέων δρόμων, η βελτιστοποίηση της οργάνωσης του υπάρχοντος οδικού δικτύου κυρίως σε ότι αφορά τις αστικές και περαστικές περιοχές της Αττικής και η αναδιοργάνωση των συγκοινωνιών με την εγκαθίδρυση νέων δρομολογίων ώστε να διευκολύνονται οι μετακινήσεις των θεατών από και προς τους αθλητικούς χώρους αποτελούν μερικές μόνο από τις δραστηριότητες οι οποίες και απορρόφησαν τμήμα των κονδυλίων που διατέθηκαν μέσω του ΠΔΕ στην Αττική.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι η ύπαρξη μεταφορικών υποδομών αποτελεί τη βάση για την ομαλή ανάπτυξη των ροών για τη διακίνηση ανθρώπων και αγαθών και κατά συνέπεια για την ομαλή ανάπτυξη και λειτουργία των οικονομικών εισροών και εκροών από πόλη σε πόλη ή καλύτερα από περιφέρεια σε περιφέρεια στον σύνολο της χώρας.

Περνώντας τώρα στη κατανομή των δημοσίων επενδύσεων του τομέα των μεταφορών στους νομούς της Ελλάδας διαπιστώνουμε ότι κατά τη διάρκεια και των δύο χρονικών περιόδων μελέτης 1981- 1992 και 1998- 2005²⁰ δεν αναπτύσσεται κάποιο ενιαίο και σταθερό σχήμα κατανομής των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές.

Πιο συγκεκριμένα κατά τα έτη 1981- 1992 παρατηρούμε ότι οι νομοί Αττικής, Θεσσαλονίκης, Ιωαννίνων, Αχαΐας, Εύβοιας, Δωδεκανήσων, Χαλκιδικής και Ηρακλείου²¹ κατέχουν τον υψηλότερο μέσο όρο πληρωμών έτους σημειώνοντας παράλληλα ότι υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης και των υπολοίπων νομών (Χάρτης 4).

Αξίζει δε να αναφέρουμε ότι στο νομό Χαλκιδικής ο μέσος όρος πληρωμών έτους στις μεταφορές καλύπτει σε ποσοστό το 28 τοις εκατό του μέσου όρου των συνολικών πληρωμών έτους του νομού μέσω του ΠΔΕ. Ταυτόχρονα ο μέσος όρος των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές κατέχουν σημαντικό ποσοστό, που αγγίζει το 20 τοις εκατό στο σύνολο των πληρωμών έτους του ΠΔΕ και στην περίπτωση του νομού Εύβοιας. Έχουμε λοιπόν να κάνουμε με δύο νομούς όπου φαίνεται να δίνεται μεγαλύτερη προσοχή στην ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Στον αντίποδα αυτού, είναι μάλλον αντιφατικό

²⁰ Βλέπε Χάρτες 3 και 4 στο Παράρτημα Χαρτών

²¹ Οι νομοί παρουσιάζονται με φθίνουσα σειρά αναφορικά με τον μέσο όρο των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

το γεγονός ότι σε νομούς όπως η Αττική η οποία κατέχει τον υψηλότερο μέσο όρο πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών, ο μέσος όρος των επενδύσεων στις μεταφορές αντιστοιχεί μόλις στο 10 τοις εκατό του μέσου όρου των συνολικών πληρωμών. Παρατηρούμε λοιπόν ότι, τουλάχιστον για τη χρονική περίοδο 1981- 1992, ο νομός Αττικής παρά την υπεροχή που παρουσιάζει στον μέσο όρο πληρωμών έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές έναντι των άλλων νομών, φαίνεται να δίνει λιγότερη έμφαση στον τομέα των μεταφορών απ' ότι άλλοι νομοί οι οποίοι επιχορηγούνται μέσω των δημοσίων επενδύσεων με πολύ πιο ισχνά χρηματικά ποσά. Υπάρχουν βέβαια και νομοί όπως ο νομός Άρτας, Μεσσηνίας, Ξάνθης, Φλώρινας, όπου ο μέσος όρος των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών προς τον μέσο όρο των συνολικών πληρωμών έτους είναι σχεδόν μηδενικός. Σε αυτούς τους νομούς αν και με μια πρώτη ματιά φαίνεται ότι δεν υφίστανται επενδύσεις στις μεταφορές, στην πραγματικότητα η κατασκευή των μεταφορικών υποδομών και γενικότερα οι οποιεσδήποτε ανάγκες του νομού που εμπίπτουν στον τομέα των μεταφορών καλύπτονται κυρίως μέσω κονδυλίων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Κατά τη δεύτερη περίοδο μελέτης η οποία ξεκινά το 1998 και λήγει το 2005, οι νομοί Αττικής, Θεσσαλονίκης, Φθιώτιδας, Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας, Κορινθίας, Πιερίας και Γρεβενών²² είναι αυτοί που συγκεντρώνουν τον υψηλότερο μέσο όρο πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών, με τους δύο πρώτους νομούς να παρουσιάζουν « παραδοσιακά » μεγάλη απόκλιση σε σχέση με τους υπόλοιπους νομούς (Χάρτης 3).

Ειδική αναφορά θα πρέπει να κάνουμε στον νομό Κορινθίας όπου η συμμετοχή του μέσου όρου των πληρωμών έτους στις μεταφορές στον μέσο όρο του συνόλου πληρωμών έτους του ΠΔΕ αγγίζει σε ποσοστό το 56 τοις εκατό. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι παραπάνω από το ήμισυ του μέσου όρου των δημοσίων επενδύσεων στον νομό Κορινθίας για τα έτη 1998- 2005 διατέθηκαν για την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Παράλληλα και οι νομοί Πιερίας, Φθιώτιδας και Γρεβενών κατείχαν ανάλογους μέσους όρους επενδύσεων στις μεταφορές που αγγίζουν σε ποσοστά το 49 τοις εκατό, το 46 τοις εκατό και το 44 τοις εκατό του μέσου όρου των πληρωμών έτους του ΠΔΕ κατ' αντιστοιχία.

²² Οι νομοί παρουσιάζονται με φθίνουσα σειρά αναφορικά με τον μέσο όρο των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών για τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Από την άλλη πλευρά στους νομοί Καρδίτσας, Τρικάλων, Ρεθύμνου, Λευκάδας και Ροδόπης το ποσοστό του μέσου όρου των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ που διατίθεται στις μεταφορές είναι σχεδόν μηδενικό.

Θα πρέπει ακόμα να υπογραμμίσουμε το γεγονός ότι μόνο ο νομός Αχαΐας φαίνεται να εμφανίζει σταθερά υψηλό μέσο όρο πληρωμών έτους και για τις δύο χρονικές περιόδους μελέτης ενώ οι υπόλοιποι νομοί είναι διαφορετικοί ανά περίοδο. Για να είμαστε πιο ακριβείς ο νομός Αχαΐας φαίνεται να επενδύει σε ποσοστά το 14 τοις εκατό και το 21 τοις εκατό του μέσου όρου των συνολικών πληρωμών έτους που λαμβάνει μέσω του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών κατά τα έτη 1981- 1992 και 1998- 2005 αντίστοιχα.

Σε μια προσπάθεια σύγκρισης των δύο χρονικών περιόδων μελέτης για τη διεξαγωγή συμπερασμάτων παρατηρούμε την ύπαρξη αρκετών κοινών στοιχείων και συνάμα αρκετών διαφοροποιήσεων, οι οποίες καθίστανται περισσότερο εμφανείς με την μελέτη των Χαρτών 3 και 4 στο σχετικό Παράρτημα.

Αρχικά λοιπόν είναι εμφανής η υπεροχή των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης σε ότι αφορά στο ύψος των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές, οι οποίοι αποτελούν και τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας. Παρ' όλα αυτά θα πρέπει να επισημάνουμε το γεγονός ότι οι αποκλίσεις που παρουσιάζονται αναφορικά με το ύψος των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές μεταξύ των δύο προαναφερθέντων νομών και των υπόλοιπων νομών της Ελλάδας είναι μεγαλύτερες κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005 από ότι κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992.

Επιπλέον αξίζει να τονισθεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι οι δημόσιες επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών εμφανίζουν μεγαλύτερη ανισοκατανομή στους νομούς της Ελλάδας κατά τα έτη 1998- 2005 από ότι κατά τα έτη 1981- 1992, στοιχείο που προκύπτει άμεσα από τη μελέτη των συντελεστών μεταβλητότητας των νομών και των περιφερειών οι οποίοι παρατίθενται στο τέταρτο κεφάλαιο²³. Παρατηρούμε λοιπόν ότι για τη χρονική περίοδο 1981- 1992 οι συντελεστές μεταβλητότητας των πληρωμών έτους του ΠΔΕ στις μεταφορές λαμβάνουν κατά μέσο όρο μικρότερες τιμές – με μοναδική εξαίρεση το έτος 1991- συγκριτικά με τις τιμές που λαμβάνουν κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005.

Ταυτόχρονα θα μπορούσε κανείς να επισημάνει ότι δεν υπάρχει σταθερή στρατηγική κατανομής των δημοσίων επενδύσεων του τομέα των μεταφορών στους νομούς της

²³ Βλέπε ενότητες 4.1.1 και 4.3.1

Ελλάδας. Πραγματικά λοιπόν παρατηρούμε ότι νομοί που συγκεντρώνουν υψηλότερες πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών κατά τη διαχρονική περίοδο, μπορεί να έχουν εξαιρετικά χαμηλές πληρωμές έτους στον τομέα των μεταφορών κατά την επόμενη χρονική περίοδο και αντίστροφα. Σε κάθε περίπτωση αν προσπαθούσε κανείς να εξάγει ένα γενικό συμπέρασμα θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι κατά τα έτη 1981- 1992 φαίνεται να ακολουθείται μια περισσότερο αυστηρή πολιτική αναφορικά με την κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές, οι οποίες εμφανίζονται περισσότερο ισοκατανεμημένες ενώ παρουσιάζουν σταθερά αυξητική πορεία, σε αντίθεση με τα έτη 1998- 2005 όπου υιοθετείται μια πολιτική συγκέντρωσης των δημοσίων επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα στοιχείο που επιτείνει την ανισοκατανομή τους στην ελληνική περιφέρεια.

Ακόμη παρατηρούμε ότι οι πληρωμές έτους του ΠΔΕ στον τομέα των μεταφορών δεν ακολουθούν το πρότυπο κατανομής των συνολικών πληρωμών έτους του ΠΔΕ καθώς είναι πιθανό ένας νομός να συγκεντρώνει ιδιαίτερα υψηλό μέσο όρο δημοσίων επενδύσεων και να διαθέτει μηδενικό ή πολύ μικρό ποσοστό δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές.

Τέλος, οι συντελεστές συμμετοχής²⁴ των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές που υπολογίστηκαν ανά νομό για τις χρονικές περιόδους 1981- 1992 και 1998- 2005 καταδεικνύουν άλλωστε τις διαφορές που υπάρχουν στο ύψος των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές από νομό σε νομό για την ίδια χρονική περίοδο αλλά και από τη μια χρονική περίοδο στην άλλη για τον ίδιο νομό. Όπως έχει προαναφερθεί οι συντελεστές συμμετοχής των νομών της Ελλάδας εμφανίζουν σημαντική μείωση κατά τη χρονική περίοδο 1998- 2005, όπου η πλειοψηφία αυτών είναι μικρότερη της μονάδας. Αντιθέτως κατά τη χρονική περίοδο 1981- 1992 οι συντελεστές συμμετοχής των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές είναι στην πλειοψηφία τους μεγαλύτεροι της μονάδας, έχουμε δηλαδή υψηλότερο μέσο όρο δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές στους περισσότερους νομούς συγκριτικά με τον αντίστοιχο μέσο όρο για το σύνολο της Ελλάδας. Κατά συνέπεια λοιπόν από τη μια πλευρά υπάρχει αύξηση στο ύψος των δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές σε απόλυτα μεγέθη κατά τα έτη 1998- 2005, από την άλλη πλευρά όμως οι περισσότεροι νομοί κατέχουν μέσο όρο

²⁴ Βλέπε ενότητα 4.4

επενδύσεων στις μεταφορές μικρότερο από τον συνολικό μέσο όρο επενδύσεων στις μεταφορές στο σύνολο Χώρας.

Καταληκτικά Σχόλια

Οι δημόσιες επενδύσεις αποτελούν μια πολύ σημαντική παράμετρο τόσο σε ότι αφορά στους κρατικούς φορείς όσο και σε ότι αφορά στους ίδιους τους πολίτες, εφόσον αποτελούν τον «κοινωνικό μισθό» που οι πολίτες λαμβάνουν.

Παρ'όλα αυτά θα έλεγε κανείς ότι δεν αρκεί η μελέτη μόνο του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ώστε να οδηγηθεί κανείς σε συγκεκριμένα συμπεράσματα αναφορικά με το αν και σε ποιο βαθμό η χωρική κατανομή των δημοσίων επενδύσεων γίνεται με σωστό τρόπο ώστε να προωθεί την ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών χωρίς να παραγκωνίζονται ταυτόχρονα οι περισσότερο αναπτυγμένες περιοχές. Πραγματικά, σε μια χώρα όπως η Ελλάδα, όπου το πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων είναι υπαρκτό, με τα δύο αστικά κέντρα να συγκεντρώνουν παραπάνω από το ημισυ του πληθυσμού, θα ήταν τουλάχιστον ουτοπικό να θεωρεί κανείς ότι με τη σωστή διαχείριση των δημοσίων επενδύσεων αποκλειστικά, θα αμβλυνθούν οι περιφερειακές ανισότητες.

Δυστυχώς όμως, στα πλαίσια μιας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας αναγκάζεται κανείς να περιορίσει σημαντικά και το πεδίο της έρευνας που έχει επιλέξει να ακολουθήσει αλλά και τις παραμέτρους προς διερεύνηση. Με αυτή τη λογική και αναγνωρίζοντας εκ των προτέρων τις αδυναμίες που παρουσιάζει η παρούσα εργασία δεδομένης αφενός της έλλειψης αρκετού χρόνου αλλά και της ανάγκης για τον περιορισμό των λέξεων και της έκτασης της εργασίας, μπορούμε να προτείνουμε μερικές παραμέτρους για μελλοντική διερεύνηση, η οποία ίσως και να μπορούσε ή και να μπορέσει να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια μιας διδακτορικής διατριβής.

Αρχικά λοιπόν, θα μπορούσαμε να μην ασχοληθούμε με τους μέσους όρους των δημοσίων επενδύσεων ανά νομό και ανά περιφέρεια για τα έτη 1981- 1992 και 1998-2005, αλλά να εξετάσουμε τις δημόσιες επενδύσεις ανά νομό και ανά περιφέρεια ανά έτος ώστε να έχουμε μια πιο περιγραφική εικόνα της εξέλιξης της χωρικής κατανομής των δημοσίων επενδύσεων σε ετήσια βάση. Στο μέτρο που κάτι τέτοιο θα ήταν εφικτό θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί και ο υπολογισμός και άλλων στατιστικών μέτρων για την μέτρηση των περιφερειακών ανισοτήτων όπως είναι για παράδειγμα η καμπύλη Lorenz ή ο Συντελεστής Gini- Hirschman, ή ακόμη και ο Σταθμισμένος Συντελεστής Μεταβλητότητας,. Προφανώς ο υπολογισμός όλων αυτών των στατιστικών μέτρων θα οδηγούσε στη διεξαγωγή νέων συμπερασμάτων, τα οποία θα

ήταν σίγουρα ιδιαίτερα ενδιαφέροντα και θα προσέθεταν νέες παραμέτρους προς διερεύνηση.

Τέλος, θα ήταν ιδιαίτερα ενδιαφέρον παράλληλα με τις δημόσιες επενδύσεις στις μεταφορές να εξετάσει κανείς και την ιδιωτική επενδυτική πρωτοβουλία στον τομέα των μεταφορικών υποδομών αλλά και τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται μέσω των ΟΤΑ οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στο ΠΔΕ, ώστε να αποκτήσει μια συνολική και περισσότερο ξεκάθαρη εικόνα της κατάστασης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ- ΠΗΓΕΣ:

1. Διευρωπαϊκή Ομάδα Συμβούλων Θεσσαλονίκης Α.Ε. (TRUTH S.A.) και Διεθνής Ερευνητική Μεταφορών και Ανάπτυξης Α.Ε. (TRD International S.A.), 1999, «*Μελέτη Προσανατολισμού Τεχνολογικών Προτεραιοτήτων στον Τομέα των Μεταφορών*», Υπουργείο Ανάπτυξης- Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας, Διεύθυνση Σχεδιασμού και Προγραμματισμού, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Έρευνας και Τεχνολογίας (ΕΠΕΤ II).
2. Ευρωπαϊκή Συνέλευση, 2003, «*Σχέδιο Συνθήκης για τη Θέσπιση του Συντάγματος της Ευρώπης*», Γερμανία: Ευρωπαϊκές Κοινότητες.
3. Καυκαλάς Γ (επιμ.), (2004), «*Ζητήματα Χωρικής Ανάπτυξης* », Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
4. Καραμπατζός Γ., 2006, *Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Θεσμικό Πλαίσιο, Συνιστώσες Δικτύων, Έργα Υποδομής, Χρηματοδότηση Έργων, Κόστος Υποδομής, Υπολογιστικές Μέθοδοι.*, σημειώσεις για το μάθημα, Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
5. Κοκκώσης Χ. και Ψυχάρης Γ. (επιμ.), 2005, *Η περιφερειακή κατανομή των δημοσίων επενδύσεων στην Ελλάδα*, στο Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα: Τάσεις και Προοπτικές, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
6. Πετράκος Γ., Ψυχάρης Γ., (2004), *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
7. Χρυσανθάκης Χ., (1998), *Η θεσμική μεταρρύθμιση της πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης: Το σχέδιο «Ιωάννης Καποδίστριας»*, Αθήνα: εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα.
8. Aschauer D.A., (1990), *Why is infrastructure important*, in A. Munnell (ed), *Is there a Shortfall in Public Investment?*, Federal Reserve Bank of Boston, 1990.
9. Aschauer D.A., (1993), *Public Capital and Economic Growth*, in *Public Infrastructure Investment; A Bridge to Productivity Growth?*, The Jeromy Levy Economics Institute, Bard College, NY.
10. Aubin C., Berdot J.P., Goyeau D., Lafay J.D., (1988), *The growth of public expenditure in France*, in Lybeck and Henrekson (eds) *Explaining the Growth of Government*, Amsterdam: Elsiever.

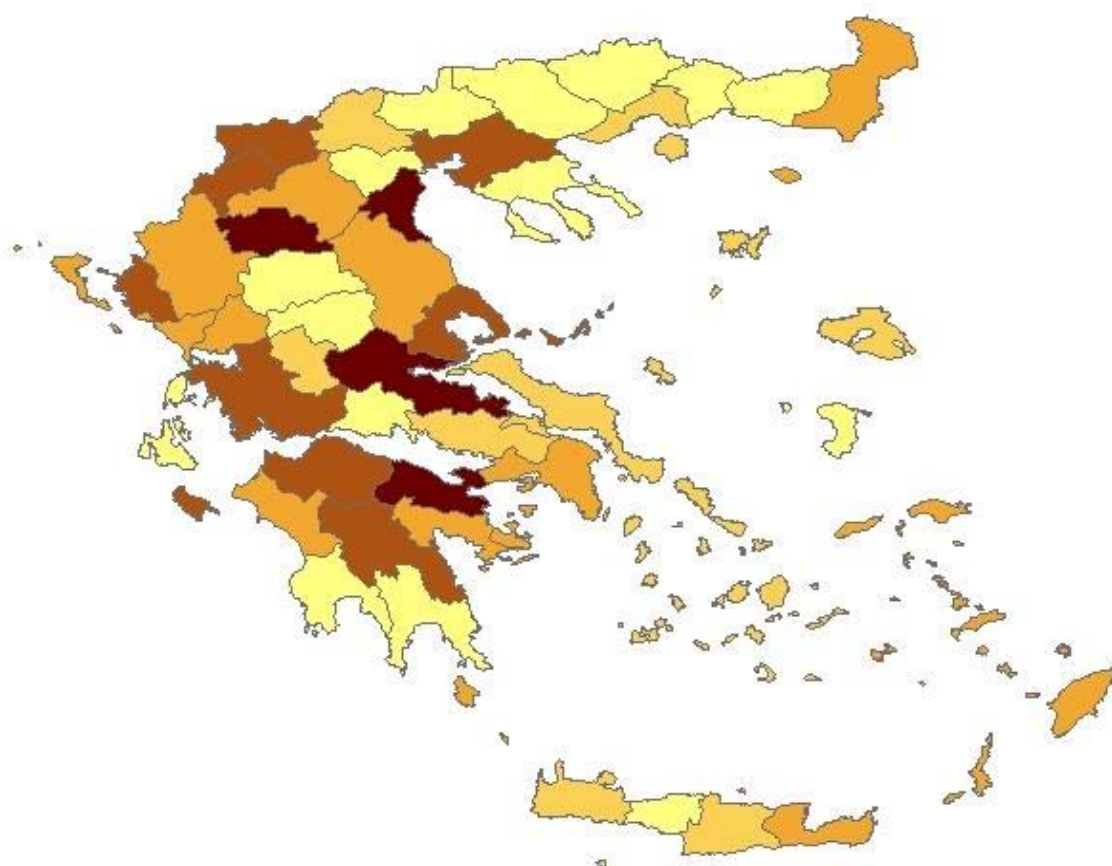
11. Berndt E.R., Hansson B., (1991), *Measuring the contribution of public infrastructure in Sweden*, paper presented at IUI, Sweden.
12. Braunerhjelm P., Faini R., Norman V., Ruane F., Seabright P., (2000), *Integration and the Regions of Europe; How the Right Policies Can Prevent Polarization*, Centre for Economic Policy Research, London.
13. Diamond D., Pironi C., Spence N., (1984), *Infrastructure and Regional Development; Research Review*, Research Report, London School of Economics.
14. Docherty I. and Shaw J., (ed.), 2003, *A New Deal for Transport?*, Oxford: Blackwell Publishing.
15. Handley S., 2004, *Transport Policy in the European Union*, Nugent N., Paterson W., Wrigt V. (eds), Hampshire.
16. Hirschman A., (1957), *Investment Policies and "dualism" in underdeveloped countries*, American Economic Review, pp.550-570.
17. Hoyle B. and Knowles R., (2000), *Modern Transport Geography*, West Sussex: John Wiley and Sons.
18. Richards B., (2001), *Future Transport in Cities*, London: Spon Press.
19. Rovolis A. (1999)., *The Effects of Public Infrastructure Capital on the Economic Development and Productivity of the Metropolitan and Peripheral Regions of Greece: 1976- 1992*", University of London, The London School of Economics and Political Science: unpublished Ph.D dissertation.
20. «Το σχέδιο δράσης για τον "νέο" ΟΣΕ», εύρεση στις 10 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://www.logistics-management.gr/> , αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.google.gr.
21. « Ο ΟΣΕ χάνει το τρένο. Η απελευθέρωση, η προσαρμογή στην κοινοτική νομοθεσία και οι αναταράξεις », εύρεση στις 12 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://tovima.dolnet.gr/>, αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.tovima.gr
22. « Στην εποχή των μηχανών. Μια καταγραφή των μεγάλων έργων που άλλαξαν τη μορφή της Ελλάδας τα τελευταία 130 χρόνια.», εύρεση στις 12 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://tovima.dolnet.gr/>, αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.tovima.gr
23. « Ποιοι ερίζουν για τα 3,7 δις ευρώ των έργων υποδομής. Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι του Υπουργείου Οικονομίας για τη διαχείριση των κοινοτικών

- πόρων.», εύρεση στις 20 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://tovima.dolnet.gr/>, αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.tovima.gr.
24. « Το τρένο της επόμενης δεκαετίας. Αφορά το 1,5 εκατομμύριο κατοίκους της Δυτικής Μακεδονίας, της Ηπείρου, της Δυτικής Στερεάς και της Πελοποννήσου.», εύρεση στις 20 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://tovima.dolnet.gr/>, αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.tovima.gr.
25. « Ψαλίδι στις δαπάνες των δημοσίων επενδύσεων. Το λάθος του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους “άναψε” τα τηλέφωνα.»,
26. « Ικανοποιημένοι οι Έλληνες από τις αστικές συγκοινωνίες και τον σιδηρόδρομο.», εύρεση στις 22 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://tovima.dolnet.gr/>, αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.tovima.gr
27. «Η επαρχία που έγινε περιφέρεια.», εύρεση στις 22 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://news.kathimerini.gr/> αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.kathimerini.gr.
28. Μουρμούρης Ι., «Η σιδηροδρομική πολιτική της Ε.Ε. με αμφιλεγόμενη πορεία.», εύρεση στις 22 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://news.kathimerini.gr/> αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.kathimerini.gr.
29. «Εκτροχιάζονται οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι.», εύρεση στις 22 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα <http://news.kathimerini.gr/> αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.kathimerini.gr.
30. «Γενική Επισκόπηση Επιτροπής Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος “Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες”, εύρεση στις 16 Μαρτίου 2007 στην ιστοσελίδα <http://www.hellaskps.gr/>
31. « Αποτελέσματα της διημερίδας για το σύγχρονο τραμ, 23- 24 Ιουλίου 2005 », εύρεση στις 14 Μαΐου 2007 στην ιστοσελίδα <http://www.demekav.gr/> αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.google.gr
32. « Η Ιστορία του Σιδηρόδρομου στην Ελλάδα », εύρεση στις 10 Απριλίου 2007 στην ιστοσελίδα www.ose.gr
33. ΟΣΕ, « Σε τρεις εταιρείες διασπάται ο ΟΣΕ », εύρεση στις 22 Δεκεμβρίου 2006 στην ιστοσελίδα www.in.gr, αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.google.gr.
34. ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκη, εύρεση στις 16 Μαΐου 2007 στον διαδικτυακό τόπο www.ametro.gr

- 35.** Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, εύρεση στις 16 Μαΐου 2007 στην ιστοσελίδα <http://www.hellaskps.gr/> , αναζήτηση στο διαδικτυακό τόπο www.google.gr
- 36.** Νόμος 3299/2004, Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση, εύρεση στις 23 Μαΐου 2007 στον διαδικτυακό τόπο www.ypetho.gr

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΧΑΡΤΩΝ**

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΙΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (QL) ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1998-2005



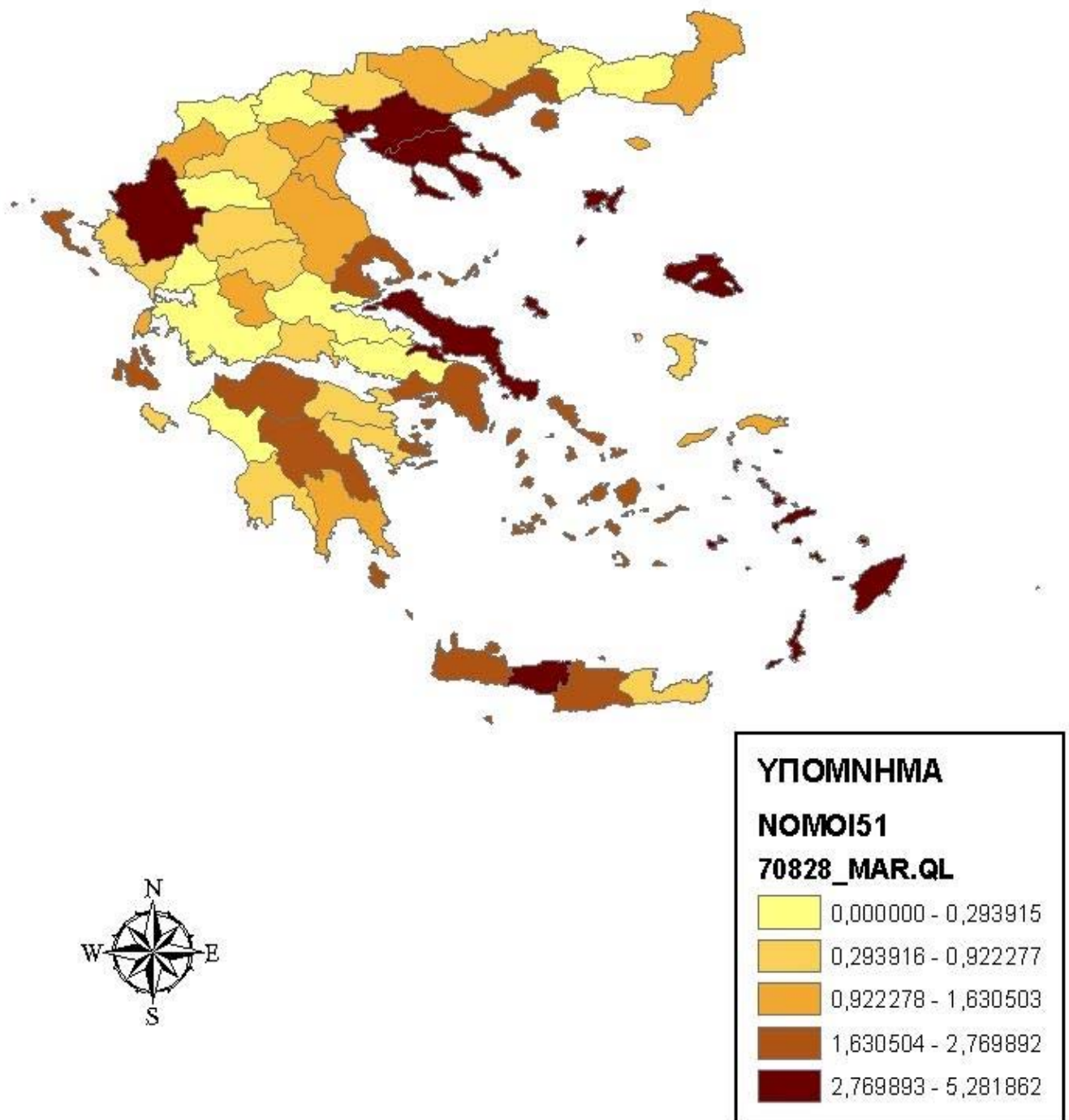
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΝΟΜΟΙ51

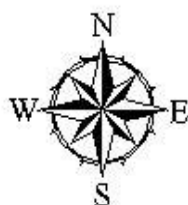
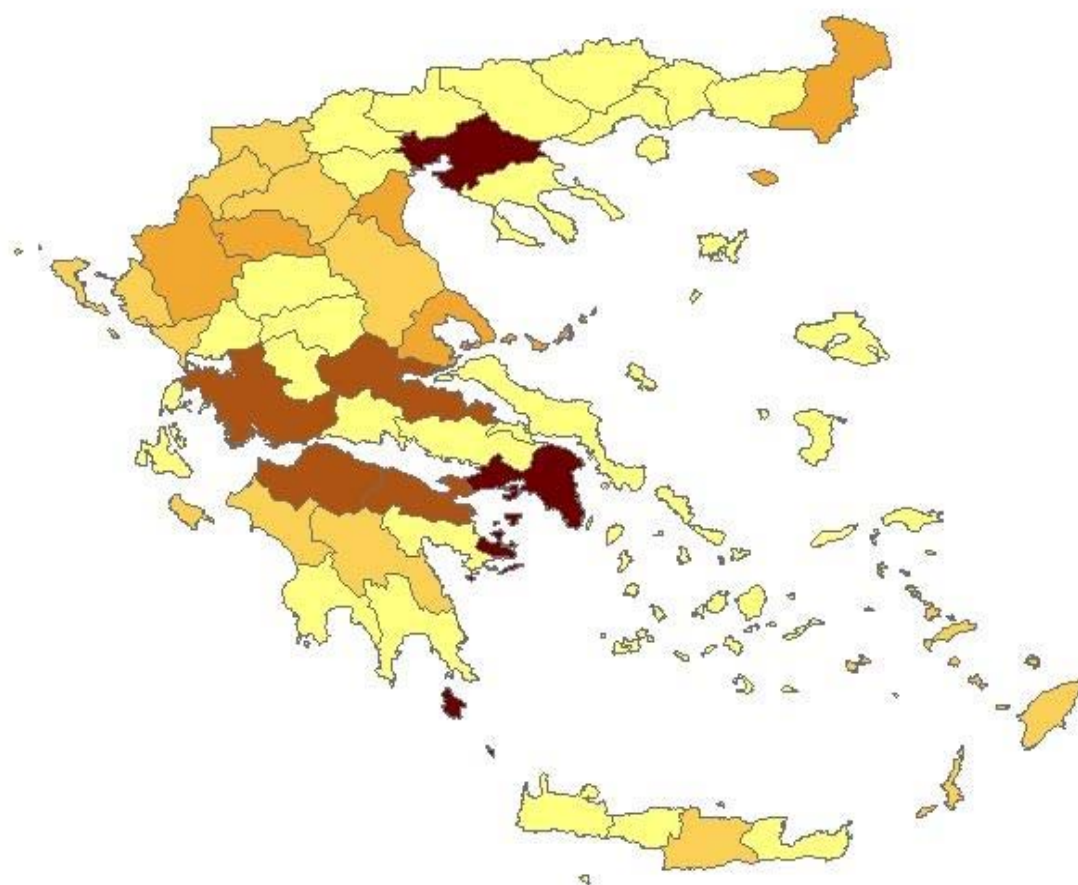
70725_7705.QL

	0,000000 - 0,056341
	0,056342 - 0,200651
	0,200652 - 0,581071
	0,581072 - 1,176157
	1,176158 - 1,834752

ΧΑΡΤΗΣ 2: ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΙΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (QL) ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1981- 1992



ΧΑΡΤΗΣ 3: ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΔΕ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ
ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΥΡΩ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1998-2005



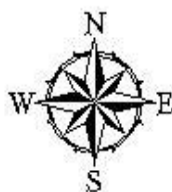
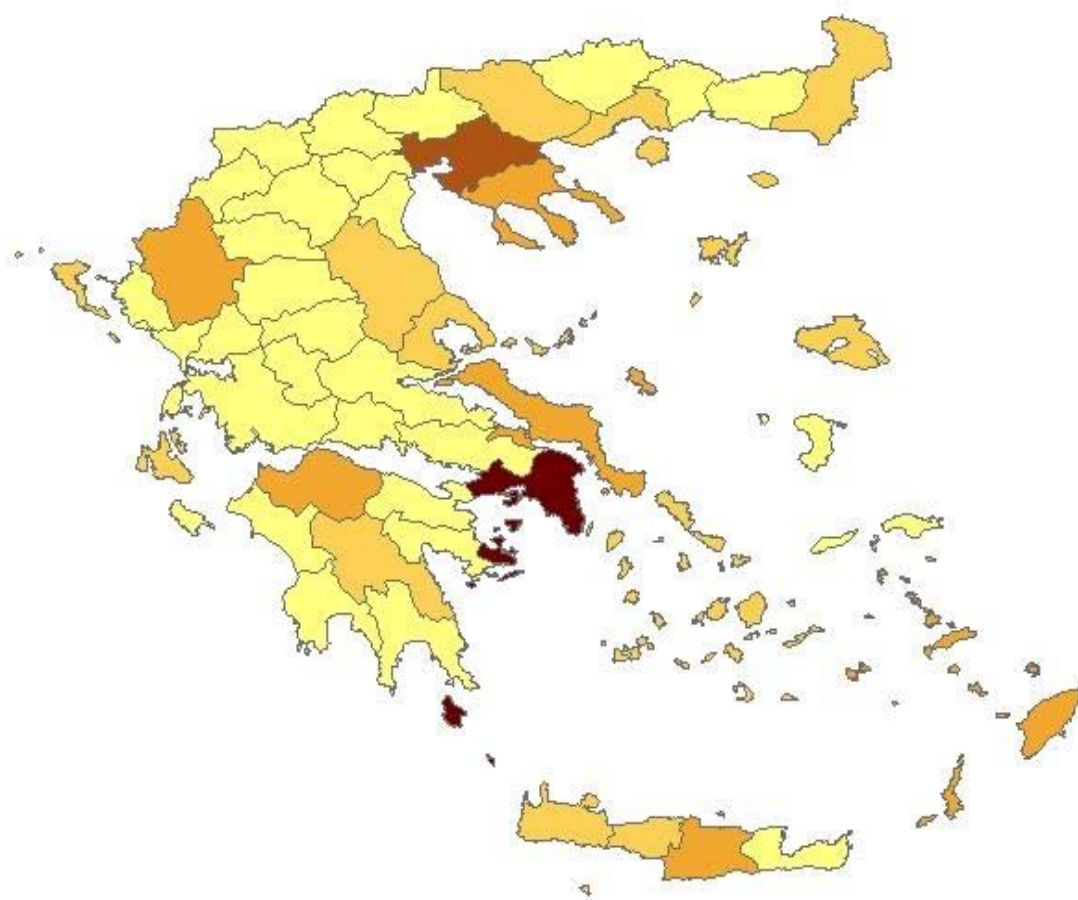
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΝΟΜΟΙ51

70725_7705.ΕΡΕΝΔΥΣΕΙΣ

	0,000000 - 6099,307246
	6099,307247 - 17969,038485
	17969,038486 - 47073,802702
	47073,802703 - 98485,977615
	98485,977616 - 226695,246341

ΧΑΡΤΗΣ 4: ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΔΕ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΥΡΩ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1981- 1992



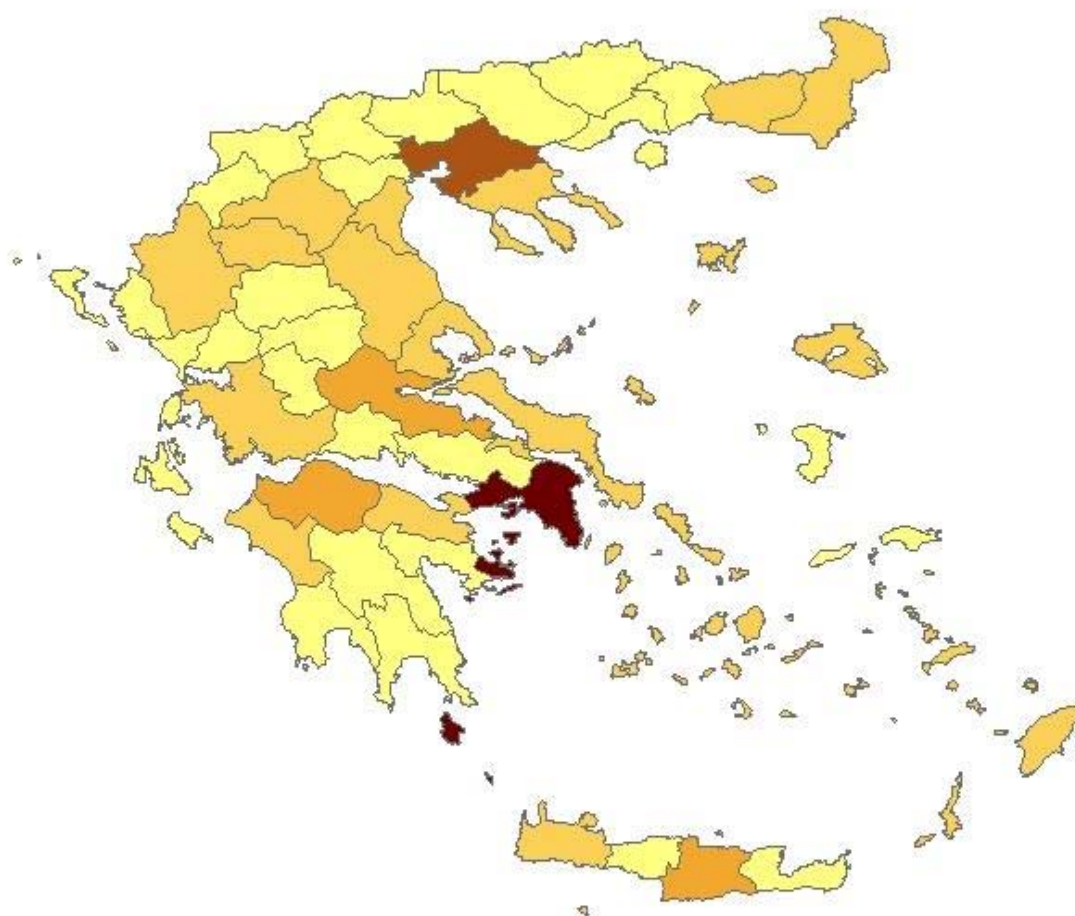
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΝΟΜΟΙ51

70828_MAR.EPENDYSEIS

	0,000000 - 1067,742279
	1067,742280 - 3719,653245
	3719,653246 - 7544,193729
	7544,193730 - 14511,746078
	14511,746079 - 38780,928158

ΧΑΡΤΗΣ 5: ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΔΕ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΥΡΩ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1998- 2005



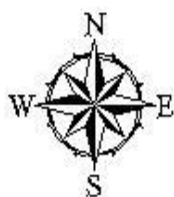
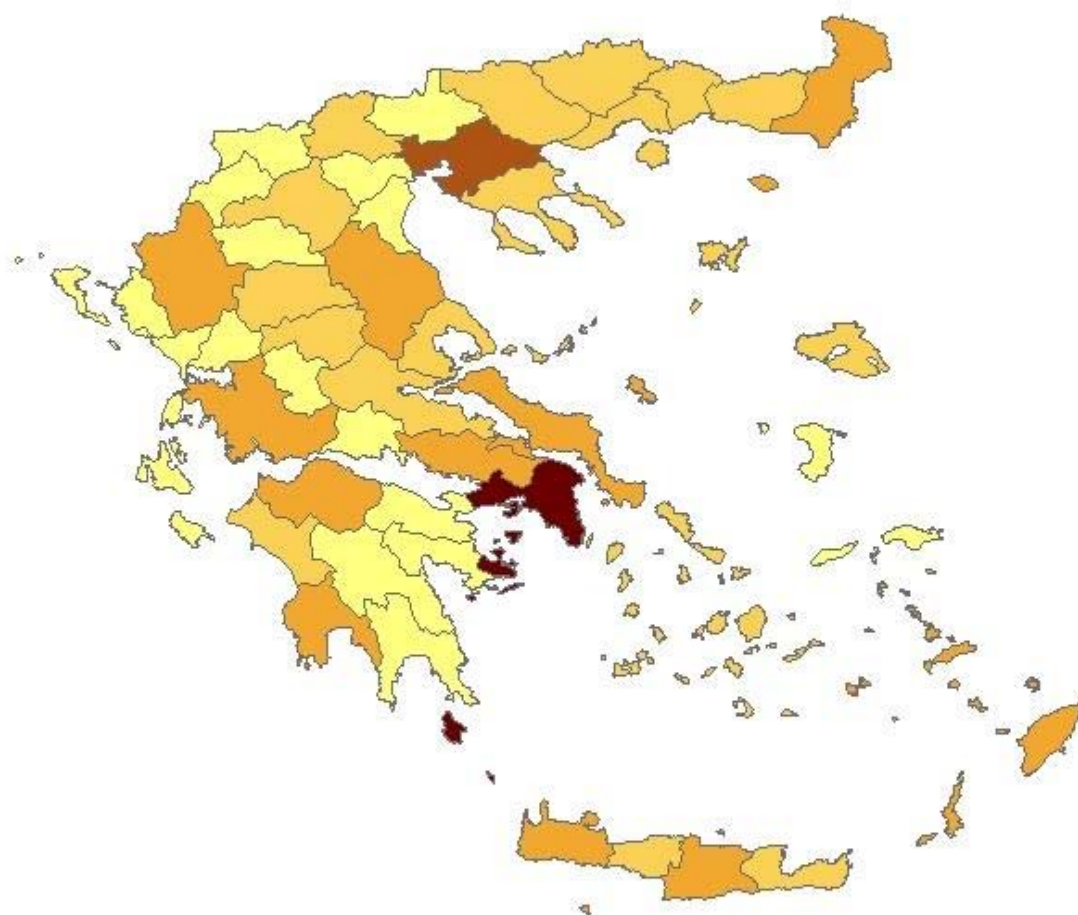
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΝΟΜΟΙ51

70725_7705.SYNOLO_EPE

	26936 - 77704
	77705 - 160061
	160062 - 307952
	307953 - 631742
	631743 - 1560559

ΧΑΡΤΗΣ 6: ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΔΕ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΕΥΡΩ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1981- 1992



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΝΟΜΟΙ51

70828_MAR.SYNOLO_EPE

5762 - 14718
14719 - 24048
24049 - 45133
45134 - 92629
92630 - 392457

