



Χώρος αειχώρας

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

2013

18

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ

ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Πάυλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Πάυλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr

τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα
Special Issue

Υποδομές και Ανάπτυξη

Επιμέλεια

Παντεολέων Σκάγιαννης

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Ανακοίνωση

Από το τεύχος 12 άλλαξε η αρίθμηση του περιοδικού αειχώρος. Καταργείται η αναφορά σε τόμο και τεύχος τόμου, και καθιερώνεται η αναφορά σε αύξοντα αριθμό τεύχους (από την αρχή της έκδοσης του περιοδικού).

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα — Παναγιώτης Πανταζής

Λαγού: Παναγιώτης Πανταζής

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς — Παναγιώτης Πανταζής

Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα

Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Σκάγιαννης Π.	4
Εισαγωγή	
Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.	12
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες	
Αυδίκος Β.	66
Υποδομές στην Ελλάδα: Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006	
Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.	94
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης	
Γιαννακού Α.	116
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια	
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Τσέκερης Θ.	144
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου	
ΑΠΟΨΕΙΣ	
RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος	158

Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες

Παντολέων Σκάγιαννης

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γεώργιος Καπαρός

Επιστημονικός Συνεργάτης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Το άρθρο εξετάζει την ιστορία της ανάπτυξης των υποδομών στην Ελλάδα με ειδική αναφορά στις μεταφορές και στα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών. Ξεκινά από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και εκτείνεται μέχρι σήμερα προσπαθώντας να ανιχνεύσει τις μεγάλες πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις που ιστορικά επηρέασαν τη διαμόρφωση των Μεγάλων Έργων Μεταφορικών Υποδομών (MEMY) στη χώρα. Προτείνουμε μια περιοδοποίηση της ανάπτυξης των υποδομών στην χώρα, λαμβάνοντας υπ' όψη τις σημαντικές κοινωνικο-πολιτικές αλλαγές και μεταβολές στις προτεραιότητες της χώρας, όπως αντανακλώνται και από το μετασχηματισμό του καθεστώτος συσσώρευσης. Παρουσιάζουμε κριτικά ανά περίοδο τους κύριους παράγοντες και τον τρόπο που έχουν επιδράσει στον σχεδιασμό, την χρηματοδότηση και την δημιουργία των υποδομών, και κατά συνέπεια των MEMY.

Η έμφαση δίνεται στις περιόδους μετά τα τέλη της δεκαετίας του '80, τις οποίες θεωρούμε ως τις πλέον πληροφοριοδοτούσες για την διαμόρφωση του σημερινού πλαισίου για τον σχεδιασμό, χρηματοδότηση και υλοποίηση των MEMY. Το άρθρο καταλήγει με τις σκέψεις μας για τα σημερινά δύσκολα διλήμματα και ερωτήματα σχετικά με τα MEMY που βρίσκονται στις φάσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής, δεδομένης της σχετικής σοβαρότητας ευρύτερων προκλήσεων όπως η ιδιωτικοποίηση, η οικονομική παγκοσμιοποίηση, η περιβαλλοντική προστασία και η οικονομική και θεσμική βιωσιμότητα του κράτους.

Λέξεις κλειδιά

Υποδομές, μεταφορές, κατασκευαστική δραστηριότητα, συγκοινωνιακά έργα, Μεγάλα Έργα Μεταφορικών Υποδομών (MEMY), Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ), Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), προγραμματισμός-σχεδιασμός.

The Infrastructure Projects in Greece and the presence of Mega Transport Infrastructure Projects (MTIPs): Changing paradigms and priorities

This article deals with the development of infrastructures in Greece with special reference to the mega transport infrastructure projects (MTIPs). The review starts from the end of the 19th century and spans until today, trying to decipher the major political, economic and social challenges that historically influenced the formation of the Mega Transport Infrastructure Projects. We propose a periodisation according to broader periods that relate both to socio-political changes and to changes of the priorities of the country that reflect the transformation of the regime of accumulation. We present critically the main factors for each period and the way they have influenced the planning, financing and creation of infrastructures, hence of the MTIPs.

Emphasis is particularly attributed to the periods after the 80's which we consider as the most informative for the formation of today's framework for planning and materialisation of MTIPs. The paper concludes with our thoughts on the difficult dilemmas and questions related to MTIPs that are in the phases of planning or construction, given the importance of several broader challenges such as privatisation, economic globalization, environmental protection, and the economic and institutional viability of the state.

Keywords

Infrastructure, transport, construction, mega transport infrastructure projects (MTIPs), Community Support Framework (CSF), planning, National Strategic Reference Framework (NSRF).

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το άρθρο επιχειρεί μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των μεγάλων έργων υποδομών στην Ελλάδα, με έμφαση στα *Μεγάλα Έργα των Μεταφορικών Υποδομών (MEMY)*¹.

Η ιστορική εξέλιξη δεν αναλύεται σε μια απλή εξιστορητική περιγραφή αλλά εξελίσσεται σε δύο διαφορετικές αλληλοσυμπληρούμενες γραμμές: (α) προϋποθέτει ένα

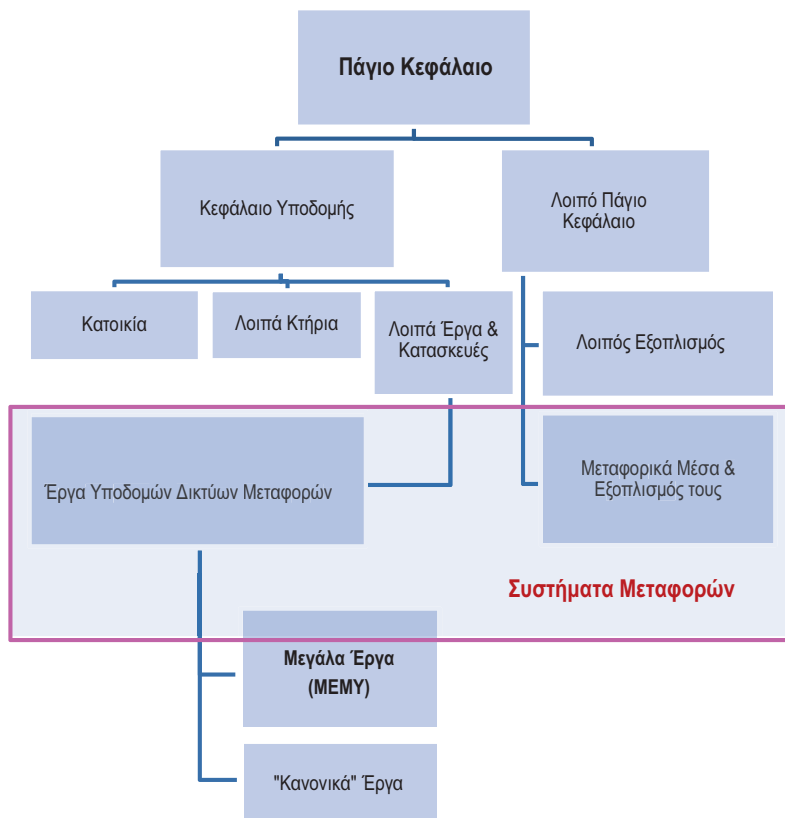
¹ Ως MEMY, σύμφωνα με το OMEGA Centre (2012) και το US Federal Highway Administration θεωρούνται τα έργα που έχουν προϋπολογισμό μεγαλύτερο από 1 δις. δολάρια ΗΠΑ (~750.000 Ευρώ). Στο κείμενο αυτό, λόγω έλλειψης τέτοιων αναλυτικών στοιχείων λαμβάνονται ως MEMY αυτά που είτε γνωσμένα έχουν τέτοιους προϋπολογισμούς (όπως π.χ. η Αττική Οδός) είτε εκτιμάται ότι έχουν βάσει παραδοχών (π.χ. είναι γνωστό ότι ένα χιλιόμετρο αυτοκινητοδρόμου είχε τη δεκαετία του '90 κόστος περίπου 1,2 δις δραχμών = ~3,5 εκ. ευρώ), είτε είναι για την εποχή τους ιδιαιζόντως μεγάλα οπότε εκτιμάται ότι ανεξαρτήτως του κόστους τους έχουν λειτουργήσει ως μεγάλα έργα (π.χ. σιδηρόδρομοι επί Τρικούπη).

θεωρητικό πλαίσιο ένταξης των έργων υποδομών στα ευρύτερα μακροοικονομικά μεγέθη, και (β) προϋποθέτει και διαπιστώνει ότι η εξέλιξη των μεγάλων έργων υποδομών έχει γίνει κατά κύματα των οποίων τις ιστορικές συντεταγμένες επιχειρεί να προσδιορίσει.

2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΝΤΑΞΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Στο Σχήμα 1 φαίνεται η κατά ΕΣΥΕ και κατάταξη των συνθετικών στοιχείων του παγίου κεφαλαίου σε συνδυασμό με την κατά Skayannis (1990) κατηγοριοποίησή τους εν σχέσει με τον χαρακτηρισμό τους ως υποδομή. Στο διάγραμμα φαίνεται και η από το άρθρο προτεινόμενη επέκταση στο χαρακτηρισμό των μεταφορικών συστημάτων, και των ΜΕΜΥ (σε αντιδιαστολή με τα "κανονικά" έργα).

Σχήμα 1. Κατηγοριοποίηση Παγίου Κεφαλαίου - 1

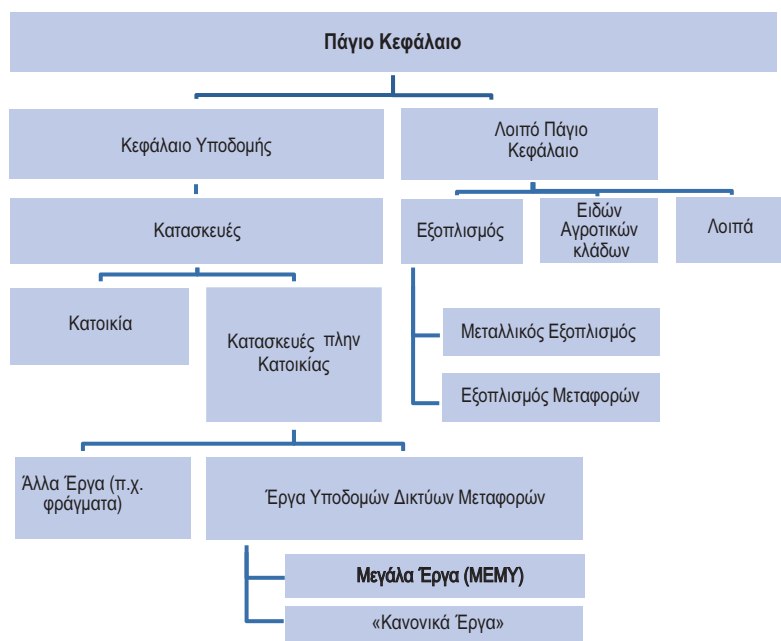


Πηγή: Skayannis, 1990 βασισμένο σε κατηγοριοποίηση ΕΣΥΕ και ίδια επεξεργασία.

Η εξέταση των έργων Υποδομών Δικτύων Μεταφορών (μέρος των οποίων είναι τα ΜΕΜΥ) γίνεται με τη λογική ότι ανήκουν στην ευρύτερη κατηγορία των Λοιπών Έργων και Κατασκευών που με τη σειρά της ανήκει στο Κεφάλαιο Υποδομής, τμήμα του Παγίου Κεφαλαίου που επενδύεται σε ένα κοινωνικό σχηματισμό (υπό την λογική που αναλύεται στο Skayannis, 1990). Από πλευράς παγίου κεφαλαίου, ως σύστημα μεταφορών δεχόμαστε την υποδομή και τα μέσα με τον εξοπλισμό τους.

Αντίστοιχα, η νεότερη κατηγοριοποίηση βάσει της βάσης δεδομένων των ετήσιων μακροοικονομικών μεγεθών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (AMECO), θα έδινε το Σχήμα 2.

Σχήμα 2. Κατηγοριοποίηση Παγίου Κεφαλαίου - 2



Πηγή: Σχήμα 1 και Ιδία επεξεργασία βασισμένη στην κατηγοριοποίηση κατά ΕΛΣΤΑΤ (EUROSTAT/AMECO)

Στην κάθε περίοδο (που ακολούθως θα προσδιορίσουμε), αφού εξετάσουμε το γενικό πλαίσιο της χώρας μέσα στο οποίο υπάγεται, εξετάζουμε την οικονομική εξέλιξη, αξιοποιώντας τα στοιχεία της εξέλιξης του ΑΕΠ, και του κατ' αναλογία Ακαθάριστου Σχηματισμού Παγίου Κεφαλαίου (ΑΣΠΚ) που αναπτύσσεται στη χώρα, ως μια πρώτη προσέγγιση για τις υποδομές. Για την εκτίμηση (διαχρονικά και ανά περίοδο) της συνεισφοράς (η "συνεισφορά" δεν δείχνει αιτιότητα) των επενδύσεων σε υποδομές στην οικονομία, μπορούμε να εξετάσουμε τις τιμές και την διακύμανση διαχρονικά του ΑΣΠΚ (της συνολικής οικονομίας)

ως ποσοστό του ΑΕΠ (βλ. Σχήμα 3). Τα στοιχεία αντλήθηκαν από την ηλεκτρονική βάση δεδομένων μακροοικονομικών μεγεθών AMECO που διαθέτει (σε δισ. EURO), σε ετήσια βάση από το 1960 και μετά, τον Ακαθάριστο Σχηματισμό Παγίου Κεφαλαίου (ΑΣΠΚ) και των κατηγοριών του (που αθροίζουν στον ΑΣΠΚ της συνολικής οικονομίας).

Ο ΑΣΠΚ της συνολικής οικονομίας αποτελεί το άθροισμα του ΑΣΠΚ Γενικής Κυβέρνησης και ΑΣΠΚ Ιδιωτικού Τομέα. Επίσης, από την AMECO διατίθεται ο ΑΣΠΚ Κατασκευών, ο ΑΣΠΚ Εξοπλισμού, ο ΑΣΠΚ Ειδών Αγροτικών κλάδων και ο ΑΣΠΚ Λοιπών Ειδών. Οι τέσσερις παραπάνω κατηγορίες αθροίζουν κατά την ίδια έννοια στον Ακαθάριστο Σχηματισμό Παγίου Κεφαλαίου της συνολικής οικονομίας. Με την σειρά του ο ΑΣΠΚ κατασκευών διατίθεται και ως άθροισμα του ΑΣΠΚ Κατοικίας και του ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας, ενώ ο ΑΣΠΚ Εξοπλισμού αποτελείται από τον ΑΣΠΚ Μεταλλικών Ειδών και Εξοπλισμού και τον ΑΣΠΚ Εξοπλισμού Μεταφορών.

Επομένως, ο ΑΣΠΚ είναι ένας ασφαλής δείκτης για την εξέταση της ανάπτυξης των υποδομών, και μπορεί να περιοριστεί με το υποσύνολό του των κατασκευών και εν συνεχεία να μελετηθεί με την εξαίρεση ή όχι του τομέα της Κατοικίας, που είναι μεν υποδομή της ανθρώπινης δραστηριότητας του κατοικείν αλλά ο όγκος της είναι τέτοιος που αλλοιώνει τα συμπεράσματα εάν κανείς θέλει να πλησιάσει περισσότερο προς τον σκληρό πυρήνα των υποδομών και δη των μεταφορικών. Επομένως, με δεδομένο ότι υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα μόνο για τα μεγέθη που περιγράψαμε, στο παρόν κείμενο γίνεται η επιλογή των "κατασκευών πλην κατοικίας", ως η καλύτερη προσέγγιση για τις επενδύσεις παγίου κεφαλαίου στις υποδομές μεταφορών².

Η εστίαση στα MEMY, έπεται και αναπτύσσεται βάσει βιβλιογραφικών δεδομένων για τα έργα που είναι γνωστά, ελλείψει ακριβών ποσοτικών στοιχείων. Τα MEMY που λόγω του μεγέθους τους είναι σε κάθε περίοδο γνωστά και διακριτά, αναφέρονται συγκεκριμένα και τουλάχιστον είναι συγκρίσιμα κατά τον αριθμό τους.

3. Η ΠΕΡΙΟΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Η ανάπτυξη των έργων υποδομών στην Ελλάδα, από την ίδρυση του κράτους μέχρι σήμερα, ακολουθεί μεταβαλλόμενα υποδείγματα. Τα υποδείγματα αυτά μπορούμε να τα διακρίνουμε βάσει συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, ενώ οι μεταβάσεις από το ένα υπόδειγμα στο άλλο συνδέονται με πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές και σημαντικά γεγονότα, τόσο σε τοπικό (εθνικό), όσο και σε υπερεθνικό επίπεδο.

² Επί της ουσίας αν εξαιρεθούν οι υποδομές μεταφορών (δρόμοι, λιμάνια, αεροδρόμια, κ.λπ.) οι κατασκευές πλην κατοικίας περιλαμβάνουν για τον ιδιωτικό τομέα κυρίως εργοστάσια, ξενοδοχεία και αποθηκευτικούς χώρους και για τον δημόσιο επιπροσθέτως ενεργειακά και υδραυλικά έργα. Εδώ γίνεται η υπόθεση πως τον κύριο όγκο αποτελούν τα έργα υποδομής μεταφορών.

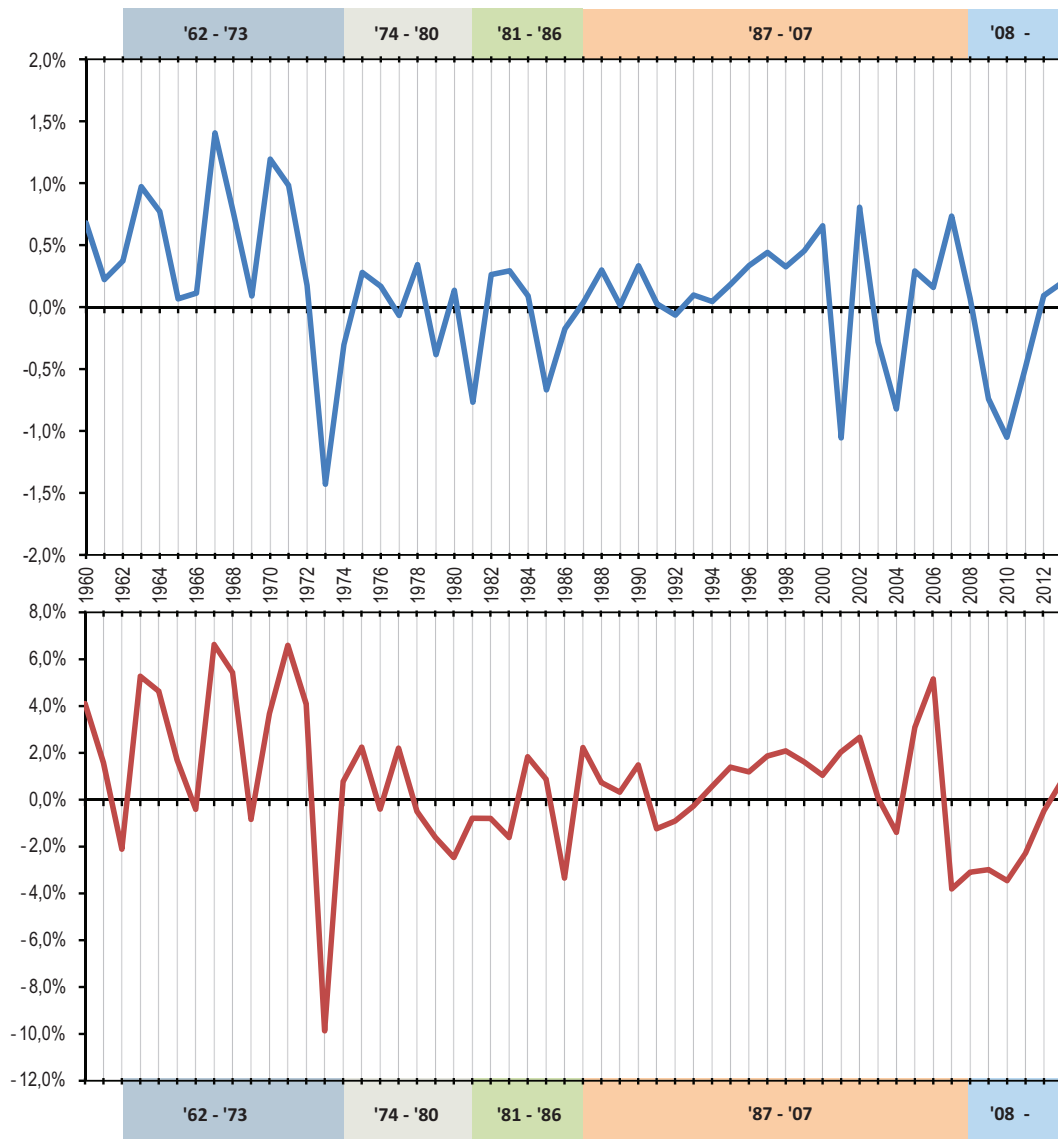
Η περιοδοποίηση που προτείνεται στο παρόν άρθρο βασίζεται σε σχετικές αντίστοιχες περιοδοποιήσεις της Ελληνικής οικονομικής ιστορίας (βλ. Καυκαλάς 1981· Skayannis, 1990· Μηλιός, 2000· Φραγκιαδής, 2007· Ιωακειμόγλου, 2008) και υιοθετεί τις κρίσιμες καμπές της, στο βαθμό που επιδρούν στην ανάπτυξη των υποδομών και των ΜΕΜΥ. Επίσης, βασίζουμε την περιοδοποίηση στην διαχρονική διακύμανση των, σταθμισμένων με το ΑΕΠ, Ακαθάριστων Επενδύσεων Παγίου Κεφαλαίου (Ακαθάριστου Σχηματισμού Παγίου Κεφαλαίου [ΑΣΠΚ]) και Ακαθάριστων Επενδύσεων Παγίου Κεφαλαίου Κατασκευών πλην Κατοικίας (Ακαθάριστου Σχηματισμού Παγίου Κεφαλαίου Κατασκευών πλην Κατοικίας [ΑΣΠΚ πλην κατοικίας]). Όπως φαίνεται στο Σχήμα 3 (αλλά και στα σχήματα του Παραρτήματος), η δυναμική των υποδομών στην οικονομία παρουσιάζει εναλλασσόμενα πρότυπα, τα οποία, πολύ ευδιάκριτα διακόπτονται από δραστικές μεταβολές του, σταθμισμένου με το ΑΕΠ, όγκου των Ακαθάριστων Επενδύσεων Παγίου Κεφαλαίου. Οι μεταβολές αυτές φαίνεται να αποτελούν τα σημεία καμπής που σηματοδοτούν την μετάβαση από την μία περίοδο στην επόμενη. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα κυρίως τα έτη 1962, 1973, 2007, αλλά και τα '80 και 1986 απετέλεσαν σημεία καμπής, τα οποία συμπίπτουν με σημαντικές γενικότερες εξελίξεις.

Κατ' αυτή την έννοια, λαμβάνοντας υπ' όψη σημαντικές κοινωνικο-πολιτικές αλλαγές και αναλύσεις επί της οικονομίας των υποδομών και του μετασχηματισμού του καθεστώτος συσσώρευσης στην Ελλάδα (βλ. Σκάγιαννης, 1994), διαιρούμε την ιστορία της ανάπτυξης των υποδομών στην χώρα σε 7 περιόδους.

Για κάθε μια από τις περιόδους εξετάζουμε, τις πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές και τα σημαντικά γεγονότα που τις σηματοδοτούν, με σκοπό να διερευνηθεί ποιες από τις εν λόγω αλλαγές και τα γεγονότα έχουν πιθανόν επιδράσει σε αλλαγή του υποδείγματος ανάπτυξης των έργων υποδομών και των ΜΕΜΥ. Τέτοιες αλλαγές που επιδρούν στο γενικότερο ιστορικό πλαίσιο είναι αυτές που έχουν διεθνή σημασία (πόλεμοι παγκόσμιες οικονομικές κρίσεις εδαφικές επεκτάσεις), εθνική σημασία (καθεστωτικές αλλαγές, σημαντικά γεγονότα) ή είναι τεχνολογικές και θεσμικές εξελίξεις, και εξετάζονται παράλληλα και με τις κρίσιμες συγκείμενες χωρικές και οικονομικές συνθήκες που επικρατούν, όπως, η οικονομική ανάπτυξη (σε όρους ΑΕΠ), η μεγέθυνση σχετικών κλάδων της οικονομίας (Κατασκευές, Βιομηχανία), η χωρική ολοκλήρωση, και η αστικοποίηση.

Η διαίρεση αυτή σε περιόδους και η εξέταση των αλλαγών και των συγκείμενων συνθηκών ανά περίοδο αξιοποιείται ως μεθοδολογικό εργαλείο για την διερεύνηση των μεταβαλλόμενων υποδειγμάτων ανάπτυξης των ΜΕΜΥ. Ερευνούμε, συνεπώς, τον βαθμό που κάθε μια από τις περιόδους αυτές αντικατοπτρίζει ένα διαφορετικό υπόδειγμα ανάπτυξης των ΜΕΜΥ, βασισμένο σε μεταβαλλόμενα χαρακτηριστικά.

Σχήμα 3. Συνεισφορά του ΑΣΠΚ [3α] και του ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας [3β] στην Αύξηση του ΑΕΠ (Ποσοστό του ΑΕΠ του προηγούμενου έτους)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

3.1 Οι υποδομές στην Ελλάδα από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τη λήξη του εμφυλίου πολέμου (1949)

Κατά την περίοδο αυτή, η εξέλιξη της πρώτης και η δεύτερη βιομηχανική επανάσταση, επέφεραν πρωτόγνωρη τεχνική πρόοδο που γεννούσε νέα συστήματα υποδομών για τις περισσότερες από τις ανθρώπινες δραστηριότητες.

Ο ατμός είχε ήδη αρχίσει να χρησιμοποιείται από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα ενώ η χρήση του στα εργοστάσια υφαντουργίας είχε ξεκινήσει ήδη από το τελευταίο τρίτο του 18^{ου} αιώνα. Το τσιμέντο Πόρτλαντ είχε ήδη ανακαλυφθεί από το 1824 ενώ ο τόνος ανακαλύφθηκε το 1830, τη χρονιά που η Ελλάδα κέρδισε επισήμως την ανεξαρτησία της. Η άνοδος της βιομηχανίας και η μαζική παραγωγή ατσαλιού οδήγησαν στην κατασκευή νέων υποδομών (π.χ. φωτισμός του Λονδίνου μεταξύ 1812-1820). Ειδικότερα στις μεταφορές, η ανάπτυξη των νέων μέσων (σιδηρόδρομος –ατμομηχανές από το 1825, ποδήλατο, ατμόπλοιο, και αργότερα αυτοκίνητο) απαίτησε την ανάπτυξη πολύ σημαντικών νέων υποδομών που συμβάδισαν με τις τεχνολογικές εφαρμογές των αλληπάλληλων κυμάτων τεχνολογικών εφευρέσεων με προεξάρχοντα τον ηλεκτρισμό.

Κατά τη διάρκεια της μεγάλης αυτής περιόδου, τόσο η Ευρώπη όσο και η βόρεια Αμερική διήρχοντο παράλληλα μια πορεία αναδιατάξεων με την κυριάρχηση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής και τη δημιουργία των εθνικών κρατών που συνοδεύτηκαν με εντάσεις επαναστάσεις και πολέμους (π.χ. Κριμαϊκός 1853-56, 1^{ος} και 2^{ος} ΠΠ), όπως και με σημαντικές οικονομικές κρίσεις (π.χ. 1873, 1929). Οι εξελίξεις αυτές που σάρωναν την Ευρώπη και τη βόρεια Αμερική, δεν μπορούσαν να αφήσουν ανεπηρέαστη την Ελλάδα, τόσο στο εθνικό πολιτικό πεδίο (με τη διάλυση μάλιστα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας), όσο και στο πεδίο των υποδομών και της τεχνολογίας.

Για την Ελλάδα, η περίοδος αυτή είχε ως κεντρικό χαρακτηριστικό της τη συγκρότηση του νεοελληνικού κράτους και τη σταθεροποίηση της εδαφικής επικράτειας της χώρας. Τα συγκροτησιακά στοιχεία αφορούσαν τόσο στην πορεία του κοινωνικο-οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης, τη σταθεροποίηση των πολιτειακών θεμάτων, την εθνολογική διαμόρφωση, όσο και στη δόμηση μιας ηγεμονικής αφήγησης με τα απαραίτητα συμβολικά στοιχεία της. Η ευρύτερη αυτή περίοδος θα μπορούσε να διαιρεθεί σε δύο μεγάλες υποπεριόδους: από την γέννηση του ελληνικού κράτους μέχρι τη μικρασιατική καταστροφή, και από αυτήν, μέσω του μεσοπολέμου, μέχρι τη λήξη του εμφυλίου πολέμου.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 19^{ου} αιώνα, στο πλαίσιο της οργάνωσης του νέου ελληνικού κράτους, έγιναν προσπάθειες να σχεδιαστεί και να "κατασκευαστεί" η πρωτεύουσα, η Αθήνα. Όμως η έναρξη της κατασκευής μεγάλων έργων υποδομής δεν ξεκί-

νησε παρά στο τελευταίο μέρος του 19^{ου} αιώνα, με το πρώτο κύμα να υλοποιείται κυρίως από τις κυβερνήσεις Τρικούπη³.

Διαχρονικά από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι και το 1949, η χώρα χαρακτηρίστηκε κυρίως από τη σταδιακή της επέκταση μέσω των αλληπάλληλων πολέμων που μετά από μια σχετική ανάπαυλα μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους εκτυλίχθηκαν από το 1897 και μετά με μια πρωτοφανή επιμονή και διάρκεια⁴, μέχρι την ενσωμάτωση των Δωδεκανήσων το 1949. Οι εδαφικές επεκτάσεις συνοδεύτηκαν από επίσης συνεχείς καθεστωτικές μεταβολές που επικεντρώθηκαν μέχρι τη μικρασιατική καταστροφή κυρίως σε δύο βασικούς αλληλοσυνδεόμενους άξονες: στο εσωτερικό της χώρας το πολιτειακό ζήτημα με τη μορφή της διαρκούς προσπάθειας για την κατοχύρωση συνταγματικών και δημοκρατικών ρυθμίσεων και ελευθεριών, ενώ στο εξωτερικό με τη μορφή των διαμαχών για την ένταξη της χώρας σε διεθνή στρατόπεδα (1^{ος} ΠΠ και εθνικός διχασμός). Κατά την περίοδο του μεσοπολέμου επετάθη εκτός εξαιρέσεων η πολιτική αστάθεια και ενετάθη το πολιτειακό ζήτημα με τη διαμάχη περί του θέματος της βασιλείας, ενώ υπήρξαν αλληπάλληλα στρατιωτικά πραξικοπήματα και δραματικές πολιτειακές αλλαγές όπως η δικτατορία Μεταξά. Η εθνική και πολιτική ρευστότητα και εν γένει οι εξελίξεις συνοδεύτηκαν από την μεταβολή της εθνικής σύνθεσης στη χώρα, το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα προς Αμερική, αλλά και την εισροή 1,2 –τουλάχιστον– εκατομμυρίου μικρασιατών προσφύγων (βλ. παράρτημα: Πίνακας Π-1) οι οποίοι στις μεν μεγάλες πόλεις κατά ένα μέρος τους απασχολήθηκαν στην βιομηχανία ενώ στην περιφέρεια στον αγροτικό τομέα. Στο βαθμό που η Ελλάδα ήταν κυρίως αγροτική χώρα, καθ' όλες αυτές τις περιόδους οι κυβερνήσεις προέβαιναν σε αγροτικές μεταρρυθμίσεις (1871, 1917, διανομή γαιών μετά το '22), ενώ η βιομηχανία υπήρξε ανερχόμενη ιδιαιτέρως μέχρι το 1922, αλλά και το διάστημα 1933-1936.

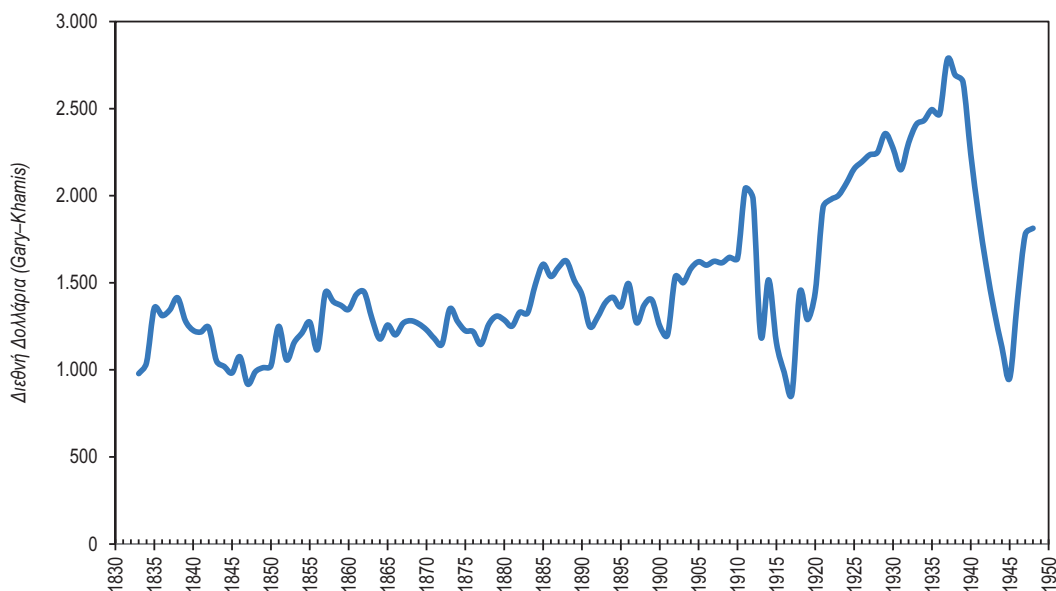
Κατά την πρώτη περίοδο μέχρι τη Μικρασιατική καταστροφή, η οικονομική πορεία της χώρας, όπως αποτυπώνεται στο Σχήμα 4 με την ανάπτυξη του κατά κεφαλήν ΑΕΠ, σύμφωνα με τους Κωστέλενο κ.ά. (2007), είναι σταθερά ανοδική, με συνεχείς αυξομειώ-

³ Ο Χαρίλαος Τρικούπης υπήρξε Πρωθυπουργός της Ελλάδας κατά τις εξής χρονικές περιόδους: 1875, 1880, 1882-85, 1886-1890, 1892-1893, and 1893-1895.

⁴ 1897 Εκστρατεία στην Κρήτη
 1897 Ελληνοτουρκικός πόλεμος, ήττα στη Θεσσαλία – Διεθνής οικονομικός έλεγχος
 1912-1913 και 1913 Βαλκανικοί Πόλεμοι
 1914-1918 Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος 1916 Κίνημα Αμύνης στη Θεσ/νίκη (Βενιζέλος), αποχώρηση Κων/νου το 1917 είσοδος στον πόλεμο (κατά Βουλγάρων-Γερμανών στο Σκρα)
 1919-1922 Μικρασιατική Εκστρατεία
 1923 Κατάληψη Κέρκυρας από Ιταλούς (περίπου ένας μήνας)
 1925 Ελληνική εισβολή στη Βουλγαρία (Πάγκαλος)
 1940-1945 Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος 1940-1945
 1945-1949 Ελληνικός Εμφύλιος Πόλεμος

σεις που αναδεικνύουν την έντονη κυκλική διακύμανση γύρω από την τάση, με περιόδους στασιμότητας αλλά και ταχειών επεκτάσεων (1866-1873, 1883-1888). Μετά την πτώχευση του 1897 και τη σχετική οικονομική συρρίκνωση εμφανίζεται ανάκαμψη την περίοδο 1900-1910 που δίνει τη θέση της στις αρνητικές διακυμάνσεις της περιόδου των πολέμων. Ιδιαίτερο ρόλο έπαιξε και ο αντίκτυπος της μεγάλης ύφεσης (κραχ) του 1929 που επηρέασε πολύ δυσμενώς αρχικά τον αγροτικό τομέα, και ακολούθως τις εξαγωγές (μείωση 11%) τις εισροές κεφαλαίων και τον βιομηχανικό τομέα, ενώ επιδεινώθηκε το ισοζύγιο πληρωμών (ΤτΕ, 2009). Όπως παρατηρούν οι Κωστελένος κ.ά., "οι ταχείς ρυθμοί ανόδου θα επανέλθουν μόνο μετά την οξεία κρίση των ετών 1931-1932 και θα διακοπούν από τον νέο αιματηρό γύρο πολέμων και εμφύλιων συγκρούσεων. Το 1937 η ελληνική οικονομία άγγιξε το ύψος ρεκόρ των 373 αποπληθωρισμένων δραχμών (ή 2.526 "διεθνών δολαρίων Ι.Α.Δ. του 1990") κατά κεφαλήν επίπεδό που φαίνεται ότι μεταπολεμικά ξεπεράστηκε μόνο το 1959 με 2.538 διεθνή δολάρια Ι.Α.Δ. του 1890".

Σχήμα 4. Κατά κεφαλή ΑΕΠ από το 1833 ως και το 1948 (τιμές 1990)



Πηγή: New Maddison Project Database

Οι εξελίξεις αυτές από μόνες τους (πόλεμοι, εδαφικές επεκτάσεις, αγροτική παραγωγή, αλλά και άνοδος της διεθνούς ναυτιλίας) έκαναν απαραίτητη την ύπαρξη νέων μεταφορικών υποδομών. Η αναγκαιότητα αυτή όμως πήγαζε και από την ανάγκη εκσυγχρο-

νισμού (στο πλαίσιο της γενικότερης εξέλιξης του δυτικού καπιταλιστικού συστήματος) ώστε να μπορέσει η χώρα να λειτουργήσει καλύτερα στη διεθνή οικονομική κοινότητα με τις ανερχόμενες εμπορικές δραστηριότητές της. Η εγκατάσταση των σημαντικών αυτών υποδομών στη χώρα παρουσίασε πυκνώσεις σημαντικού μεγέθους στο χρόνο, με σημαντικότερη κατά την περίοδο αυτή το κύμα των υποδομών την περίοδο του Τρικούπη. Την προ Τρικούπη εποχή, τα σημαντικότερα έργα υπήρξαν η κατασκευή της οδού Πειραιώς (1835), η τηλεγραφική σύνδεση της Αθήνας με τις πρωτεύουσες των νομών το 1859, το δίκτυο φωταερίου για το φωτισμό της Αθήνας το 1862, Οδικό δίκτυο 605 χλμ. (μέχρι το 1972), και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος Πειραιώς Αθηνών (Θησείο –έναρξη λειτουργίας 1869)⁵ (βλ. Καλιάνου, 2006). Από τις διάφορες ιστορικές αναδρομές συνάγεται ότι ακόμη και την περίοδο αυτή η συντριπτική πλειοψηφία των έργων υποδομής αφορούν σε έργα υποδομής μεταφορών. Αυτό είναι βέβαια λογικό αν αναλογιστεί κανείς ότι οι μετέπειτα ανταγωνιστές (ηλεκτρισμός τηλεπικοινωνίες δεν έχουν ακόμη εμφανιστεί σε πλήρη εμπορευματοποιημένη ανάπτυξη).

Με την έλευση του Τρικούπη στην πρωθυπουργία της χώρας (1875) η κατασκευή μεγάλων έργων υποδομών επιταχύνεται. Σύμφωνα με τον Τσοκόπουλο (1999), τα μείζονα έργα υποδομής στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και στην αρχή του 20^{ου}, ήταν τα σιδηροδρομικά⁶ και οδικά έργα (ίδρυση ταμείου οδοποιίας και κατασκευή 4.000 χλμ. ως το 1890), η κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου (1892-93)⁷, ο εξηλεκτρισμός (εννοείται η έναρξή του)⁸ το σύστημα ύδρευσης της Αθήνας, η ανακατασκευή του λιμένος του Πειραιά, φάρων και γεφυρών, και η αναδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917. Οι Χαϊκάλης κ.ά. (2002) προσθέτουν την αποξήρανση της λίμνης της Κωπαΐδας, και την ανέγερση σημαντικών κτηρίων, ενώ ο Σαρηγιάννης (2000), ειδικά για την Αθήνα, δίνει σημασία στην περαιτέρω ανάπτυξη του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου Αθηνών Πειραιά (1869 μέχρι και 1910) και του ευρύτετου δικτύου τροχιοδρόμων (τραμ) που από το 1883, την εποχή του ιπποτροχιοδρόμου, κατέληξε το 1910 να μετακινεί με ηλεκτροκίνηση 23 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Σύμφωνα με το ΙΜΕ: *"Ο πρώτος που πέτυχε να εφαρμόσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα κατασκευής μεγάλων δημόσιων έργων ήταν ο Χ. Τρικούπης. Το πρόγραμμά του υλοποιή-*

⁵ Ειδικά για την ανάπτυξη του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (μετρό ή "ηλεκτρικού") αλλά και για την ιστορία των συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας, βλ. Νάθενας κ.ά. (2007).

⁶ Ειδικά για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων την περίοδο 1882-1910, βλ. Παπαγιαννάκης (1982), όπου αναλύεται διεξοδικά η σχετική ιστορία στο ευρύτερο πλαίσιο της, και αναδεικνύεται ο ρόλος του διεθνούς τραπεζικού κεφαλαίου και των ξένων κατασκευαστικών εταιρειών.

⁷ Ειδικά για τη διώρυγα της Κορίνθου, βλ. Παπαγιαννοπούλου (1989), όπου το έργο αναλύεται από τεχνική και πολιτικο-οικονομική άποψη μέσα στο πλαίσιο της εποχής του.

⁸ Ειδικά για το ζήτημα της ιστορίας του εξηλεκτρισμού της χώρας, βλ. Παντελάκης (1991).

θηκε με επιτυχία και αποτέλεσε τη βάση για την περαιτέρω ανάπτυξη της χώρας. Ωστόσο, τα ποσά που δαπανήθηκαν για την πραγματοποίηση των έργων επιβάρυναν τον κρατικό προϋπολογισμό και απορρόφησαν σημαντικό μέρος των εξωτερικών δανείων, γεγονός που συγκαταλέγεται στα αίτια που οδήγησαν ή τουλάχιστον επιτάχυναν την πτώχευση του 1893" (ΙΜΕ, 2000).

Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, δεν σημειώνεται κάποια δραματική εξέλιξη στις υποδομές και ιδιαίτερα στις μεταφορικές, εκτός από την επέκταση διαφόρων δικτύων, όπως του δικτύου υδρεύσεως με την κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα από την Ούλεν (1923) και της τηλεφωνίας από την Siemens-Halke (1930), καθώς και των μεγάλων αποξηραντικών έργων Αξιού, Λουδία, Στρυμόνα, Κωπαΐδας (Σαρηγιάννης, 2000: 120-121). Πολλά τέτοια μεγάλα δημόσια έργα κατά την περίοδο 1923-1940 έγιναν με τη χρηματοδότηση ξένων κεφαλαιούχων, που επίσης τοποθέτησαν σημαντικά ποσά υπό μορφή προσφυγικών δανείων προς το ελληνικό δημόσιο (Ιστότοπος ΙΜΕ). Στον τομέα των μεταφορικών υποδομών, υπήρξε η κατασκευή των τροχιοδρόμων στην Καλαμάτα, Βόλο, Πάτρα, Σάμο, Πειραιά-Πέραμα, και ο συνδυασμός παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και ηλεκτροκίνητων μεταφορών στην Αττική (οι μετέπειτα ΗΕΜ και ΕΗΣ) από την Power & Traction (Ηλεκτρική Εταιρεία Αθηνών-Πειραιώς). Μια αρκετά σημαντική όμως εξέλιξη το 1927 υπήρξε η Σύμβαση της Εταιρείας Μακρή για πυκνό οδικό δίκτυο στον ελληνικό χώρο, με χρηματοδότηση από αγγλικές τράπεζες, συνεργαζόμενες αμερικανικές, και τη Shell, με τη συνακόλουθη ανάδειξη του λόμπυ του αυτοκινήτου (βλ. Σαρηγιάννης, 2000: 120-121).

Καθίσταται σαφές ότι τα σημαντικότερα έργα υποδομών της περιόδου αυτής ήταν τα των μεταφορών και ότι οι σημαντικότερες των μεταφορών ήταν αυτές της σταθερής τροχιάς. Η σημασία των μεταφορικών υποδομών υπερέβαινε και του αντικειμένου τους, πράγμα που φαίνεται από τον ρόλο του Υπουργείου Μεταφορών που ήταν το ίδιο υπεύθυνο για τον σχεδιασμό, όπως για την αναδόμηση της Θεσσαλονίκης και άλλων βορειοελλαδικών πόλεων (μέσα του '30, αλλά και για τα δημόσια έργα, βλ. Kafkoulas και Vitoroulou, 2002).

Εν κατακλείδι, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι και τον 2^ο ΠΠ μέρος της προσπάθειας για τη συγκρότηση του ίδιου του συνεχώς μέσω πολέμων επεκτεινόμενου χωρικά κράτους απετέλεσαν οι υποδομές, ιδιαίτερα οι μεταφορικές. Η εξέλιξη των υποδομών παρότι εμφανίζεται εντονότερη (βοηθούσης και της εξέλιξης της τεχνολογίας του ατσαλιού, ατμού, ηλεκτρισμού) μετά από το τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα παρουσιάζει μια μεγάλη πύκνωση την τρικουπική περίοδο ενώ στον μεσοπόλεμο συνεχίζει σε "ήπιους τόνους", πάντα όμως με εξωτερικό κυρίως δανεισμό και την ανάμειξη ξένων εταιρειών. Αυτό το πρώτο κύμα έργων υποδομής, που έχει ονομαστεί "έργα Τρικούπη", και που εξέφρασε τις προσπάθειες για τη δημιουργία ενός σύγχρονου

και συνεκτικού κράτους, εγκαθίδρυσε παράλληλα τις προϋποθέσεις για την βιομηχανική άνοιξη της μεσοπολεμικής περιόδου που πέρασε ιδιαίτερες διακυμάνσεις με τις μετέπειτα εξελίξεις (Μικρασιατική καταστροφή 1922, αντίκτυπος του κράχ του 1929, και 2^{ος} ΠΠ). Στην ανάδειξη του κύματος αυτού, σημαντικότερο ρόλο έπαιξαν οι μεταφορικές υποδομές που αποτέλεσαν έναν από τους σημαντικούς πυλώνες ανάπτυξης της χώρας. Το κύμα αυτό σχετίζεται με τη συνολική αλλαγή του τεχνικο-οικονομικού Παραδείγματος στις δυτικές χώρες προς πιο βιομηχανοποιημένες καπιταλιστικές δομές που λειτούργησε ως αίτιο και αιτιατό σε σχέση με τις μεταφορικές υποδομές, και είχε τον σχετικό αντίκτυπο στην Ελλάδα που εν τω μεταξύ όλο και περισσότερο γινόταν μέρος τους δυτικού κόσμου. Με τα δεδομένα της εποχής από την εξέλιξη αυτή θα μπορούσε κανείς να χαρακτηρίσει ως MEMY κυρίως την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου και την κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου.

3.2. Η περίοδος της εντατικής ανοικοδόμησης (1949-1962)

Η άμεση μεταπολεμική περίοδος βρήκε την Ευρώπη με σημαντικά προβλήματα μέρος των οποίων ήταν και τα οικονομικά, το δε εγχείρημα της ανασυγκρότησής της υπήρξε τεράστιο. Η μεγάλη προσπάθεια ανασυγκρότησης της Ευρώπης ακολούθησε τις πρώτες παρεμβάσεις για την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας, όπως αυτές σηματοδοτήθηκαν από τη συνθήκη του Bretton Woods (1944)⁹ και την εγκαθίδρυση σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών. Η Ευρωπαϊκή ανάκαμψη βοηθήθηκε σημαντικά με το σχέδιο Μάρσαλ (5/6/1947) από τις ΗΠΑ, που συμπεριέλαβε πλην της Ελλάδας άλλες 14 Ευρωπαϊκές χώρες. Πέραν της αμερικανικής βοήθειας η Ελλάδα εισέπραξε και κάποιες αποζημιώσεις που δόθηκαν από το Γερμανικό κράτος. Παράλληλα με την οικονομική της ανασυγκρότηση, μετά τη διακήρυξη του δόγματος Τρούμαν (12/3/1947), η πλειοψηφία των χωρών της ΔΕ ενετάχθησαν στο NATO (ίδρυση 4/4/1949) και έγιναν μέρος του αμερικανικού μπλοκ στον ψυχρό πόλεμο. Το γεγονός αυτό σήμαινε μεγάλες υποχρεώσεις για στρατιωτικές δαπάνες από πολλές χώρες ιδιαίτερα την Ελλάδα που συνόρευε με τις σοσιαλιστικές χώρες των οποίων την επιρροή το νέο παραπάνω πλέγμα συμμαχιών προσπαθούσε να αποτρέψει.

Η απεμπλοκή της Ελλάδας από τον 2^ο ΠΠ δεν υπήρξε ομαλή καθότι η αστάθεια συνεχίστηκε λόγω του εμφυλίου πολέμου που έληξε επισήμως το 1949. Η περίοδος μέχρι περίπου το 1962 μπορεί να χαρακτηριστεί ως περίοδος ανασυγκρότησης και εντατικής ανοικοδόμησης της ημι-κατεστραμμένης χώρας. Η όλη ανασυγκρότηση επετεύχθη σε μια περίοδο όπου η υπόλοιπη Δυτική Ευρώπη μη έχοντας διέλθει από εμφύλιες συρράξεις και βοήθους της ισχυρότερης βιομηχανικής της παράδοσης είχε προχωρήσει ταχύτερα στην

⁹ Η συμφωνία περιελάμβανε τη δημιουργία της Διεθνούς Τράπεζας [WB], του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου [IMF], και της Γενικής Συμφωνίας Δασμών και Εμπορίου [GATT].

ανάπτυξή της. Κατά την περίοδο αυτή, η Ελλάδα, (πέραν του εμφυλίου και της συμμετοχής της στον εμφύλιο της Κορέας) δεν αντιμετώπισε πολεμικές συγκρούσεις ενώ επεκτάθηκε με την ενσωμάτωση των Δωδεκανήσων (1947). Στις 18/2/1952 εντάχθηκε ταυτόχρονα με την Τουρκία στο ΝΑΤΟ, αλλά παρόλα αυτά αντιμετώπισε σημαντικές δυσμενείς εξελίξεις στις ελληνοτουρκικές σχέσεις με επίκεντρο το Κυπριακό και τα γεγονότα της Κωνσταντινούπολης (Σεπτεμβριανά 1955) που υποδηλώνουν ότι το εθνικό ζήτημα δεν έχει καταλήξει οριστικά.

Από πολιτική άποψη, μέσα στο πλαίσιο της επικράτησης της Δεξιάς, με ό,τι αυτό συνεπαγόταν, δηλαδή με τις πολιτικές εκκρεμότητες που συνεχίζονταν από τον εμφύλιο, με τη φυγή περίπου 80 χιλ. πολιτικών προσφύγων προς τις τότε σοσιαλιστικές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (και τη συνεπακόλουθη απογύμνωση της χώρας από σημαντικό εργατικό και οικονομικό δυναμικό), αλλά και με τη σημαντικότερη μετανάστευση ελλήνων οικονομικών μεταναστών προς την Αυστραλία, τη Γερμανία, και άλλες χώρες, επικράτησε σχετική ομαλότητα που επέτρεψε την προσπάθεια ανασυγκρότησης.

Η ανασυγκρότηση της χώρας μετά τον 2^ο ΠΠ και τον εμφύλιο που ακολούθησε συνδέθηκε στενά με τα έργα υποδομής. Η Ελλάδα υπέφερε τα μάλλα από την Γερμανική κατοχή (1941-1945) και το σημαντικότερο μέρος της υποδομής της είχε πρακτικά καταστραφεί. Μόνο τα κατεστραμμένα κτήρια στη χώρα ανήλθαν στο 23,3% του συνολικού κτηριακού αποθέματος (Χαϊκάλης κ.ά., 2002: 51), ενώ το 18% του πληθυσμού έμεινε παντελώς άστεγο (Δοξιάδης, 1946: 113). Σύμφωνα με την έκθεση Δοξιάδη, με τη λήξη του πολέμου (προ δηλ. του εμφυλίου), οι καταστροφές των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας είχαν όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1. Ποσοστό Κατεστραφεισών Οδικών και Σιδηροδρομικών Υποδομών

	Σύνολο Χώρας πλην Πελοποννήσου	Πελοπόννησος	Σύνολο Χώρας
Οδικό δίκτυο			
Μεγάλες Γέφυρες (>6μ.)			90%
Μικρές Γέφυρες			50%
Σιδηροδρομικό δίκτυο			
Γέφυρες	100%	24%	
Μηχανοστάσια	80%	30%	
Εγκαταστάσεις Ύδρευσης	100%	20%	
Κτήρια Σταθμών	50%	10%	
Σήραγγες άνω των 100 μ.			24%

Πηγή: Ίδια πινακοποίηση βάσει διαγραμμάτων από το Δοξιάδη (1946)

Αντίστοιχη εικόνα είχαν και οι υπόλοιπες υποδομές της χώρας καθώς και τα μεταφορικά μέσα. Έτσι, πέραν των αναπτυξιακών προκλήσεων που είχαν να αντιμετωπίσουν οι περισσότερες χώρες, η Ελλάδα είχε να αντιμετωπίσει και τα συγκριτικά σημαντικότερα προβλήματα που δημιουργήθηκαν από τους Ναζί.

Η προσπάθεια της ανασυγκρότησης συμπεριελάμβανε την ανακατασκευή, κατασκευή και επανεπίστρωση του οδικού δικτύου, την ανακατασκευή των σιδηροδρόμων, την εκκαθάριση της διώρυγας της Κορίνθου, από τα υπολείμματα της ανατιναγμένης γέφυρας και από βαγόνια τραίνων που είχαν ριφθεί σ' αυτήν από τους υποχωρούντες Ναζί, την κατασκευή μιας νέας γενιάς γεφυρών, την κατασκευή και ανακατασκευή λιμένων, τα έργα ύδρευσης Αθήνας και Θεσσαλονίκης, την κατασκευή υδροηλεκτρικών φραγμάτων, την επέκταση του εξηλεκτρισμού, και του τηλεφωνικού δικτύου, όπως και σημαντικά αμυντικά έργα. Ειδικά η κατασκευή των μεγάλων υδροηλεκτρικών έργων, ο σχεδιασμός και η κατασκευή των οποίων σταδιακά πέρασε σε ελληνικά χέρια, απέβη κρίσιμη για την ανάπτυξη της χώρας και για τον ίδιο τον κατασκευαστικό τομέα.

Το όλο εγχείρημα υποστηρίχθηκε οικονομικά με τη μορφή βοήθειας και δανείων από το Σχέδιο Μάρσαλ και από την Αμερικανική Βοήθεια στην Ελλάδα (AMAG) μέχρι το 1953, όταν έγινε υποτίμηση της δραχμής και άρχισε η επίτευξη οικονομικής σταθερότητας. Κατά τους Ιωακείμογλου και Μηλιό (2005) η μη στρατιωτική "βοήθεια" έφθασε μέχρι το τέλος του 1951 τα 1.922,7 εκ. δολάρια, από τα οποία το 27% περίπου δαπανήθηκε για την κάλυψη των ελλειμμάτων του κρατικού προϋπολογισμού και το 35% για έργα υποδομής. Η παροδική κρίση της περιόδου *"λειτουργεί ως αφετηρία για την υιοθέτηση από το ελληνικό κράτος μιας νέας οικονομικής στρατηγικής που στοχεύει στην ουσιαστικότερη ενσωμάτωση του ελληνικού καπιταλισμού στην παγκόσμια αγορά (υποτίμηση της δραχμής κατά 50% σε σχέση με το δολάριο το 1953, μέτρα φιλελευθεροποίησης του εξωτερικού εμπορίου, προσπάθεια προσέλκυσης ξένου κεφαλαίου με το νόμο 2687/53)".* Από το 1953, η διαδικασία συνεχίστηκε μέσα από ένα δυναμικό πρόγραμμα του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, ενώ μέσω του προγράμματος αυτού δημιουργήθηκαν πολλοί τοπικοί εργολήπτες, συχνά χωρίς οι ίδιοι να έχουν κεφάλαιο (Munkman 1958: 193-201· Skayannis, 1990: 165).

Ο ΑΣΠΚ και το ΑΕΠ ως απόλυτα μεγέθη κατά την περίοδο αυτή, όπως φαίνεται στο Σχήμα 5, βαίνουν αυξανόμενα (μ.ο. μεταβολής ΑΕΠ: 6,8%) και μάλιστα με μεγαλύτερους ρυθμούς μετά το πέρας της περιόδου αυτής (1962), επιβεβαιώνοντας την ισχυροποίηση της ορμής του μεταπολεμικού κύματος ανάπτυξης. Είναι σημαντικό να σημειωθεί όμως ότι μετά την περίοδο 1962-1963, την ανάπτυξη κινητοποίησε περισσότερο η μεταποιητική βιομηχανία (Τοσουλάκης, 2009) και η κατοικία παρά οι υποδομές. Μέχρι το 1962-63 παρά τις αντιμαχίες για την αναπτυξιακή τροχιά που θα έπρεπε να πάρει η χώρα¹⁰, και

¹⁰ Βλ. τις διαφορετικές προτάσεις των Ζολώτα, Βαρβαρέσσου, Μπάτση.

τις προσπάθειες για επανεκβιομηχάνιση, επετεύχθησαν λίγα στο πεδίο της μεταποιητικής βιομηχανίας, ενώ όπως φαίνεται στο Σχήμα 5, ο τομέας των κατασκευαστικών υποδομών εκτινάχθηκε. Αντίθετα, μετά, η αύξηση του ΑΣΠΚ συνεχίζει παρά τη μείωση του μεριδίου των λοιπών κτηρίων, έργων και κατασκευών, γεγονός που προφανώς οφείλεται στην άνοδο της εκβιομηχάνισης και στην κατοικία.

Καθίσταται σαφές, ότι το μεταπολεμικό κύμα υποδομών, η ανοικοδόμηση της χώρας, το οποίο κράτησε μέχρι το 1962, σφράγισε την ανάδειξη ενός νέου κλάδου της ελληνικής οικονομίας, του κατασκευαστικού κεφαλαίου. Είναι πολύ ενδεικτικό ότι εκπονήθηκαν τέσσερα οικονομικά σχέδια και κανένα δεν υλοποιήθηκε καθώς η οικονομία είχε πάρει το δικό της δρόμο.

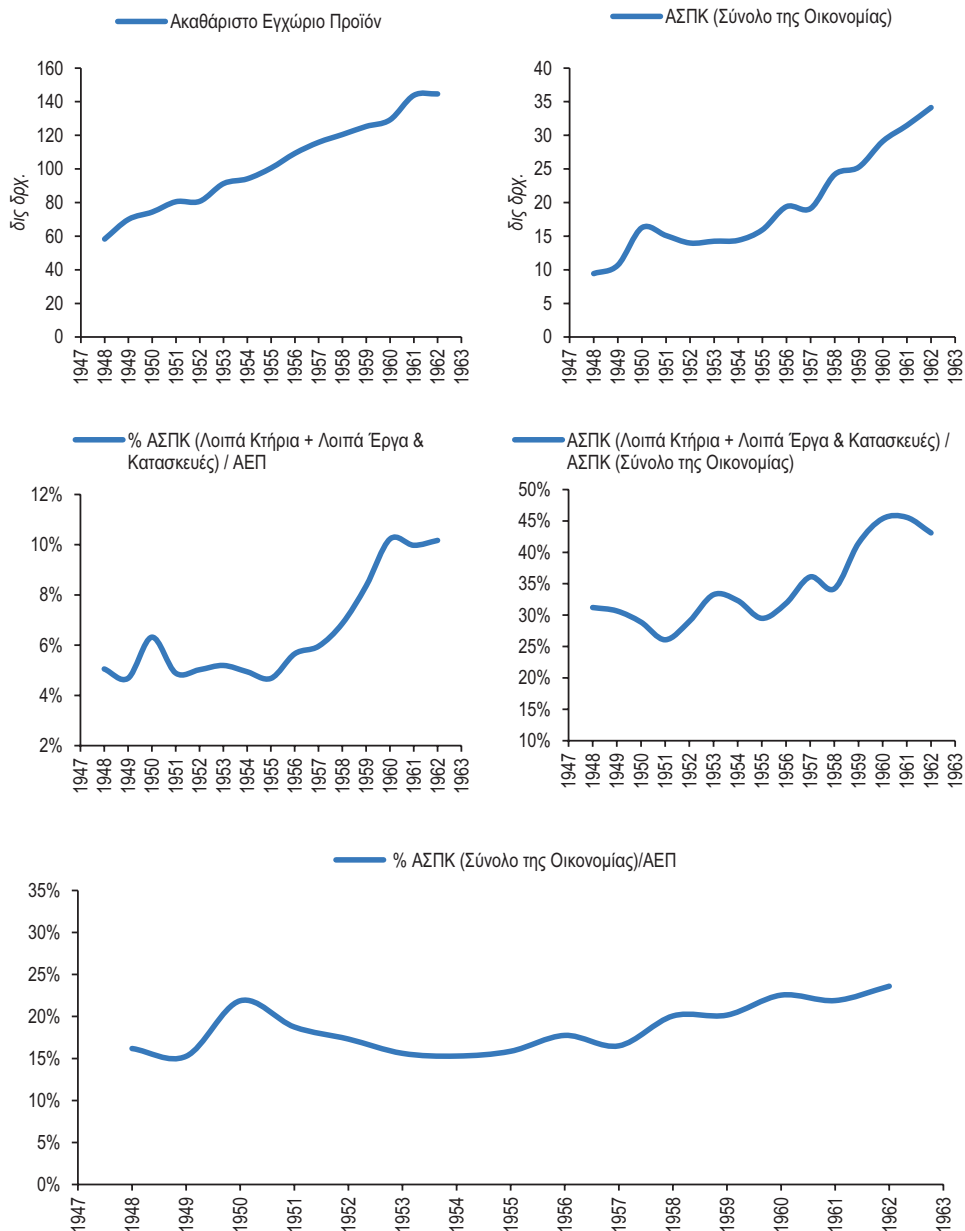
Οι κατασκευές αναπτύχθηκαν σε δύο γραμμές συγκροτώντας σταδιακά δύο μερίδες του κεφαλαίου: μια των κατασκευαστών κατοικιών που επιχειρούσε να καλύψει τις τεράστιες ανάγκες, και μιαν άλλη των "εργοληπτών" (συχνά μικρών και χωρίς μέσα), που ανέλαμβανε δημόσια έργα καθώς ο φαύλος κύκλος της αστικοποίησης άρχισε να γεννά συνεχώς πρόσθετες ανάγκες για υποδομές.

Η μεγάλη κατασκευαστική δραστηριότητα έλαβε χώρα μέσω κεντρικά ελεγχόμενων έργων και συνδύαζε ταυτόχρονα πολλούς σκοπούς (π.χ. στρατιωτικούς και αστικής ανάπτυξης). Με την απουσία κάποιας σημαντικής ανάπτυξης της μεταποιητικής βιομηχανίας, το μεταπολεμικό καθεστώς συσσωρεύσει παρουσίασε κλίση (bias) προς τις υποδομές (Skayannis, 1990)¹¹. Η αντίστοιχη υποδομή της περιόδου αυτής ήταν η εκτατική (εκτενής, σε μεγάλο βαθμό) παροχή πολύ βασικών υποδομών όπου δεν υπήρχε χώρος για μέγα-έργα αλλά αντιθέτως για έναν αριθμό απλώς μεγάλων έργων. Όσον αφορά στις υποδομές των μεταφορών, η κατασκευή δρόμων ήταν το βασικό ζήτημα καθόσον αφορούσε στην αναδυόμενη αγορά και στην κοινωνικο-χωρική ολοκλήρωση της χώρας. Όλη η υποδομή που κατασκευάστηκε υπήρξε η αναγκαία προϋπόθεση για το επόμενο στάδιο της βιομηχανικής επανεκκίνησης της χώρας.

Η κατασκευή όμως των υποδομών έγινε με συγκεκριμένες επιλεκτικότητες που επίσης χαρακτήρισαν τη μεταπολεμική πορεία. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο (προφανώς επισκευασθέν) παρέμεινε σε ίδιο με το προπολεμικό μήκος, το δίκτυο των δημοσίων δρόμων αυξήθηκε κατά το 1/3, τα τηλέφωνα διπλασιάστηκαν, ενώ ο αριθμός των αυτοκινήτων υπερδιπλασιάστηκε. Από τα παραπάνω συνάγεται η μεγάλη έμφαση που δόθηκε στην αυτοκίνηση (έναντι της επιλογής της σταθερής τροχιάς) και η προκύψασα ανάγκη των σχετικών υποδομών.

¹¹ Στο Skayannis (1990) το μεταπολεμικό καθεστώς συσσωρεύσει έχει ονομασθεί ως "infrastructure biased regime of accumulation".

Σχήμα 5. ΑΣΠΚ, ΑΕΠ και ΚΕΠ από 1948 έως 1962 (δισ. δραχ., σταθερές τιμές 1970)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από ΤτΕ (1984)

Πίνακας 2. Εξέλιξη των μεταφορών και επικοινωνιών από το 1938-1954

Έτος	Μήκος σιδ. γραμμών (χλμ.)	Δημόσιοι δρόμοι* (χλμ.)	Αυτοκίνητα σε κυκλοφορία***	Αριθμός τηλεφώνων (χιλ.)
1938	2.634	15.760	2.700	48
1952	2.594	22.071**		100
1954			7.638	

*πλάτους έξι μέτρων,

**από αυτά ασφαλτοστρωμένα ήταν τα 2.750 χλμ.,

***ιδιωτικά.

Πηγή: ΕΣΥΕ στο Προγούλακης, 2009

Εν συμπεράσματι, η περίοδος της εντατικής ανοικοδόμησης σήμαινε την με εξωτερική βοήθεια έναρξη της ανακατασκευής των υποδομών της χώρας και ιδιαίτερα των κατεστραμμένων μεταφορικών υποδομών. Το εν λόγω κύμα δεν προέκυψε ως μέρος μιας συνολικής εξέλιξης του καθεστώτος συσσώρευσης, ούτε ως αναπόδραστη αναγκαιότητα της τεχνολογικής εξέλιξης (ως δηλ. αλλαγή ενός είδους τεχνο-οικονομικού Παραδείγματος που αγγίζει τις υποδομές), αλλά ως προϊόν μιας βίαιης ανατροπής λόγω του πολέμου, στην πραγματικότητα ως προϊόν μιας απόπειρας βίαιης επέμβασης στον τρόπο ρύθμισης σε παγκόσμιο επίπεδο. Στο πεδίο των αλλαγών αυτών σημαντική θέση είχαν λόγω του όγκου τους και της λειτουργικής κρισιμότητάς τους οι υποδομές μεταφορών. Στην περίπτωση όμως της μεταπολεμικής ανασυγκρότησης δεν είναι δυνατόν να απομονωθούν ξεχωριστά μεγάλα έργα (MEMY), αλλά μάλλον το όλο εγχείρημα συνολικά αποτελεί ένα MEMY.

3.3. Η περίοδος της εντατικής συσσώρευσης (1963-1973)

Κατά την περίοδο αυτή, η Δυτική Ευρώπη συνέχισε την οικονομικά επιτυχή ανασυγκρότησή της ενώ σταδιακά συνταράχθηκε από ριζοσπαστικά κινήματα (Μάης '68, αντιπολεμικά κινήματα, κ.λπ.) στο πλαίσιο μιας γενικότερης αμφισβήτησης της μεταπολεμικής παγκόσμιας ρύθμισης που χαρακτηριζόταν από την επικυριαρχία των ΗΠΑ και το αντίπαλο ισχυρό μπλοκ της ΕΣΣΔ. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσκείμενες χώρες στον "δυτικό κόσμο" απολάμβαναν συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης αλλά και υφίσταντο πολιτική κηδεμονία, μέχρι το σοκ της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης το 1974 που για μια ακόμη φορά άλλαξε άρδην τα δεδομένα.

Στην Ελλάδα, η περίοδος αυτή υποδιαιρείται στην υποπερίοδο της δημοκρατικής διακυβέρνησης (1962-1967) και στην υποπερίοδο της στρατιωτικής δικτατορίας (χούντας) (1967-1974). Αν και οι δύο περίοδοι στις γενικές τους γραμμές διείποντο από μια ενιαία οικονομική λογική, η σοβαρή πολιτική διαφοροποίηση επέφερε τροποποιήσεις στην οικο-

νομική ρύθμιση. Παράλληλα, και οι δύο περίοδοι έχουν ως κοινό υφέρπον χαρακτηριστικό το Κυπριακό πρόβλημα και κατ' επέκτασιν το ελληνοτουρκικό που απασχολεί σημαντικούς υλικούς και μη πόρους της χώρας. Κατά την περίοδο αυτή η φυγή δεκάδων χιλιάδων ελλήνων από την Κωνσταντινούπολη (1964-1965) και η διαρκής ένταση στην Κύπρο υποδηλώνουν όπως και κατά την προηγούμενη περίοδο την μη οριστική λήξη των εθνικών θεμάτων, ενώ προδιαγράφουν την τραγική κατάληξη της Κύπρου το 1974.

Η πρώτη υποπερίοδος χαρακτηριζόταν από πολιτική αστάθεια με εναλλασσόμενες κυβερνήσεις, και με μια οικονομική πολιτική που σε γενικές γραμμές κινήθηκε σε κενυσιανικά πρότυπα, αλλά γενικότερα με ένα σταθερά υψηλό ποσοστό αύξησης του ΑΕΠ, από τα υψηλότερα διεθνώς. Κατά την περίοδο αυτή, η βιομηχανία της χώρας προσανατολίστηκε στα ενδιάμεσα και κεφαλαιουχικά αγαθά, με επιδίωξη ξένων επενδύσεων, βασισμένη στις υλικές και θεσμικές προϋποθέσεις που τέθηκαν με την μεταπολεμική ανασυγκρότηση της προηγούμενης περιόδου.

Κατά τη δεύτερη υποπερίοδο, η ανάπτυξη αυτού του είδους (υψηλά επίπεδα ετήσιας αύξησης του ΑΕΠ, κ.λπ.) συνεχίστηκε, εκτός από την τελευταία χρονιά (1973-74: περίοδος πραξικοπήματος Ιωαννίδη) οπότε υπήρξε πάγωμα επενδύσεων. Η βιομηχανία συνέχισε τον προσανατολισμό της στα ενδιάμεσα και κεφαλαιουχικά αγαθά. Η άνοδος του επιπέδου διαβίωσης που σιγά-σιγά είχε επιτευχθεί, και το χάρισμα των αγροτικών χρεών, επέφεραν σημαντική αύξηση στον καταναλωτισμό. Σημαντική υπήρξε η αδειοδότηση για τουριστικές εγκαταστάσεις μεγάλης κλίμακας χωρίς όμως μέτρο και περιβαλλοντική ευαισθησία, ως έκφραση της υπό της δικτατορίας ευλογίας σύμπλευσης του κατασκευαστικού με το τουριστικό και εφοπλιστικό κεφάλαιο της εποχής.

Συνολικά κατά τις δύο περιόδους, *"οι ρυθμοί ανάπτυξης της ελληνική οικονομίας υπερτερούν έναντι των αντίστοιχων ρυθμών των άλλων χωρών του ΟΟΣΑ (με εξαίρεση της Ιαπωνίας και της Ισπανίας), ενώ αντίθετα οι ρυθμοί του πληθωρισμού κυμαίνονται σαφώς κάτω από τα μέσα επίπεδα των χωρών της Δύσης"* (Ιωακείμογλου και Μηλιός 2005).

Στο επίπεδο της δημόσιας οικονομικής, έγινε μια προσπάθεια να εφαρμοστεί μια περιορισμένη εκδοχή του κενυσιανισμού, μέσω δημόσιων δαπανών σε συνδυασμό με την ανάγκη να έλθει εις πέρας η χωρική ολοκλήρωση που θα είχε ως αποτέλεσμα την ολοκλήρωση της οικονομίας και της αγοράς. Αυτό επεφύλαξε σπουδαίο ρόλο στις κατασκευές και σε άλλα δημόσια έργα. Στην Ελλάδα, μπορεί κανείς να πει πως η πιο κρίσιμη πλευρά της κατασκευαστικής δραστηριότητας –συμπεριλαμβανομένης της κατοικίας που διατηρούνταν από την ραγδαία και ανεξέλεγκτη αστυφιλία– ήταν αυτή της "ατμομηχανής" της οικονομίας, εν μέρει λόγω των "προς τα πίσω" οικονομικών διασυνδέσεων της και εν μέρει λόγω των υπολοίπων πολλαπλασιαστικών επιπτώσεών της που κινητοποιούσαν έναν ενάρτετο κύκλο, που μάλιστα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τις κυβερνήσεις για άσκηση

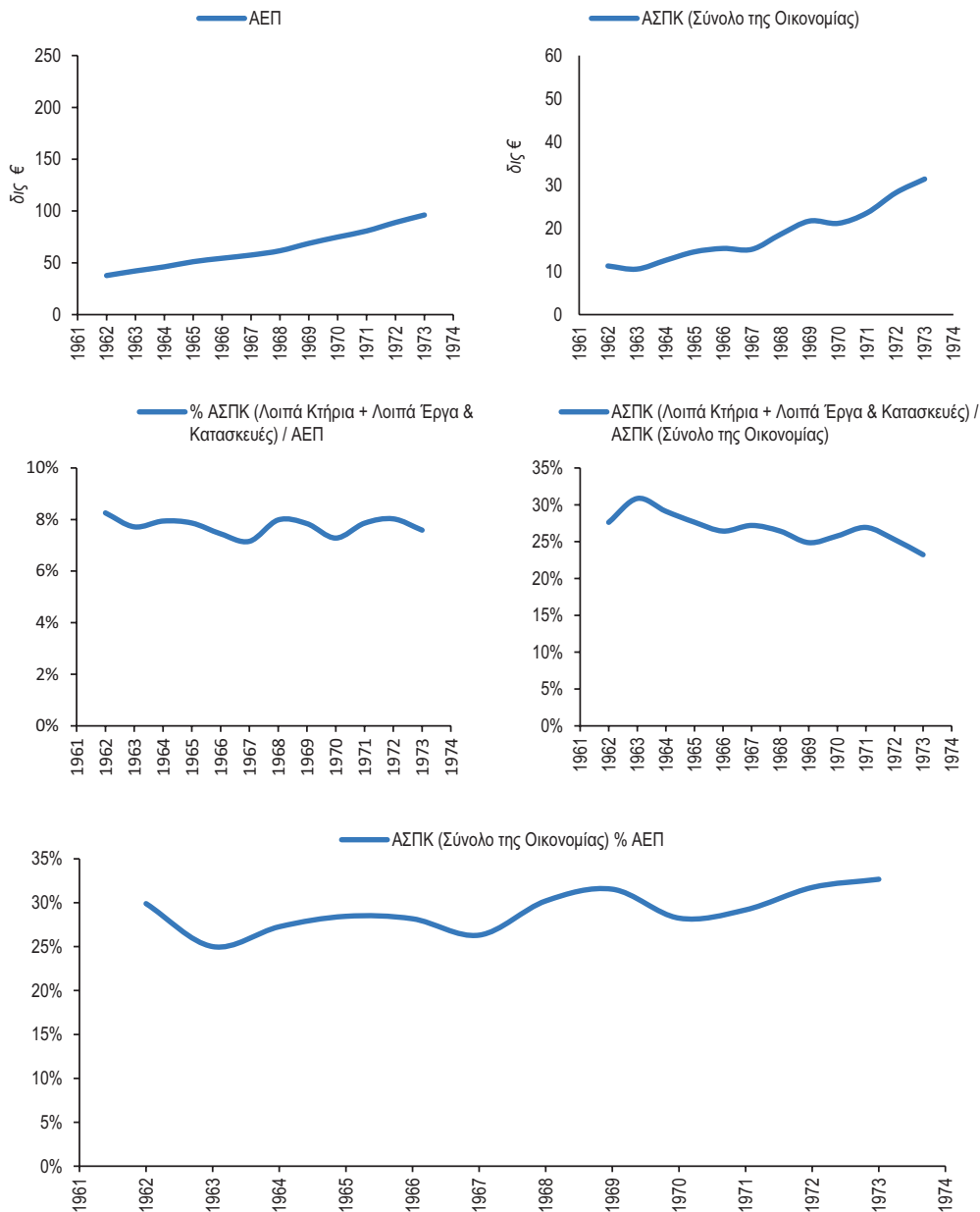
κυκλικής και αντικυκλικής πολιτικής. Έτσι, συνολικά ο τομέας των κατασκευών πέρασε από μια μικρή βιοτεχνικού επιπέδου παραγωγή σε μια πιο οργανωμένη, μεγάλης κλίμακας, προσομοιάζουσα σε βιομηχανία. Αυτή η συγκέντρωση και συγκεντροποίηση τονίζεται από τον Ταρπάγκο ο οποίος υποστηρίζει μάλιστα ότι είχε σχηματιστεί ένας ολιγοπωλιακός πυρήνας που προς το τέλος της περιόδου έφτασε τα όριά του στην εγχώρια αγορά και επιδίωξε μια "ιμπεριαλιστική" επέκταση στο εξωτερικό (Ταρπάγκος 1985: 105).

Κατά την περίοδο αυτή (1962-1973), η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ είναι 8,2% και η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΣΠΚ είναι 9,8% για το σύνολο της οικονομίας και 7,8% για τις κατασκευές πλην κατοικίας. Είναι αξιοσημείωτο, ότι ενώ το ΑΕΠ και το ΑΣΠΚ βαίνουν διαρκώς αυξανόμενα, το μερίδιο των υποδομών διατηρεί μια ορμή ως αποτέλεσμα των ήδη δρομολογημένων έργων με συγκεκριμένες κορυφώσεις, αλλά φθίνει ως ποσοστό του ΑΣΠΚ τη στιγμή που ο ΑΣΠΚ αυξάνεται προφανώς ως αποτέλεσμα της βιομηχανίας και της κατοικίας (βλ. Σχήμα 6).

Κατά τη διάρκεια της πρώτης υποπεριόδου (1962-1967), ενώ στο πεδίο των ιδιωτικών υποδομών η ζήτηση για τις κατοικίες αυξήθηκε ραγδαία (βλ. αύξηση συντελεστή κατά 30% με τον ΑΝ 395/68 με τη συνεπακόλουθη εμπορευματοποίηση των Αθηναϊκών προαστίων), οι δημόσιες υποδομές κράτησαν το βηματισμό της προηγούμενης περιόδου (μέχρι την σταδιακή περάτωση των έργων), αλλά δεν αύξησαν σημαντικά τα μεγέθη τους. Τα περισσότερα σημαντικά έργα υποδομής υπήρξαν τα έργα οδοποιίας (όπως όπως η Εθνική Οδός Αθηνών Θεσσαλονίκης, βλ. παρακάτω), τα εγγειοβελτιωτικά έργα συμπεριλαμβανομένων των αντιπλημμυρικών και αποστραγγιστικών έργων, όπως επίσης του Αεροδρομίου Αθηνών και αρκετών σταθμών παραγωγής ενέργειας (συμπεριλαμβανομένων των υδροηλεκτρικών φραγμάτων). Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες συνεργάστηκαν με δυτικές, μη ελληνικές εταιρείες (Σκάγιαννης, 1994β).

Κατά την δεύτερη υποπερίοδο (στρατιωτική δικτατορία 1967-1973), η οικονομία χρησιμοποίησε τις ήδη κατασκευασμένες υποδομές. Ένα σημαντικό μέρος των κατασκευών επιβίωσε μέσω της δημιουργίας πολύ μεγάλων ξενοδοχείων (Μπενάς, 1976: 293). Το κατασκευαστικό κεφάλαιο εμφάνιζε πολύ μεγάλη συγκέντρωση. Το 1972 υπήρχαν 624 εταιρείες και έξι από αυτές μαζί με τις δορυφορικές τους κατείχαν το 29% του κεφαλαίου του τομέα, ενώ μεταξύ 1967-1973 όταν το σύνολο των κερδών του συνόλου (όλων) των εταιρειών άγγιξε τα 6 δις δρχ., πέντε από αυτές μόνο είχαν 3,3 δις δρχ. (ΤΕΕ, δελτίο αριθμ. 838: 20, στο Μπενάς, 1976: 297). Ως αποτέλεσμα, και παρά την δυναμική παρουσία του στο μεγαλύτερο μέρος της οικονομίας, το ξένο κεφάλαιο δεν κατάφερε να ελέγξει τις "τεχνικές εταιρείες". Στα 1972, ήλεγχε μόνον το 0,7% των συνολικών διαθέσιμων των τεχνικών εταιρειών (Γιαννίτσης, 1978: 200).

Σχήμα 6. ΑΕΠ, ΑΣΠΚ και ΑΣΚΠ Κατασκευών πλην Κατοικίας, μεταβολές και συσχετίσεις στην περίοδο 1962 – 1973 (σε σταθερές τιμές 2005)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Η ανάπτυξη της γενικότερης κατασκευαστικής δραστηριότητας ως "ατμομηχανής της οικονομίας", κινητοποιούμενη από τις αναπτυξιακές αναγκαιότητες, όπως αναφέρθηκε, είχε ως σημαντικό της στοιχείο την κατασκευή έργων μεταφορικών υποδομών, κυρίως το αεροδρόμιο (εγκαίνια ανατολικού αεροσταθμού 1969 και κρίσιμη επέκταση του κυρίως διαδρόμου προς-απογείωσης το 1958 για χρήση αεροσκαφών jet), και ενός μέγα-έργου της εποχής, της "εθνικής οδού" ΠΑΘΕ (Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων¹²). Η σύνδεση αυτή στην πραγματικότητα υλοποίησε σε επίπεδο οδικής υποδομής τον περίφημο αναπτυξιακό άξονα 'S' (βλ. Σκάγιαννης, 2009). Την ίδια στιγμή όμως, η αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου (και οι προσδοκίες και τα συναρτώμενα συμφέροντα από αυτές) σηματοδότησε τον τερματισμό των αστικών τροchioδρόμων στην Αθήνα και την πρώτη σχετικά έμπρακτη σύλληψη για ένα μητροπολιτικό σιδηρόδρομο (μετρό) στην Πρωτεύουσα (1962, μελέτη Smith), αλλά και την επιβεβαίωση της μη περαιτέρω ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι εθνικές οδοί, μαζί με μερικές τεχνολογικά προηγμένες γέφυρες, απετέλεσαν τα μεγαλύτερα έργα υποδομών μεταφορών της περιόδου. Τα έργα αυτά δεν ήταν αποτελέσματα μεθόδων και διαδικασιών καθολικού σχεδιασμού. Υπήρχαν σημαντικές υπερβάσεις κόστους και καθυστερήσεις λόγω ανεπαρκών μελετών που σε πολλές περιπτώσεις δεν ελάμβαναν υπόψη τους το πλήρες φάσμα των σχετικών τεχνικών και οικονομικών κινδύνων. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου τα αναγκαία πρόσθετα και συμπληρωματικά έργα δεν είχαν προβλεφθεί στις μελέτες, γεωλογικές μελέτες δεν είχαν γίνει, οι απαλλοτριώσεις δεν είχαν ολοκληρωθεί (και απεδείχθησαν λίαν χρονοβόρες και υψηλού κόστους για το κράτος) όπως επίσης και περιπτώσεις όπου η έλλειψη επαρκούς χρηματοδότησης σταμάτησε την πρόοδο των έργων (Χαϊκάλης, κ.α., 2002: 84). Σύμφωνα με τον Ταρπάγκο, οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου σε έργα οδοποιίας φτάνουν στο μέγιστο στα 1972 (5,8 δις. δρχ. σε σταθερές τιμές του 1970), όπως επίσης στα εγγειοβελτιωτικά έργα (2,8 δις. δρχ. το 1973), σε τεχνική υποδομή παραγωγής ενέργειας (7,0 δις. δρχ. το 1973) κ.λπ., ενώ στην αμέσως μετά περίοδο αρχίζουν να εμφανίζονται μια σχετική πτωτική τάση (Ταρπάγκος, 1985).

Η απόπειρα να κατασκευαστεί η Εγνατία Οδός το 1971 δείχνει τη μετάβαση από την περίοδο της εντατικής συσσώρευσης στην περίοδο της κρίσης. Το 1971, η δικτατορία, σε μια προσπάθεια να ξεπεράσει την διεθνή οικονομική απομόνωση, υπέγραψε σύμβαση με την αμερικανική εταιρεία Mac Donald για τη μελέτη, χρηματοδότηση και διαχείριση της Εγνατία Οδού. Σύμφωνα με τη σύμβαση, η κατασκευή θα γινόταν από ελληνικές εταιρείες. Μετά από την προκήρυξη διαγωνισμών για αρκετά τμήματα της οδού, η εταιρεία

¹² Το τμήμα Αθηνών-Λαμίας εγκαινιάστηκε το 1963, το τμήμα Λαμίας-Λάρισας το 1967, το τμήμα Λάρισας-Κατερίνης το 1959, το τμήμα Θεσσαλονίκης-Ευζώνων το 1973, το τμήμα Αθηνών-Κορίνθου το 1962, και το τμήμα Κορίνθου-Πατρών το 1969.

αποφάσισε να εγκαταλείψει. Η ελληνική κοινοπραξία 12 εταιρειών ανέλαβε τη μελέτη και την κατασκευή του έργου. Επένδυσαν σημαντικά ποσά σε μηχανολογικό εξοπλισμό για να αντιμετωπίσουν τις τεχνικές δυσκολίες, αλλά η δημοκρατική κυβέρνηση μετά το 1974 αποφάσισε να σταματήσει το έργο και να διοχετεύσει τις χρηματοδοτήσεις στην κατεύθυνση της εθνικής άμυνας. Μερικοί από τους εργολήπτες αντιμετώπισαν σοβαρά οικονομικά προβλήματα λόγω των επενδύσεων που ήδη είχαν κάνει και άλλοι εστίασαν τη δραστηριότητά τους στη Μέση Ανατολή και Αφρική προκειμένου να είναι βιώσιμοι και να διατηρήσουν την παρουσία τους στην Ελλάδα (Χαϊκάλης κ.ά., 2002: 84).

Το νομικό, πολιτικό και θεσμικό πλαίσιο μαζί με το επείγον της αναβάθμισης των υποδομών δεν άφησε χώρο για την ανάμειξη των ενδιαφερομένων στη λήψη των αποφάσεων. Υπάρχουν ενδείξεις ότι η λήψη των αποφάσεων ελάμβανε χώρα αυστηρά στα υψηλά κλιμάκια των κυβερνήσεων με αδιαφανείς διαδικασίες, ειδικά κατά τη διάρκεια της δικτατορίας. Το ελληνικό κοινωνικο-πολιτικό πλαίσιο εκείνης της εποχής (αλλά και αργότερα) στηριζόταν σε μια διαταραγμένη και αποστασιοποιημένη σχέση μεταξύ του κράτους και των πολιτών. Οι πολιτικοί, μαζί με ορισμένους υψηλόβαθμους δημόσιους υπάλληλους έπαιξαν τον πιο αποφασιστικό ρόλο στον σχεδιασμό των σημαντικότερων έργων (Skayannis, 1990). Επιπροσθέτως, οι περιβαλλοντικές ανησυχίες δεν ήταν ψηλά στις τότε προτεραιότητες, αν δεν έλλειπαν εντελώς.

3.4. Η περίοδος της κρίσης και μετέπειτα (1974-1980)

Η περίοδος μετά την πετρελαϊκή κρίση σηματοδοτήθηκε από προσπάθειες συνολικής επανασυγκρότησης του διεθνούς συστήματος σε νέες βάσεις. Είναι η περίοδος της αποκατάστασης της δημοκρατίας σε μια σειρά χώρες (νότια Ευρώπη, ήττα των Αμερικανών στην Ινδοκίνα, αποχώρηση δυτικών δυνάμεων από αποικίες, κ.λπ.), και η απαρχή του προβληματισμού για νέες ενεργειακές πηγές καθώς και της επιτάχυνσης της προόδου της πληροφορικής. Τα δύο τελευταία επηρέασαν αργότερα τον τεχνολογικό προσανατολισμό των υποδομών.

Κατά την περίοδο αυτή στην Ελλάδα, την πρώτη φάση της μεταπολίτευσης, τέθηκαν τα θεμέλια για τη σταθεροποίηση της Δημοκρατίας, ενώ σημαντική ήταν η λύση του πολιτειακού ζητήματος με δημοψήφισμα υπέρ της αβασίλευτης δημοκρατίας. Παράλληλα, τέθηκαν οι βάσεις για τη σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ), κορυφαία επιλογή της μεταπολεμικής περιόδου που λόγω της δικτατορίας η πορεία της είχε ανασταλεί. Στο πεδίο των εθνικών θεμάτων μετά την κρίση του κυπριακού, άρχισε να αναφαίνεται η διαμάχη για το Αιγαίο με τις έρευνες για υδρογονάνθρακες. Χαρακτηριστικό υπήρξε το 1976 το επεισόδιο με το τουρκικό ερευνητικό σκάφος Χόρα.

Η οικονομία, από την ύφεση του 1974, άρχισε να αντιμετωπίζει σημαντικές δυσκολίες λόγω της δυσμενούς διεθνούς κατάστασης (πετρελαϊκή κρίση του 1973), τις καταστροφικές πολιτικές της δικτατορίας που οδήγησαν στην τραγωδία της Κύπρου (1974) και γέννησαν την ανάγκη για αυξημένες αμυντικές δαπάνες.

Η κρίση είχε ως αποτέλεσμα μια δραστική αναδιάρθρωση της παραγωγικής δομής της χώρας προς μικρότερες μεταποιητικές μονάδες και στροφή σε παραδοσιακούς κλάδους με ταυτόχρονη υποχώρηση των κλάδων των ενδιαμέσων και κεφαλαιουχικών αγαθών. Στον τομέα των υποδομών και κατασκευών, το κράτος δεν προχώρησε σε επενδύσεις σε μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών ούτε οργάνωσε σημαντικά συγκοινωνιακά έργα μεταφορών εκτός από σημειακές παρεμβάσεις σε αστικά κέντρα. Η ανάσχεση των δημοσίων επενδύσεων δεν ήταν άσχετη και με τα εθνικά θέματα. Σύμφωνα με τους Χαϊκάλη κ.ά., η τότε εγκατάλειψη της Εγνατίας Οδού σχετιζόταν με το ζήτημα των πόρων που ήταν αναγκαίοι για την εθνική άμυνα μετά από την τουρκική εισβολή στην Κύπρο (Χαϊκάλης κ.ά., 2002: 93).

Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ για την περίοδο 1974-1980 ήταν 3,0%, η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΣΠΚ είναι για την ίδια περίοδο -2,5% για το σύνολο της οικονομίας και επίσης -2,5% για τις κατασκευές πλην κατοικίας, δηλαδή ενώ το ΑΕΠ αυξανόταν, οι επενδύσεις σε πάγιο κεφάλαιο και σε υποδομές μειώνονταν (βλ. Σχήμα 7).

Έτσι, ως αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, σημειώθηκε στροφή αλλά και επέκταση των δραστηριοτήτων του ιδιωτικού κατασκευαστικού κλάδου στο εξωτερικό λόγω: α) των περιορισμένων δημοσίων επενδύσεων που προηγουμένως διατηρούσαν τις κατασκευές, β) των μειωμένων ρυθμών αστυφιλίας που προηγουμένως διατηρούσαν τις μεγάλες επενδύσεις στην κατοικία, γ) της υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου στον ευρύτερο κατασκευαστικό τομέα κατά την προηγούμενη περίοδο, και δ) τη μείωση των ευκαιριών επενδύσεων στη μεταποιητική βιομηχανία και της προαναφερθείσας στροφής λόγω της κρίσης (Skayannis, 1990)¹³.

¹³ Σχετικά με την ιστορία της παρουσίας των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών εκτός Ελλάδος, βλ. Κουτσογιάννης, 1984· Ταρπάγκος, 1985· και Χαϊκάλης κ.ά., 2002.

Σχήμα 7. ΑΕΠ, ΑΣΠΚ και ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας, μεταβολές και συσχετίσεις στην περίοδο 1974 – 1981 (σε σταθερές τιμές 2005)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

3.5. Η πρώτη περίοδος του ΠΑΣΟΚ (1981-1986)

Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής σημειώθηκε η στροφή των μεγάλων δυτικών οικονομιών προς το νεοφιλελευθερισμό κάτω από την οικονομική σύλληψη του μονεταρισμού. Πολιτικά η στροφή έγινε με την εκλογή των R. Reagan (1981) και M. Thatcher (1979). Η εν πολλοίς συγκλίνουσα οικονομική πολιτική των δύο αυτών χωρών χαρακτηρίστηκε από τα οικονομικά της προσφοράς (έλεγχο της προσφοράς χρήματος για έλεγχο του πληθωρισμού), μείωσης φόρων, μείωσης των κρατικών δαπανών, απορρύθμισης της οικονομίας (ιδιαίτερα του χρηματοπιστωτικού τομέα), ευελικτοποίησης της αγοράς εργασίας, περιορισμό των συνδικάτων, καθώς και από την προώθηση των αποκρατικοποιήσεων. Σταδιακά η πολιτική αυτή επικράτησε κυρίως στον δυτικό κόσμο αλλά και στον υπόλοιπο, και χαρακτήρισε τη μετέπειτα μετάβαση των οικονομιών της κεντρικά ελεγχόμενης οικονομίας προς την οικονομία της αγοράς.

Η περίοδος αυτή σηματοδοτεί μια πολύ σημαντική στροφή στην Ελλάδα διότι, εν μέσω των παραπάνω εξελίξεων, έχει δύο ιδιαίτερα αλλά σημαντικότερα χαρακτηριστικά: (α) την ολοκλήρωση της ένταξης της χώρας στην ΕΟΚ¹⁴ με πολυάριθμα και σημαντικά συνεπαγόμενα, και (β) την αλλαγή της κυβερνητικής εξουσίας για πρώτη φορά προς σοσιαλδημοκρατική κατεύθυνση με προοπτικές ομαλότητας¹⁵. Παράλληλα, στα εθνικά θέματα εξακολουθεί η διαμάχη με την Τουρκία για το Αιγαίο, πράγμα που δημιουργεί περιοδικές οξύνσεις και επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό ("αγορά του αιώνα", κ.λπ.).

Αντίθετα με το ογκούμενο μονεταριστικό δυτικοευρωπαϊκό ρεύμα, κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το ΠΑΣΟΚ προσπάθησε να επιτύχει ένα "καπιταλιστικό εκσυγχρονισμό" χρησιμοποιώντας κεντρικά εργαλεία και θεσπίζοντας ένα περιορισμένο επίπεδο θεσμών κοινωνικού κράτους που δεν υπήρχαν προηγουμένως. Στο οικονομικό πεδίο, σημαντικές υπήρξαν οι δομές ενίσχυσης των "προβληματικών επιχειρήσεων", και η συνέχιση της πολιτικής των κρατικοποιήσεων (που είχαν αρχίσει με την κυβέρνηση Καραμανλή). Συνεπώς, τέτοιες πολιτικές ενείχαν υψηλό κίνδυνο αύξησης του δημοσίου ελλείμματος, φέρνοντας σε κίνδυνο την οικονομία, και εντέλει δημιούργησαν στασιμοληθωρισμό. Οι κρατικές επενδύσεις που βοηθούσαν την αξιοποίηση των ευκαιριών του εγχώριου κεφαλαίου, όχι μόνο στην μεταποιητική βιομηχανία, αλλά επίσης στο παραδοσιακό πλέον ισχυρό πεδίο των υποδομών, δεν αρκούσαν για να επαναδημιουργήσουν οικονομική δραστηριότητα στο επιθυμητό επίπεδο. Από εκείνη την περίοδο παρατηρείται ένα μεγεθυόμενο οικονομικό έλλειμμα του δημόσιου τομέα.

¹⁴ Η συμφωνία σύνδεσης είχε υπογραφεί από το 1961, οι δε συνομιλίες έληξαν το 1977 μετά την καθυστέρηση που σημειώθηκε λόγω της χούντας.

¹⁵ Οι προδικτατορικές κυβερνήσεις του Κέντρου υπήρξαν ασταθείς.

Το 1985 η κυβέρνηση διαπραγματεύθηκε τους όρους ενός δανείου με την ΕΟΚ. Οι όροι βασίστηκαν σε ένα "πρόγραμμα σταθεροποίησης" λιγότερο αυστηρό από αυτό που τότε θα επέβαλε το ΔΝΤ. Ήταν ένα πρόγραμμα λιτότητας που κατάφερε να διαταράξει σοβαρά τη μέχρι τότε κοινωνική συναίνεση γύρω από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, και εκκίνησε μια αργή στροφή της οικονομίας της χώρας περισσότερο εναρμονισμένη με τα τεκταινόμενα στις δυτικές οικονομίες.

Έτσι, στη δεύτερη αυτή φάση, βασισμένο στις οδηγίες της ΕΟΚ, το ΠΑΣΟΚ, προσπαθώντας να κινητοποιήσει την οικονομία και να δραπετεύσει από την κατάσταση των ελαχίστων επενδύσεων, προσπάθησε να διαχειριστεί την κρίση με (1) αυστηρή εισοδηματική πολιτική, (2) μακρο-οικονομική πολιτική βασισμένη σε προγράμματα λιτότητας, (3) την καταφυγή σε κατασκευές μεγαλύτερης κλίμακας κάτω από ένα σημαντικό διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο που διευκόλυνε τις συμπτύξεις των μελετητικών και κατασκευαστικών εταιρειών, και (4) περαιτέρω πολιτική δημιουργίας υποδομών με την επιδίωξη για αυτοχρηματοδότηση των έργων, ένα προοίμιο για τις επερχόμενες μορφές ιδιωτικοποίησης, που όμως δεν ευόδωσαν άμεσα λόγω της πολυπλοκότητας του εγχειρήματος που έγινε δυνατό με τη μετέπειτα βοήθεια μέσω των μηχανισμών των ΚΠΣ. Αυτά συνοδεύτηκαν με μια οπτική φιλική προς την ΕΟΚ και με προσπάθειες για επαναδημιουργία σχέσεων με το ξένο κεφάλαιο. Έτσι η αρχική προσπάθεια να δημιουργηθεί μια ρύθμιση βασισμένη σε ημι-κεϋνσιανές πολιτικές μέσω της σύνδεσης των μισθών με το κόστος ζωής, συνетρίβησαν στην απουσία επενδύσεων και στην επιβράδυνση της παραγωγής, μόνο για να αντιστραφούν ελαφρά από το κατ' ουσίαν νέο-φιλελεύθερο πρόγραμμα σταθεροποίησης της τελευταίας περιόδου, βασισμένο σε οδηγίες της ΕΟΚ (Skayannis, 1990).

Είναι χαρακτηριστικό, ότι στο παραπάνω πλαίσιο, ενώ η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ για την περίοδο 1981-1986 ήταν 0,6%, η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΣΠΚ για την ίδια περίοδο ήταν αρνητική, -0,2%, για το σύνολο της οικονομίας, όπως επίσης αρνητική, -1,9%, για τις κατασκευές πλην κατοικίας. Διαφαίνεται όμως επίσης και μια τάση ανάκαμψης από το 1984-85 που δεν αντανακλάται όμως στο επίπεδο των υποδομών (βλ. Σχήμα 8).

Η κατεύθυνση της κινητοποίησης για τις υπολειπόμενες σε ανάπτυξη υποδομές, σε συνδυασμό με την επερχόμενη νεοφιλελεύθερη προσέγγιση έγινε επίσης φανερή ειδικότερα στην περίπτωση της κατασκευής των έργων μεταφορικών υποδομών. Ο Καλτσούνης (2004) αναφέρεται σε μια ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα περίπτωση στη δεκαετία του '80, που ήταν η προσπάθεια δημιουργίας μιας δημόσιας αρχής που θα ανέλαμβανε την σχεδίαση, κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του μείζονος οδικού δικτύου της χώρας, στη βάση της αυτοχρηματοδότησης, με χρήση δανειακών κεφαλαίων. Το ΥΠΕΧΩΔΕ συνέστησε μια επιτροπή για να ερευνήσει τη δυνατότητα ενός τέτοιου εγχειρήματος και το Ταμείο Εθνικών Οδών –αρχή υπεύθυνη για τη συλλογή των διοδίων– εκτόνησε πιλοτικές μελέτες

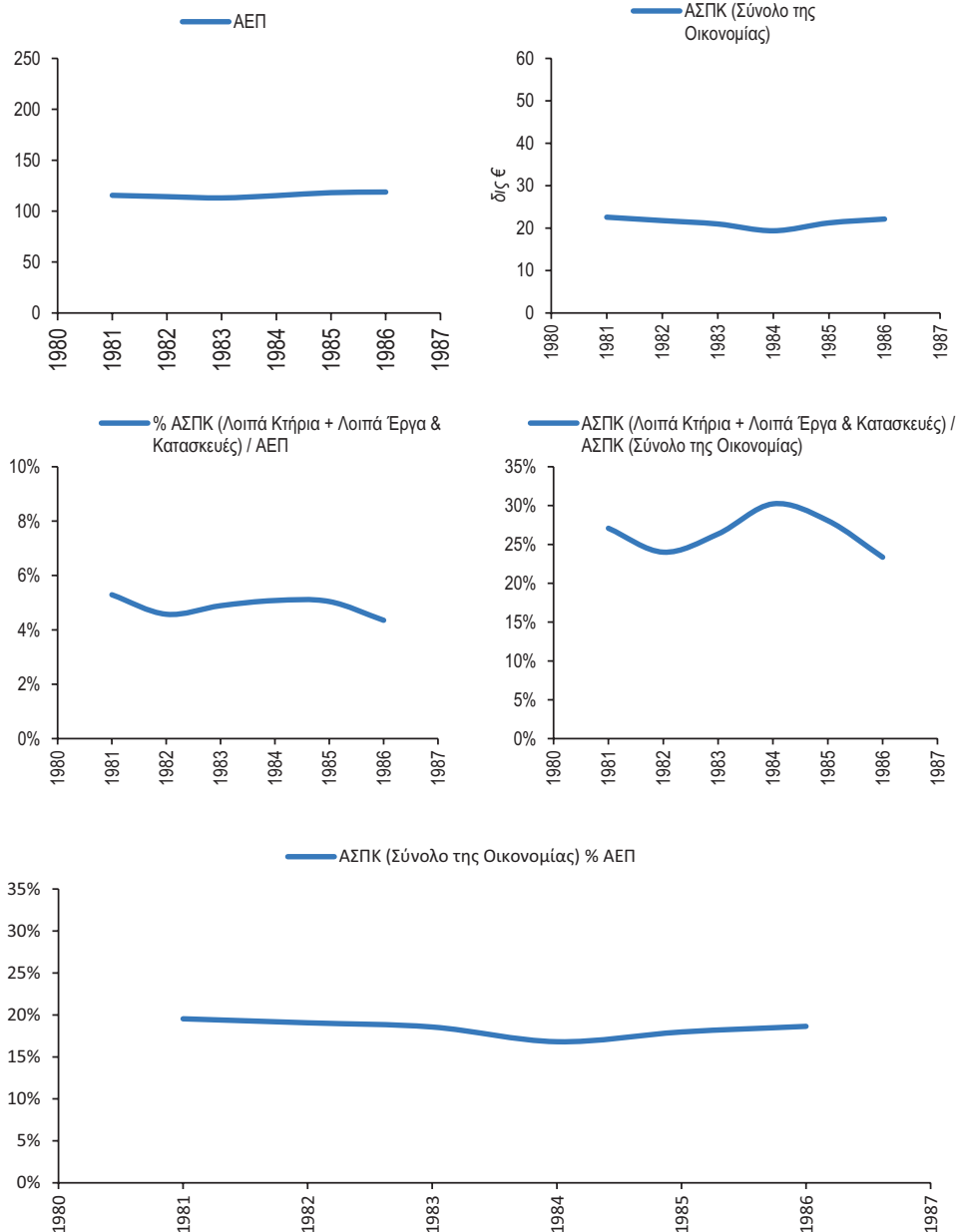
που έδειξαν πολλά υποσχόμενα αποτελέσματα σε σχέση με τις δυνατότητες αυτοχρηματοδότησης του συνόλου του εθνικού οδικού δικτύου (Καλτσούνης, 2004). Ο συνδυασμός αυτός της επιδίωξης της άνωθεν κρατικής ρύθμισης με την αυτοχρηματοδότηση, παρέμπει σε ήδη αρχόμενα μοντέλα σε άλλες δυτικές χώρες, με παραδείγματα από άλλες υποδομές –αρχικά τηλεπικοινωνιακές– που υιοθετούσαν την έννοια των "ρυθμιστικών αρχών". Την ίδια περίοδο, άλλες σχετικές μελέτες έδειξαν ότι οι χρήστες του οδικού δικτύου θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώνουν διόδια επαρκή για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας της σχεδιασθείσας αρχής.

Ο λόγος για το παραπάνω ήταν πως το υπάρχον οδικό δίκτυο ήταν σε τόσο κακή κατάσταση που οι χρήστες θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώνουν υψηλά διόδια για ένα καλύτερο δίκτυο, δεδομένης επίσης της αυξημένης καταναλωτικής ικανότητας του πληθυσμού εκείνη την περίοδο. Όμως το διεθνές οικονομικό κλίμα της απορρύθμισης και του ελεύθερου ανταγωνισμού είχε ήδη γίνει κυρίαρχο. Επί πλέον, η ανάδυση ενός εύκολα κινούμενου ιδιωτικού κεφαλαίου αλλά και τεχνογνωσίας στις συνεργασίες του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα στις μεταφορικές υποδομές ανά τον κόσμο, συνέτειναν στη διαμόρφωση μιας περισσότερο νέο-φιλελεύθερης στάσης στο ζήτημα. Η ιδέα μιας δημόσιας αρχής όπως αρχικά την είχαν οραματιστεί εγκαταλείφθηκε και αντί γι' αυτήν άρχισε να σχεδιάζεται η προώθηση της ανάπτυξης του οδικού δικτύου μέσω συμβάσεων παραχώρησης.

Κάτω από τις συνθήκες αυτές, στην κατεύθυνση της αναζωογόνησης της οικονομίας, η κυβέρνηση το 1986 ανακοίνωσε τα "έξι μεγάλα έργα", τα οποία ήταν στον τομέα των υποδομών, και μάλιστα των μεταφορικών. Τα περισσότερα από αυτά ήδη εξετάζονταν με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο. Εμφανίστηκαν στο Περιφερειακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1986-1990 που υποβλήθηκε στην ΕΟΚ στις αρχές Απριλίου 1986 (*Ελευθεροτυπία* 4/4/1986: 39, *Τα Νέα* 4/4/1986: 18, στο Skayannis, 1990). Τα έργα (που ξανα-ανακοινώθηκαν στις αρχές Φεβρουαρίου 1987) ήταν: (1) το νέο αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα, (2) το μετρό των Αθηνών, (3) το πρόγραμμα των αυτοκινητοδρόμων, (4) η εκτροπή του ποταμού Αχελώου, (5) η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, (6) ο εκσυγχρονισμός και εξηλεκτρισμός των σιδηροδρόμων (βλ. *Τα Νέα* 11/2/1987: 16, *Το Βήμα* 15/2/1987, *Τα Νέα* 21/2/1987: 11, *Το Βήμα* 25/2/1987: 25, στο Skayannis, 1990: 191).

Το γεγονός όμως της ανακοίνωσης των έργων αυτών δεν σήμαινε και την έναρξή τους λόγω έλλειψης πόρων, αλλά και τεχνογνωσίας και εμπειρίας στο διαχειριστικό και οργανωσιακό επίπεδο. Οι πόροι άρχισαν να γίνονται διαθέσιμοι με την σύναψη σειράς συμφωνιών με την ΕΟΚ στο πλαίσιο των Ολοκληρωμένων Μεσογειακών Προγραμμάτων στην αρχή, αλλά κυρίως των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης κατά την επόμενη περίοδο, που σηματοδότησαν και την πολιτική βούληση από την πλευρά της ΕΟΚ για την δημιουργία των διευρωπαϊκών και πανευρωπαϊκών δικτύων.

Σχήμα 8. ΑΕΠ, ΑΣΠΚ και ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας, μεταβολές και συσχετίσεις στην περίοδο 1981 – 1986 (σε σταθερές τιμές 2005)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

3.6. Οι περιοδοί των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (& ΕΣΠΑ), και οι Ολυμπιακοί Αγώνες, μέχρι τις απαρχές της κρίσης (1987-2007)

Η περίοδος αυτή υπήρξε συγκλονιστική στο διεθνές στερέωμα αλλά και στην Ελλάδα. Η σημαντικότερη εξέλιξη μετά τον 2^ο ΠΠ ήταν η κατάρρευση των καθεστώτων του κεντρικού σχεδιασμού των κρατών της Ανατολικής Ευρώπης, με απαρχή τη μεγάλη στροφή που έγινε στη Σοβιετική Ένωση με την πολιτική Διαφάνειας και Αναδιάρθρωσης του Μ. Γκορμπατσώφ, το άνοιγμα συνόρων των χωρών του σοβιετικού "μπλόκ", την "πτώση του τείχους" στο Βερολίνο τον Νοέμβριο του 1989, την ίδρυση της Ένωσης των Ανεξάρτητων Κρατών τον Νοέμβριο 1991 και τον Δεκέμβριο της Κοινοπολιτείας (δηλ. διάλυση της ΕΣΣΔ). Οι συνέπειες των εξελίξεων αυτών υπήρξαν τεράστιες με τη στροφή των οικονομιών αυτών σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς με ραγδαίες ιδιωτικοποιήσεις με όξυνση του ανταγωνισμού των δυτικών χωρών για κατάκτηση αγορών (συμπεριλαμβανομένων και ελληνικών επιχειρήσεων και κατασκευαστικών εταιρειών), και με κύματα οικονομικών μεταναστών.

Σε στενότερο εθνικό επίπεδο υπήρξε σχετική επαναπροσέγγιση με την Τουρκία ενώ όμως παράλληλα το επεισόδιο των Ιμίων (Ιανουάριος 1996) συνέτεινε σε νέες οξύνσεις. Στο γεωπολιτικό επίπεδο άμεσου ελληνικού ενδιαφέροντος, η περίοδος κλείνει με την απόρριψη του σχεδίου Ανάν από ελληνοκυπριακής πλευράς, με αποτέλεσμα νέο πάγωμα των σχέσεων στο Κυπριακό.

Στην Ελλάδα, στο γενικότερο οικονομικό πεδίο, η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τέσσερις βασικές εξελίξεις:

- α. την συστηματική εισροή κοινοτικών κονδυλίων μέσα από τα εργαλεία των κοινοτικών ταμείων,
- β. τη δημιουργία της ΕΕ (συνθήκη Μάαστριχτ, 1 Νοεμβρίου 1993) και της ΟΝΕ με τη δημιουργία του Ευρώ (1 Ιανουαρίου 2002),
- γ. την συστηματική προετοιμασία και διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας (2004), και
- δ. την εισροή οικονομικών μεταναστών από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης που βρίσκονταν σε μετάβαση.

Εν μέσω των εξελίξεων αυτών, στο πολιτικό πεδίο σημαντική υπήρξε η αλλαγή της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ μετά το "σκάνδαλο Κοσκωτά" και η μικρή περίοδος συγκυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και του ενιαίου Συνασπισμού της Αριστεράς (1989) και της Οικουμενικής Κυβέρνησης (1990), όπως και ο θάνατος του Α. Παπανδρέου (1996) που οδήγησε το ΠΑΣΟΚ σε περεταίρω σταδιακή αλλαγή της φυσιογνωμίας του υπό τον Κ. Σημίτη.

Κατά την περίοδο αυτή, για πρώτη φορά μετά από την περίοδο 1962-1973 αποκτούν θετικό πρόσημο η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΣΠΚ για το σύνολο της οικονομίας (4,9%) και για τις κατασκευές πλην κατοικίας (2,4%) μαζί με την επίσης θετική μέση ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ 2,8% (βλ. Παράρτημα: Σχήμα Π-1 και Σχήμα 9). Το γεγονός αυτό σηματοδοτεί μια νέα στροφή στις επενδύσεις σε υποδομές (μέχρι το 2001) και επιτρέπει τον χαρακτηρισμό της επανεμφάνισής τους ως σημαντικό κύμα. Είναι επίσης σαφές, ότι τη μερίδα του λέοντος και πάλι καταγράφουν τα έργα μεταφορικών υποδομών, αυτή τη φορά τα ΜΕΜΥ.

Η δυναμική των υποδομών αρχίζει να φθίνει περί τα 5 χρόνια πριν το τέλος της υπό εξέταση περιόδου, γύρω στο 2001 παρά τη συνεχιζόμενη αύξηση του ΑΕΠ και του ΑΣΠΚ που οφείλεται στην κατοικία και βιομηχανία (βλ. Σχήμα 9).

Το τρίτο κύμα της ανάπτυξης των μεγάλων έργων υποδομής (κυρίως μεταφορικών) στην Ελλάδα ήταν ώριμο να αναδυθεί και να γίνει εφικτό με ένα σύστημα Ευρωπαϊκής συγχρηματοδότησης που ξεκίνησε από τα Ολοκληρωμένα Μεσογειακά Προγράμματα (ΜΟΠ), εξελίχθηκε στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ) και αργότερα στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Αυτό δεν ήταν ανεξάρτητο από το πλαίσιο της πολιτικής της ΕΟΚ/ΕΕ για την επιτάχυνση της δημιουργίας των διευρωπαϊκών και πανευρωπαϊκών αξόνων που σιγά-σιγά διατυπωνόταν, όπως αρχικά με τη λευκή Βίβλο, και αργότερα με τις διάφορες περί αξόνων αποφάσεις (άξονες των συσκέψεων Κρήτης, Κέρκυρας, κ.λπ.). Η αρχή αυτού του κύματος έγινε με τις προαναφερθείσες επανειλημμένες ανακοινώσεις από τον Α. Παπανδρέου για τα έξι μεγάλα έργα από τη δεκαετία του '80. Προ των ΚΠΣ όλα τα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών χρηματοδοτούνταν αποκλειστικά από εθνικούς δημόσιους πόρους και σε πολλές περιπτώσεις η καθυστερημένη υλοποίηση πολλών μεγάλων έργων οφειλόταν στην έλλειψη διαθέσιμου κεφαλαίου, αλλά και τεχνολογίας σε διάφορα επίπεδα.

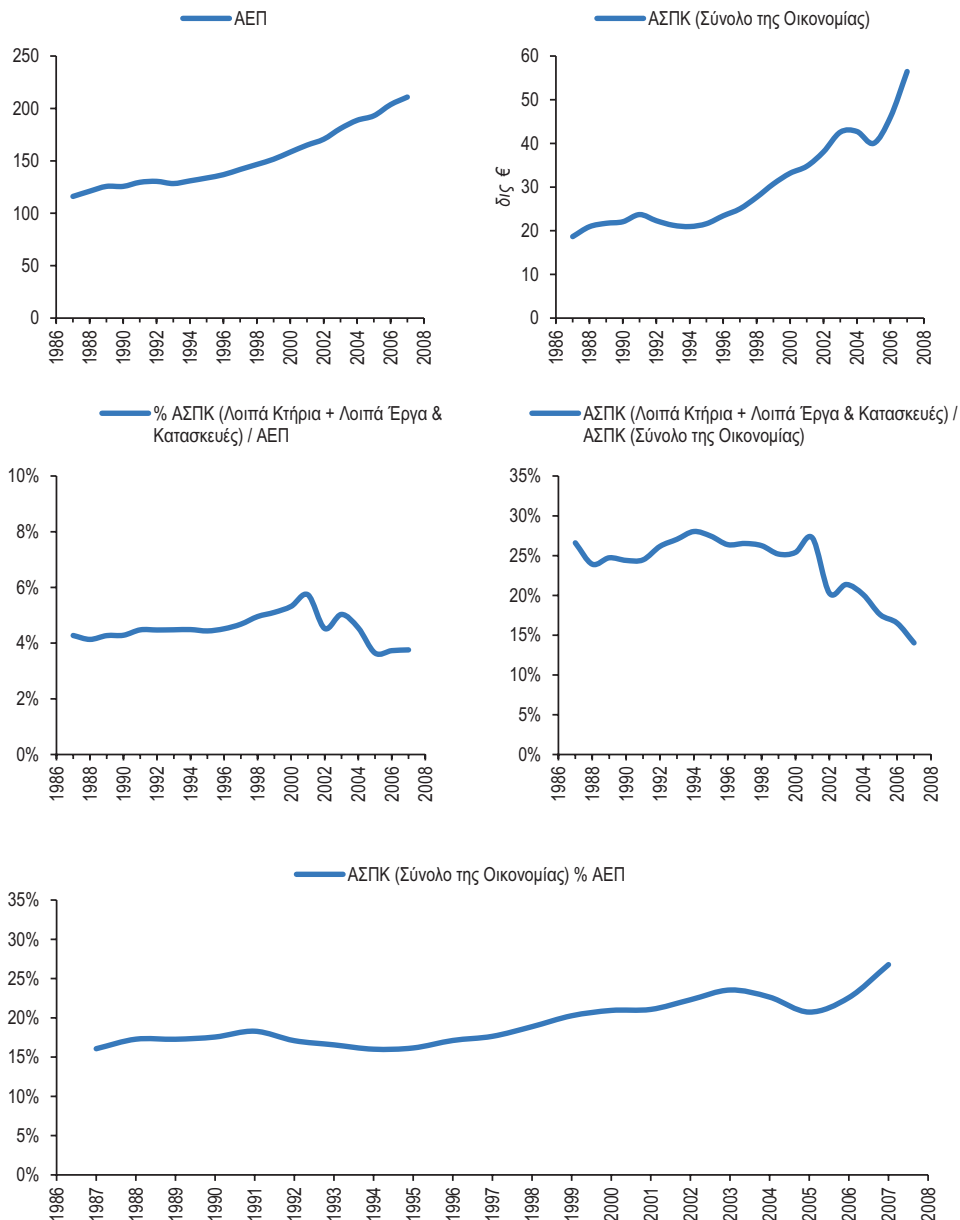
Η περίοδος 1984-1993 (ΜΟΠ και Α' ΚΠΣ) χαρακτηρίστηκε από παρεμβάσεις μικρής κλίμακας παρά από μεγάλα έργα υποδομής. Το πρώτο ΚΠΣ έδωσε στην Ελλάδα τη δυνατότητα να κάνει προόδους στον τομέα της διοίκησης των έργων, ειδικά μέσω της θετικής αντίδρασης του ιδιωτικού τομέα. Οι ακαμψίες και η αδράνεια του δημόσιου τομέα άφησαν πολλά κενά στην οικονομική και γραφειοκρατική διαχείριση και το Α' ΚΠΣ ήταν μόνον εν μέρει επιτυχές.

Όμως, βάσει της μεταρρύθμισης των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΟΚ του 1988, η Ελλάδα ενετάχθη στην κατηγορία των Χωρών Στόχου 1, πράγμα το οποίο έδωσε στη χώρα τα δυνατότητα να ωφεληθεί τα μάλλα από τις σημαντικά αυξημένες Κοινοτικές χρηματοδοτήσεις. Σύμφωνα με τις τότε νέες ρυθμίσεις, υποβαλλόταν ένα Εθνικό Σχέδιο από την κυβέρνηση στην ΕΟΚ που τεκμηριώνει τις απαιτήσεις για χρηματοδότηση από τα διαρθρω-

τικά ταμεία. Η επίσημη συμφωνία μεταξύ της ΕΟΚ και του ελληνικού κράτους για το ποσό και το είδος της χρηματοδοτικής βοήθειας στο εθνικό σχέδιο ανάπτυξης, έπαιρνε τη μορφή του ΚΠΣ. Η παραπάνω διαδικασία της προετοιμασίας ενός ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδίου προκειμένου να αιτηθεί διαρθρωτική βοήθεια υπήρξε μια εξαιρετικά σημαντική άσκηση για το ελληνικό κράτος. Η διαδικασία αυτή εξανάγκασε την ελληνική κυβέρνηση να προσεγγίσει τον τομέα των μεταφορών με πιο στρατηγικό τρόπο και να αρχίσει να δρομολογεί μεγάλες παρεμβάσεις έργων υποδομής στην προοπτική μιας ουσιαστικής εισροής ευρωπαϊκών κονδυλίων.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90, η μελέτη "*Ελλάδα 2010*" που ανατέθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (για να χρησιμοποιηθεί ως εισροή στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξη για το Β' ΚΠΣ) υιοθέτησε μια στρατηγική προοπτική για τον σχεδιασμό των μεταφορών λαμβάνοντας υπ' όψη την ευρωπαϊκή και διεθνή διάσταση της ανάπτυξης των μεταφορών. Η μελέτη (ΥΟ&Ο, 2005), προσδιόρισε την προτεραιότητα των μεταφορικών αξόνων για την ανάπτυξη του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων της χώρας. Η ανάπτυξή τους συνδυάστηκε με μεγάλες επενδύσεις σε σημειακά έργα μεταφορικών υποδομών και δευτερεύοντα μεταφορικά δίκτυα. Αρχίζοντας από το τέλος της δεκαετίας του '80, αλλά ουσιαστικά από το 1990 και 1991, έλαβε χώρα μια μεγάλη προσπάθεια από το ΥΠΕΧΩΔΕ για να υλοποιηθούν όλα τα έργα υψηλής προτεραιότητας των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών που είχαν στο παρελθόν προταθεί και οι μελέτες τους δεν είχαν ολοκληρωθεί. Οι μελέτες και τα σχέδια ολοκληρώθηκαν και οι τελικές αποφάσεις ελήφθησαν με αξιοσημείωτη αποτελεσματικότητα σε σύγκριση με το παρελθόν. Επίσης, για πρώτη φορά μελετήθηκαν νέες μέθοδοι για την δημοπράτηση, τη διοίκηση, λειτουργία και τη χρηματοδότηση, οι οποίες και υιοθετήθηκαν για τα ΜΕΜΥ, όπως για το μετρό των Αθηνών, τον νέο διεθνή αερολιμένα, την Αττική Οδό, τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, και του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας (Ραφαίοπου και Πελεκά, 2006). Η διαγωνιστική διαδικασία και οι σχετικές διαπραγματεύσεις για όλα αυτά τα έργα, στην ουσία έλαβαν χώρα κατά την περίοδο 1991-1996. Όλα αυτά τα έργα υλοποιήθηκαν με την πολύ σημαντική συνδρομή των κονδυλίων του Β' και Γ' ΚΠΣ είτε από κοινοπραξίες του ιδιωτικού τομέα μέσω συνεργασιών μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα (συμβάσεις παραχώρησης στην περίπτωση της γέφυρας Ρίου Αντιρρίου, και της Αττικής Οδού, ή κοινοπραξία δημόσιου – ιδιωτικού τομέα για την περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα), ή με δημόσιες εταιρείες που συστάθηκαν για τα ίδια τα έργα που λειτουργούν με τα λεγόμενα "ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια", κάτω από τους κανόνες του ιδιωτικού τομέα, και έχουν αναλάβει όλες τις φάσεις της ανάπτυξης των έργων (Αττικό Μετρό, Εγνατία Οδός).

Σχήμα 9. ΑΕΠ, ΑΣΚΠ και ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας, μεταβολές και συσχετίσεις στην περίοδο 1987 – 2007 (σε σταθερές τιμές 2005)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Η υλοποίηση των προγραμμάτων μεταφορικών υποδομών του Β' ΚΠΣ, ήταν η πρώτη κρίσιμη δοκιμή για την ενασχόληση με τα έργα μεγάλης κλίμακας. Όμως, οι μηχανισμοί υλοποίησης του ελληνικού κράτους απεδείχθησαν αναποτελεσματικοί σε πολλές περιπτώσεις προκαλώντας σημαντικές καθυστερήσεις στα προγραμματισμένα έργα των προαναφερθέντων ΜΕΜΥ (ΥΟ&Ο, 2005). Το επειγόν των ολυμπιακών έργων (και οι συνεχείς προτροπές της Ολυμπιακής Επιτροπής για επιτάχυνση) έδωσε μια μεγάλη ευκαιρία στην δυνατότητά της να προγραμματίσει και να σχεδιάσει καλύτερα τα έργα και να τηρήσει αποτελεσματικότερα τις προθεσμίες τους (βλ. τις σχετικές αξιολογήσεις των ΚΠΣ). Έτσι, οι Ολυμπιακοί Αγώνες μαζί με τη διαθεσιμότητα των πόρων λειτούργησαν ως παράθυρο ευκαιρίας για την Ελλάδα προκειμένου να προχωρήσει σε έργα που βρίσκονταν "στα συρτάρια" και η Διοίκηση για μεγάλη περίοδο τα αντιμετώπιζε με δισταγμό.

Για παράδειγμα, το μετρό της Αθήνας αρχικά προτάθηκε από τη "μελέτη Σμιθ" (1962), αλλά ποτέ στην πραγματικότητα δεν ξεκίνησε μέχρι που κατέστη "Ολυμπιακή αναγκαιότητα". Όμως, είναι σημαντικό να σημειώσει κανείς ότι: (α) οι καθυστερήσεις έχουν χαρακτηριστεί ως "τεχνητές" ώστε το "επειγόν" να μπορεί να οδηγήσει στην ανάθεση έργων σε συγκεκριμένες εταιρείες που θα μπορούσαν να αντεπεξέλθουν στην πίεση και στο "επειγόν", και (β) τα έργα επιταχύνονταν από την Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή και τα συνεργαζόμενα υπουργεία με την παράκαμψη των νόμων ακόμη και με παραβίαση δικαιωμάτων και αποφάσεων δικαστηρίων, ή θέτοντας σε εφαρμογή νέα ειδική νομοθεσία, μόνο για αυτόν τον σκοπό.

Το κύμα των ΜΕΜΥ συνέβαλε σημαντικά στη ριζική αναδιάρθρωση, συγκρότηση και ανάπτυξη του κατασκευαστικού κλάδου. Τα μεγάλα απαιτούμενα μεγέθη οδήγησαν σε σημαντικές συγχωνεύσεις και εξαγορές ούτως ώστε ο εγχώριος κατασκευαστικός τομέας να παραμείνει εντός της αγοράς, είτε αναλαμβάνοντας ΜΕΜΥ ο ίδιος, είτε δημιουργώντας κοινοπραξίες με μεγάλους διεθνείς ομίλους στην αγορά των ΜΕΜΥ. Το άνοιγμα και η ισχυροποίηση της αγοράς υποδομών στην Ελλάδα ενισχύθηκε περαιτέρω με τα μεγάλα βήματα στην κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης στην ανάπτυξη των ΜΕΜΥ. Η συμμετοχή των εταιρειών στην υλοποίηση μεγάλων υποδομών έγινε περισσότερο ελκυστική από τη στιγμή που τα έργα έγιναν μεγαλύτερα, με περισσότερες τεχνικές απαιτήσεις και ακόμη περισσότερο, από τη στιγμή που τα κέρδη τους θα μπορούσαν να προέλθουν από την πολυετή εκμετάλλευση των έργων και όχι μόνο από την κατασκευή τους.

Κατά την περίοδο των τριών πρώτων ΚΠΣ, σταδιακά η Ελλάδα μεταστράφηκε από το στόχο της εσωτερικής ολοκλήρωσης στο στόχο της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Στο πρώτο ΚΠΣ δεν υπήρχε προτεραιοποίηση σχετικά με την ποιότητα ή την αειφορικότητα, και τα έργα διεσπείροντο σε όλη τη χώρα προκειμένου να ικανοποιήσουν επείγουσες ανάγκες και πολιτικές υποχρεώσεις. Το Β' ΚΠΣ (1994-1999), έδωσε προτεραιότητα στα

"βαρύτερα" έργα μεταφορικών υποδομών στοχεύοντας κυρίως στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Το πρόγραμμα των σιδηροδρόμων επανεμφανίστηκε ως προτεραιότητα, ενώ εμφανίστηκαν και νέες μορφές συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, έγινε μια μεγάλη προσπάθεια για να βελτιωθεί η οργάνωση, οι διαδικασίες, και οι θεσμοί του σχεδιασμού, της μελέτης και της υλοποίησης των μεγάλων έργων στον τομέα των μεταφορών. Νέες αρχές συστάθηκαν για να μελετήσουν, να δημοπρατήσουν και να λειτουργήσουν μεγάλα έργα (όπως η Εγνατία Οδός ΑΕ, η Αττικό Μετρό ΑΕ ή η ΕΡΓΟΣΣΕ ΑΕ), αλλά επίσης και οργανωσιακές δομές εντός των θεσμών της δημόσιας διοίκησης, για να αναλάβουν να φέρουν εις πέρας τις απαιτήσεις της ΕΕ για την προτεραιοποίηση και την παρακολούθηση των έργων που χρηματοδοτούνταν από αυτήν (βλ. Χριστοφάκης, 2007). Κατά το 3^ο ΚΠΣ (2000-2006), ένα μεγάλο μέρος της χρηματοδότησης και πάλι διοχετεύθηκε προς τα ΜΕΜΥ όπως το μετρό της Θεσσαλονίκης, η συνέχιση της Εγνατίας Οδού, και του ΠΑΘΕ. Έγινε επίσης μια περαιτέρω μετάβαση προς τη σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα. Τα μεγαλύτερα ΣΔΙΤ μεταφορών που ξεκίνησαν πριν το 2000, όπως ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών, η Αττική οδός, η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου τελείωσαν στην περίοδο πριν το 2006 και ένας αριθμός από νέα (τέταρτο κύμα) μεγάλα έργα ΣΔΙΤ είχαν προγραμματισθεί, σχεδιαστεί και μελετηθεί εντός του Γ' ΚΠΣ.

3.7. Η τελευταία γενιά ΜΕΜΥ (Μεγάλων Έργων Μεταφορικών Υποδομών) και η –μετά το 2008– οικονομική κρίση

Η κρίσιμη εξέλιξη της περιόδου αυτής είναι η ίδια η κρίση που αποτελεί και τη βάση του διαχωρισμού της ίδιας της περιόδου. Παρ' ότι η κρίση στην Ελλάδα ανεφάνη αργότερα (2009) ως απαρχή των δραματικών εξελίξεων πρέπει να θεωρηθεί η Αμερικανική κρίση του 2007-2008, με την αδυναμία των δανειοληπτών για την πληρωμή στεγαστικών δανείων που έφερε σε αδιέξοδο τον τραπεζικό τομέα. Η κρίση είχε τη μορφή "ντόμινο" και σταδιακά επηρέασε τις πλέον αδύναμες χώρες της Ευρώπης, ιδιαίτερα της νότιας, και προπαντός την Ελλάδα η οποία όμως όπως αποκαλύφθηκε είχε και επιπρόσθετους εσωτερικούς λόγους που επιβάρυναν σοβαρά την οικονομική της κατάσταση (μεγάλο χρέος, σημαντικά ετήσια ελλείμματα, και μεγάλη διαφθορά).

Η Ελληνική κρίση έγινε ορατή το 2009 με την προκήρυξη εκλογών από την κυβέρνηση του Κ. Καραμανλή και άρχισε να λαμβάνει μεγάλες διαστάσεις με τη δρομολόγηση της εξωτερικής βοήθειας από τον Μηχανισμό στήριξης (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και Ευρωπαϊκή Επιτροπή) στις αρχές του 2010, ενώ ακολουθούν οι φάσεις της επιμήκυνσης του δανείου (Μάρτιος 2011), του "κουρέματος" (Οκτώβριος 2011), της ανάληψης της κυβέρνησης από τον Λ. Παπαδήμο (Νοέμβριος 2011) και των δύο εκλογών (Ιούνιος 2012) που καταλήγουν στην τρικομματική κυβέρνηση (ΝΔ,

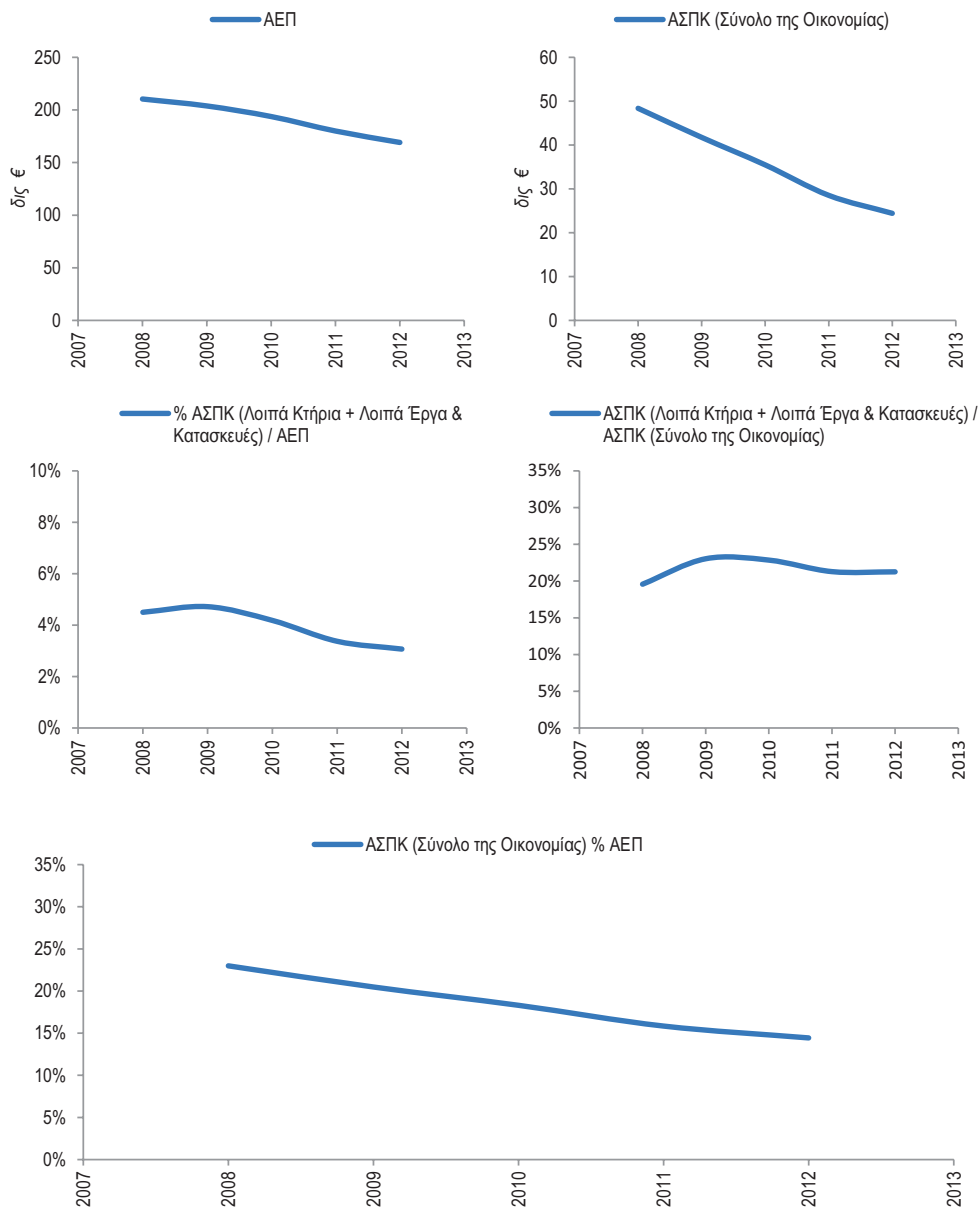
ΠΑΣΟΚ, ΔΗΜΑΡ) υπό τον Α. Σαμαρά και στη μετέπειτα αντίστοιχη δικομματική (αποχώρηση ΔΗΜΑΡ Ιούλιος 2013). Τα αλληπάλληλα μέτρα για την ανάκαμψη (6 πακέτα μέτρων, 2 μνημόνια, 2 μεσοπρόθεσμα πλαίσια δημοσιονομικής στρατηγικής, κ.λπ.) οδήγησαν σε μεγάλη οικονομική ύφεση εντός της οποίας καθίσταται πολύ δύσκολη η συνέχιση των προγραμματισθέντων μεγάλων έργων υποδομής.

Ως αποτέλεσμα των εξελίξεων, η μέση ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ για την περίοδο 2008-2012 ήταν -4,3% και μέση ετήσια μεταβολή του ΑΣΠΚ για την ίδια περίοδο, για το σύνολο της οικονομίας -15,4%, και -6,9% για τις κατασκευές πλην κατοικίας (βλ. Σχήμα 10).

Στον τομέα των υποδομών, η επιτυχής ολοκλήρωση των έργων που σχετίστηκαν με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 αλλά και η επιτυχής διεξαγωγή των ίδιων των αγώνων δημιούργησαν μια αίσθηση επιτευξιμότητας και μια ατμόσφαιρα αισιοδοξίας και υψηλών προσδοκιών τόσο στην κοινωνία όσο και ειδικότερα στο "οικοσύστημα" των υποστηρικτών των ΜΕΜΥ που στο μεταξύ μετά από τα μεγάλα έργα του τρίτου κύματος και τις νέες θεσμικές και τεχνικο-οικονομικές κτηθείσες εμπειρίες είχαν πλέον κατοχυρωθεί ως νέα ατμομηχανή της ανάπτυξης. Η πρόθεση για τη συνέχιση της δυναμικής της παραγωγής των ΜΕΜΥ ήταν εμφανής καθώς μέχρι το 2008 ένας σημαντικός αριθμός ΜΕΜΥ είχαν δημοπρατηθεί ή βρισκόταν ήδη στη αρχική φάση της κατασκευής (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007· Πετρουτσάτου, 2012). Πρόκειται για το Μετρό και την Υποθαλάσσια Σήραγγα της Θεσσαλονίκης καθώς και τους αυτοκινητοδρόμους της Ιόνιας Οδού, της Κεντρικής Ελλάδος (Ε-65), της Κεντρικής και Δυτικής Πελοποννήσου και τμημάτων του ΠΑΘΕ, που συνολικά εντάχθηκαν στο Πρόγραμμα Παραχώρησης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007· Πετρουτσάτου, 2012). Το συνολικό κόστος των έργων αυτών είχε εκτιμηθεί σε περισσότερο από 9 δις ευρώ, ενώ εκτός από το Μετρό της Θεσσαλονίκης όλα τα υπόλοιπα έργα δημοπρατήθηκαν μέσω παραχωρήσεων τύπου Build Operate Transfer (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007). Βάσει των σχετικών συμβάσεων, η κατασκευή των έργων αυτών προβλεπόταν να ολοκληρωθεί (ανάλογα με το έργο) μεταξύ 2011 και 2014 (Πετρουτσάτου, 2012· Υποδομές Portal, 2012).

Ακόμα και μέχρι τις αρχές του 2008, οι εκτιμήσεις για την πρόοδο των έργων παρέμεναν αρκετά αισιόδοξες παρά την όξυνση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει πολύ δυσμενώς τα δημοσιοοικονομικά της χώρας (ΒΜΙ, 2008). Ένα μόλις όμως έτος αργότερα η εικόνα ήταν εντελώς διαφορετική. Η καθοδική τάση της κατασκευαστικής δραστηριότητας η οποία ξεκίνησε μέσα στο 2007 διαφαινόταν ότι θα διατηρηθεί ενώ η δραστηριότητα ειδικότερα στον κλάδο των υποδομών ήταν οριακή. Μεγάλα έργα παραχώρησης, τα οποία ήταν σε πολύ ώριμο στάδιο, όπως η Υποθαλάσσια Σήραγγα και το Διμάνι της Θεσσαλονίκης εγκαταλείφθηκαν ενώ άλλα έργα που βρισκόταν στο στάδιο του σχεδιασμού άρχισαν να δείχνουν πλέον μη επιτεύξιμα.

Σχήμα 10. ΑΕΠ, ΑΣΠΚ και ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας, μεταβολές και συσχετίσεις στην περίοδο 2007 – 2012 (σε σταθερές τιμές 2005)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Καθώς η οικονομική κρίση επιδεινώνονταν σε παγκόσμιο επίπεδο και η ρευστότητα μειωνόταν δραματικά στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, το δημόσιο χρέος και το έλλειμμα της χώρας άρχισαν να αποτελούν πολύ σοβαρή απειλή για την βιωσιμότητα της ελληνικής οικονομίας και τροχοπέδη σε κάθε προσπάθεια υλοποίησης αναπτυξιακών σχεδίων μέσω της κατασκευής υποδομών, είτε με δημόσιες επενδύσεις, είτε με ιδιωτικά κεφάλαια που στόχευαν σε συμπράξεις με το δημόσιο (BMI, 2009). Τα επόμενα έτη τα ΜΕΜΥ εμφάνισαν πολύ μικρή πρόοδο. Η κατασκευή του Μετρό της Θεσσαλονίκης παρατάθηκε για 3 χρόνια, με την παράδοση του έργου να προσδιορίζεται εντός του 2015 αντί για το 2013 που προέβλεπαν οι αρχικές συμβάσεις. Το πρόγραμμα επεκτάσεων του Μετρό της Αθήνας επίσης προχωρούσε με πολύ αργούς ρυθμούς μέχρι που η κατασκευή των σημαντικών τμημάτων τελικά σταμάτησε λόγω του σκανδάλου της SIEMENS. Το μέλλον του Προγράμματος Παραχώρησης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων άρχισε και αυτό να δείχνει πολύ αβέβαιο. Το δημόσιο είχε σοβαρές δυσκολίες στο να συνεχίσει απρόσκοπτα την χρηματοδότησή τους ενώ ταυτόχρονα ανέκυψαν σοβαρές καθυστερήσεις στις απαλλοτριώσεις (οι οποίες βάσει των συμβάσεων έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το 2009) και τα έσοδα από τα διόδια των αυτοκινητοδρόμων (τα οποία βάσει των συμβάσεων παραχώρησης χρηματοδοτούν μέρος του κόστους κατασκευής) άρχισαν να μειώνονται αισθητά σε σχέση με αυτά που είχαν εκτιμηθεί (BMI, 2010· Πετρούτσάτου, 2012). Μέσα σ' αυτές τις συνθήκες, οι τράπεζες άρχισαν να εκδηλώνουν απροθυμία για τη συνέχιση της χρηματοδότησης των επισφαλών αυτών παραχωρήσεων για τους αυτοκινητοδρόμους (BMI, 2010· Πετρούτσάτου 2012).

Εντός του 2010 η χώρα ήρθε αντιμέτωπη με άμεσο κίνδυνο χρεωκοπίας και συμφώνησε να λάβει χρηματοδοτική στήριξη με δάνειο ύψους €110 δις. από το ΔΝΤ, την ΕΕ και την ΕΚΤ, με πενταετή περίοδο αποπληρωμής (ΦΕΚ 65/Α/06.05.2010, ν. 3845/10). Στις αρχές του 2012, με την πάροδο περίπου 2 ετών, η χώρα συνεχίζοντας να απειλείται από χρεωκοπία, αποφάσισε να λάβει επιπρόσθετη χρηματοδοτική στήριξη και να ενταχθεί σε ένα μηχανισμό ελάφρυνσης των δανειακών υποχρεώσεων της (ΦΕΚ 28/Α/14.02.2012, ν. 4046/12). Σύμφωνα με τις παραπάνω συμβάσεις, η κυβέρνηση πρέπει να υλοποιήσει πολύ σκληρά μέτρα λιτότητας και μεταρρυθμίσεις οι οποίες επηρεάζουν σημαντικά την χρηματοδότηση, την ιδιοκτησία, την διοίκηση και την λειτουργία οργανισμών και έργων στον κλάδο των μεταφορών.

Κάτω από την επιτήρηση των δανειστών (ΔΝΤ και ΕΕ), και με δεδομένους τους αυστηρούς στόχους που επιβάλλουν οι σχετικές συμβάσεις, κατά την διάρκεια των τελευταίων τριών ετών, έγινε προσπάθεια να επιταχυνθούν σημαντικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών (πολλές από αυτές χωρίς επιτυχία λόγω της αντίθεσης των συνδικάτων αλλά και της αναποτελεσματικότητας των κρατικού μηχανισμού), οι οποίες αποσκοπούσαν στο να μειώσουν τις δαπάνες και να ενισχύσουν τα έσοδα για το κράτος. Αυτές

οι μεταρρυθμίσεις, οι οποίες σχεδιάζονται και υλοποιούνται σε "λογική" fast-track, έχουν πυροδοτήσει έντονες διαμαρτυρίες και έχουν επικριθεί έντονα ως νεοφιλελεύθερες και στερούμενες στρατηγικής προσέγγισης. Ενδεικτικά παραδείγματα της κατεύθυνσης των μεταρρυθμίσεων αυτών αποτελούν η αναδιάρθρωση του ΟΣΕ (ΦΕΚ 188/Α/4.11.2010, ν. 3891/10) και του ΟΑΣΑ (ΦΕΚ 33/Α/3.3.2011, ν. 3920/11). Και στις δύο περιπτώσεις απαιτείται η συρρίκνωση των οργανισμών, η ιδιωτικοποίηση σημαντικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών τους, η μείωση των γραμμών, η αύξηση των κομίστρων και η μεταφορά εργαζομένων σε άλλους δημόσιους οργανισμούς. Άλλες ενδεικτικές μεταρρυθμίσεις αποτελούν η ιδιωτικοποίηση μιας σειράς από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας και η παραχώρηση περιφερειακών Αεροδρομίων (ΤΑΙΠΕΔ, 2012).

Ειδικότερα όσον αφορά στα ΜΕΜΥ, οι σημαντικότερες εξελίξεις έχουν να κάνουν κυρίως με προσπάθειες της κυβέρνησης για ιδιωτικοποίηση μεγάλων υφιστάμενων έργων (Εγνατία Οδός, Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών) και υλοποίηση νέων, μέσω σύμπραξης με ιδιώτες (επέκταση Αττικής Οδού, Νέο Αεροδρόμιο Ηρακλείου). Οι προσπάθειες αυτές όμως δεν έχουν αποβεί αποτελεσματικές (ΤΑΙΠΕΔ, 2012· Υpodomes Portal, 2012). Επίσης, παρατηρήθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις σε υπό κατασκευή έργα, όπως το μετρό της Αθήνας και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης οι οποίες οφείλονται εν πολλοίς στην έλλειψη διαθεσιμότητας χρηματικών πόρων αλλά και προβλήματα που σχετίζονται με αρχαιολογικά ευρήματα και σχετικές διευθετήσεις καθώς και με νομικά και δικαστικά προβλήματα που έχουν ανακύψει μεταξύ των αντισυμβαλλομένων. Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι τέτοιου τύπου αιτίες (αρχαιολογία, αντιδικίες επί των συμβατικών όρων) διαχρονικά πλήττουν την δυνατότητα έγκαιρης παράδοσης των ΜΕΜΥ στην Ελλάδα (ΥΥΜΔ, 2010· Υpodomes portal).

Κατά την διάρκεια της τελευταίας περιόδου ανάπτυξης των ΜΕΜΥ, διακρίνουμε μια πολύ έντονη αύξηση της τάσης υλοποίησης πολύ μεγάλων έργων μέσω διαφόρων μορφών ιδιωτικοποίησης και σύμπραξης του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα (PPPs). Παρόλ' αυτά, οι φιλοδοξίες προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων που θα διοχετευτούν στον κλάδο των ΜΕΜΥ δείχνουν να μην πραγματοποιούνται επαρκώς καθώς η τρέχουσα μακροοικονομική κατάσταση της χώρας σε συνδυασμό με το πολιτικό, κοινωνικό και θεσμικό περιβάλλον δημιουργούν δισταγμό στους επενδυτές και τις τράπεζες.

Η περίπτωση των παραχωρήσεων των Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων που βρίσκονται στην φάση της κατασκευής είναι ιδιαίτερα ενδεικτική των τρεχουσών προκλήσεων αναφορικά με τα ΜΕΜΥ. Οι προκλήσεις αυτές σχετίζονται με νέους κινδύνους και εμπόδια που η οικονομική κρίση έχει φέρει στο προσκήνιο αλλά και με κινδύνους και εμπόδια που άπτονται διοικητικών και θεσμικών ανεπαρκειών που διαχρονικά πλήττουν την επιτυχή υλοποίηση ΜΕΜΥ στην χώρα. Αυτά τα έργα έχουν ήδη υποστεί σημαντικές καθυστερήσεις

και υπερβάσεις των προϋπολογισμών τους λόγω των παρατεταμένων διαδικασιών απαλλοτριώσης και μετακίνησης δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας, λόγω πλημμελειών στις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις και λόγω αρχαιολογικών ερευνών που έχουν επιφέρει αλλαγές στον σχεδιασμό τους (Λαμπρόπουλος, 2010· Πετρουτσάτου, 2012). Τέτοιες καθυστερήσεις εμπίπτουν στην ευθύνη του δημοσίου –βάσει των συμβάσεων παραχώρησης– και δίνουν το δικαίωμα στις τράπεζες και τους παραχωρησιούχους να προσβάλλουν τις συμβάσεις ή να διεκδικήσουν αποζημιώσεις για τις καθυστερήσεις που έγιναν με υπαιτιότητα του δημοσίου. Το δημόσιο, από την άλλη πλευρά, παρά τις δηλωμένες προθέσεις του να προωθήσει νέους νομικούς και θεσμικούς μηχανισμούς για να καταπολεμήσει τις καθυστερήσεις (επιταχύνοντας τις διαδικασίες περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, αρχαιολογικών ερευνών και απαλλοτριώσεων), δεν έχει σημειώσει εμφανή πρόοδο. Επιπρόσθετα, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι λόγω της μείωσης των εισοδημάτων των χρηστών και της αύξησης των τιμών των καυσίμων έχει μειωθεί αρκετά ο αριθμός των διελεύσεων από τους αυτοκινητοδρόμους. Ένα επίσης σημαντικό μέρος των χρηστών (περίπου το 14%) αρνούνται να πληρώσουν το τέλος των διοδίων (Reuters News, 2011). Σε αυτές τις συνθήκες, οι τράπεζες έχουν αναστείλει την χρηματοδότηση των Αυτοκινητοδρόμων (Reuters News, 2011· Λαμπρόπουλος, 2010) προκαλώντας σταδιακά την διακοπή της προόδου της κατασκευής.

Η κυβέρνηση διαπραγματεύεται με την ΕΕ ένα μηχανισμό αναδιάθεσης των κεφαλαίων των διαρθρωτικών ταμείων της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, ώστε να διοχετευτούν σε επενδύσεις στις υποδομές με σκοπό να αναθερμανθεί η οικονομία και να τονωθεί η απασχόληση (BMI, 2012). Τα κεφάλαια αυτά προβλέπεται να διατεθούν και για την επανεκκίνηση των παραχωρήσεων των αυτοκινητοδρόμων που μπορεί να επιτευχθεί με επαναδιαπραγμάτευση και με τους αναδόχους, ώστε να επεκταθούν οι περίοδοι παραχώρησης και να μειωθούν πιθανά τα τέλη των διοδίων ώστε να αυξηθεί και το κοινωνικό όφελος και η κερδοφορία των αυτοκινητοδρόμων (Reuters News, 2011).

3.8. Συνοπτικά χαρακτηριστικά περιόδων

Στον Πίνακα 3 παρουσιάζουμε συνοπτικά τα βασικά χαρακτηριστικά κάθε περιόδου αντλώντας στοιχεία από την ανάλυση που έγινε στα προηγούμενα υποκεφάλαια. Κάθε περίοδος αντικατοπτρίζει και ένα διαφορετικό υπόδειγμα ανάπτυξης των υποδομών και ειδικά των ΜΕΜΥ, του οποίου τα χαρακτηριστικά παρατίθενται κωδικοποιημένα σε συνδυασμό με τις πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές που λαμβάνουν χώρα και τις συγκεκριμένες χωρικές και οικονομικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε περίοδο.

Πίνακας 3. Συγκεντρωτικός πίνακας βασικών χαρακτηριστικών περιόδων

	19 ^{ος} αι. - 2 ^{ος} Π. Π.	1949 - 1962	1963 - 1973	1974 - 1980
Ένταση Παραγωγής MEMY	Υψηλή στην υποπερίοδο «Τρικούπτη».	Μικρή.	Υψηλή, ειδικά την υποπερίοδο μέχρι το 1967.	Πολύ μικρή.
Κατηγορίες MEMY	Κυρίως Σιδηροδρομικά, αστικά και σε επίπεδο χώρας.	Έργα μικρής κλίμακας. Πολεμικές επανορθώσεις. Πιθανή αύξηση Οδικών έναντι σιδηροδρομικών και λοιπών έργων μεταφορών.	Έργα μεγάλης κλίμακας. Έντονη αύξηση οδικών και αεροδρομίων έναντι σιδηροδρομικών.	Παρεμβάσεις μικρής κλίμακας που δεν συνιστούν MEMY.
Χρηματοδότηση Υποδομών/MEMY	Εγχώριο και ξένο κεφάλαιο.	Εγχώριο κεφάλαιο και Αμερικανική Βοήθεια.	Εγχώριο κεφάλαιο.	Εγχώριο κεφάλαιο.
Επενδύσεις σε Υποδομές (ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας)	Υψηλές στην υποπερίοδο «Τρικούπτη».	Μειωμένες (οι δημόσιες) και αυξημένες οι ιδιωτικές (σε κατοικία). (Μέση ετήσια μεταβολή ΑΣΠΚ κατασκ. πλην Κατοικίας: 3,65%)	Πολύ αυξημένες (Μέση ετήσια μεταβολή ΑΣΠΚ κατασκ. πλην Κατοικίας: 7,8%)	Μειωμένες (Μέση ετήσια μεταβολή ΑΣΠΚ κατασκ. πλην Κατοικίας: 2,5 %).
Η Λήψη των Αποφάσεων αναφορικά με τα MEMY	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα.	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα.	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα.	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα.
Ρυθμοί Ανάπτυξης	Γενική αυξητική πορεία του ΑΕΠ με υποπερίόδους, είτε πιο υψηλών ρυθμών ανάπτυξης είτε σταθερότητας και σημαντικές πτώσεις του ΑΕΠ σε περιόδους «ασκ» λόγω πολέμων και διεθνών οικονομικών κρίσεων.	Υψηλοί ρυθμοί αύξησης του ΑΕΠ (Μ.Ο ετήσιων μεταβολών: 6,8%)	Πολύ υψηλοί ρυθμοί αύξησης του ΑΕΠ (Μ.Ο ετήσιων μεταβολών: 8,2%) .	Θετικοί ρυθμοί μεταβολής του ΑΕΠ (Μ.Ο ετήσιων μεταβολών: 3%).
Κατασκευαστικός Κλάδος (εντός Ελλάδος)	Σταδιακή συγκρότηση του κλάδου.	Μεγέθυνση.	Ταχεία ανάπτυξη. Πολύ σημαντική κινητήρια δύναμη της οικονομικής μεγέθυνσης.	Ανάπτυξη. Διατηρείται το momentum της προηγούμενης περιόδου αλλά αρκετά μειωμένο.
Βιομηχανικός Κλάδος (εντός Ελλάδος)	Μεγέθυνση στον μεσοπόλεμο.	Μειωμένη Δραστηριότητα.	Ταχεία ανάπτυξη του βιομηχανικού τομέα. Πολύ σημαντική κινητήρια δύναμη της οικονομικής μεγέθυνσης. Αύξάνεται η ποσοστιαία συμβολή τους στο ΑΕΠ περισσότερο από τους άλλους κλάδους.	Ανάπτυξη. Διατηρείται το momentum της προηγούμενης περιόδου αλλά μειωμένο.
Αλλαγές Οικονομικής Πολιτικής		Νέα οικονομική στρατηγική που στοχεύει στην οριστικότερη ενσωμάτωση του ελληνικού κεπιταλισμού στην παγκόσμια αγορά: Μέτρα φιλελευθεροποίησης του εξωτερικού εμπορίου και προσέλκυσης ξένου κεφαλαίου, σταθεροποίηση ισοτιμίας δραχμής – δολαρίου περί τα μέσα της περιόδου.	Πολιτικές «ενίσχυσης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας»: δανεισμός, φοροαπαλλαγές, επιδοτήσεις κλπ.	Αύξηση των δημοσίων δαπανών στην άμυνα. Αναδιάρθρωση της παραγωγικής δομής της χώρας προς μικρότερες μεταποιητικές μονάδες και στροφή σε παραδοσιακούς κλάδους.

	1981 - 1986	1987 - 2007	2008 -
Ένταση Παραγωγής ΜΕΜΥ	Πολύ μικρή.	Πολύ υψηλή.	Πολύ μικρή.
Κατηγορίες ΜΕΜΥ	Παρεμβάσεις μικρής κλίμακας που δεν συνιστούν ΜΕΜΥ.	Έργα πολύ μεγάλου μεγέθους πρωτόγνωρα για την χώρα. Κυρίως οδικά εκτός από το βασικό σύστημα μετρό και το Διεθνές Αεροδρόμιο στην Αθήνα.	Έργα πολύ μεγάλου μεγέθους, αστικά και περιφερειακά, που παρουσιάζουν καθυστερήσεις στην προετοιμασία, την επιτυχή δημοπράτηση ή την πρόοδο της κατασκευής.
Χρηματοδότηση Υποδομών/ ΜΕΜΥ	Εγχώριο κεφάλαιο και μικρή διαθρωτική βοήθεια Ε.Ε.	Πολύ μεγάλη και διαρκώς αυξανόμενη κοινοτική συμμετοχή στα έργα, εγχώριο κεφάλαιο, και ιδιωτικά κεφάλαια.	Εγχώριο κεφάλαιο, διαθρωτική βοήθεια Ε.Ε (κοινοτική συμμετοχή στα έργα) και ιδιωτικά κεφάλαια. Αυξανόμενη έμφαση στην προσπάθεια για ιδιωτική χρηματοδότησης και εκμετάλλευση.
Επενδύσεις σε Υποδομές (ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας)	Μειωμένες (Μέση ετήσια μεταβολή ΑΣΠΚ κατασκ. πλην Κατοικίας: -1,9 %).	Αυξημένες (Μέση ετήσια μεταβολή ΑΣΠΚ κατασκ. πλην Κατοικίας: 2,4%).	Ιδιαίτερα μειωμένες (Μέση ετήσια μεταβολή ΑΣΠΚ κατασκ. πλην Κατοικίας: - 6,9%).
Η Λήψη των Αποφάσεων αναφορικά με τα ΜΕΜΥ	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα.	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα σε συντονισμό με ΕΟΚ/ΕΕ. Βελτίωση της οργάνωσης και των θεσμών σχεδιασμού, μελέτης και υλοποίησης των έργων. Σύσταση νέων δομών και αρχών. Υιοθέτηση θεσμών που επιτρέπουν την πρόνοια για το κόστος κύκλου ζωής των έργων και την σύμπτωση με ιδιώτες στην χρηματοδότηση και ανάπτυξη τους. Εισαγωγή θεσμών που προάγουν την πρόνοια για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων και την συμμετοχικότητα στον σχεδιασμό τους.	Κεντρικά σχεδιαζόμενα έργα σε συντονισμό με ΕΕ. Τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά, γενικά, όπως «κληρονομήθηκαν» από την προηγούμενη περίοδο. Πιθανώς συμμετοχή των δανειστών της χώρας στην λήψη των αποφάσεων.
Ρυθμοί Ανάπτυξης	Οριακά θετικός ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ. Αρνητικοί ρυθμοί μέχρι το '83 και θετικοί μετέπειτα. (Μ.Ο ετήσιων μεταβολών: 0,6%).	Θετικός ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ (Μ.Ο ετήσιων μεταβολών: 2,8%).	Αρνητικός ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ (Μ.Ο ετήσιων μεταβολών: -4,3%).
Κατασκευαστικός Κλάδος (εντός Ελλάδος)	Σχεδόν μηδενική ανάπτυξη	Ταχεία ανάπτυξη. Πολύ σημαντική κινητήρια μαζί με τον κλάδο των υπηρεσιών δύναμη της οικονομικής μεγέθυνσης.	Σημαντική ύφεση.
Βιομηχανικός Κλάδος (εντός Ελλάδος)	Μικρή ανάπτυξη.	Σημαντική ανάπτυξη. Όχι στον βαθμό που επέδειξε ο κλάδος των κατασκευών και υπηρεσιών.	Σταθερός.
Αλλαγές Οικονομικής Πολιτικής	Στο τέλος της περιόδου: Δανεισμός από ΕΟΚ και πρόγραμμα σταθεροποίησης – λιτότητας. Σχεδιασμός πολιτικής παροχής υποδομών και έργων μεγάλης κλίμακας, θεσμικό πλαίσιο για την σύμπτυξη μελετητικών και κατασκευαστικών εταιρειών.	Προσαρμογές οικονομικού προγραμματισμού λόγω ανάλιψης ολυμπιάδας.	Σκληρή Πολιτική μείωσης δημοσίων δαπανών/ λιτότητας με προώθηση των ιδιωτικών επενδύσεων και σε υποδομές και σε υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα.

Πίνακας 3. (συνέχεια)

	19ος αι.- 2ος ΠΠ	1949 - 1962	1963 - 1973	1974 - 1980
Πολιτειακές & Σημαντικές θεσμικές Αλλαγές	Συγκρότηση του κράτους. Εγκαθίδρυση βασιλευόμενης δημοκρατίας. Διάφορα πραξικόπηματα και σύντομη περίοδος αβασίλευτης δημοκρατίας. Δικτατορία Μεταξά. Κατοχική κυβέρνηση.	Σταθεροποίηση βασιλευόμενης δημοκρατίας.	Στρατιωτική δικτατορία 1967-1973.	Μετάβαση σε αβασίλευτη δημοκρατία.
Δριμεία Γεγονότα με έντονο οικονομικό αντίκτυπο στην έναρξη της περιόδου	Έντονες συρράξεις και πόλεμοι.	2ος ΠΠ. Εμφύλιος.		Επέμβαση στην Κύπρο 1974, μεταπολίτευση.
Δριμεία Γεγονότα με έντονο οικονομικό αντίκτυπο στο τέλος της περιόδου	2ος ΠΠ.		Πραξικόπημα Ιωαννίδη.	
Διεθνείς/Παγκόσμιες οικονομικές κρίσεις στο τέλος της περιόδου			Πετρελαϊκή κρίση 1973.	Πετρελαϊκή κρίση 1979.
Μεγάλα Γεγονότα (mega events)				
Εδαφικές Επεκτάσεις	Διαρκείς/μεγάλης κλίμακας, δεξ Πίνακα Π-1	Μικρές, στην αρχή της περιόδου		
Τεχνολογικές/ Οργανωσιακές/ παραγωγικές αλλαγές	1η και 2η Βιομηχανική επανάσταση. Ατμοκινητήρας, χαλυβουργία, ηλεκτρισμός – ηλεκτροτεχνία, κινητήρας εσωτερικής καύσης, γραμμές μεταφοράς ενέργειας, μαζική παραγωγή, επιστημονική διοίκηση.		Υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και οργανωτικών μεθόδων στις επιχειρήσεις. Εκσυγχρονισμός του παραγωγικού συστήματος.	
Πληθυσμιακές μεταβολές	Διαρκής/μεγάλης κλίμακας αύξηση και ειδικά μετά τις αρχές του 20 ^{ου} αιώνα.	Σημαντική αύξηση αλλά και σημαντική εξωτερική μετανάστευση. Φυγή πολιτικών προσφύγων μετά τον εμφύλιο.	Σημαντική αύξηση αλλά μικρότερες από την προηγούμενη περίοδο.	Σημαντική αύξηση αλλά μικρότερη από την προηγούμενη περίοδο.
Αστικότητα	Μεγάλη αύξηση του αστικού πληθυσμού κατά την διάρκεια της περιόδου. Μεγάλοι ρυθμοί αύξησης σε κάποιες υποπεριόδους.	Υψηλοί ρυθμοί αύξησης του αστικού πληθυσμού (και πληθυσμού της Αθήνας) κατά την διάρκεια της περιόδου.	Πολύ Υψηλοί ρυθμοί αύξησης του αστικού πληθυσμού (και πληθυσμού της Αθήνας) κατά την διάρκεια της περιόδου	Μειωμένοι ρυθμοί αστυφιλίας σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο.

	1981 - 1986	1987 - 2007	2008 -
Πολιτειακές & Σημαντικές Θεσμικές Αλλαγές	Ολοκλήρωση της ένταξης της χώρας στην ΕΟΚ. Αλλαγή της κυβερνητικής εξουσίας προς σοσιαλδημοκρατική κατεύθυνση (ΠΑΣΟΚ). Προώθηση νέων θεσμών κοινωνικού κράτους.	Δημιουργία της ΕΕ και της ΟΝΕ (ένταξη στο ευρώ).	
Δριμεία Γεγονότα με έντονο οικονομικό αντίκτυπο στην έναρξη της περιόδου			
Δριμεία Γεγονότα με έντονο οικονομικό αντίκτυπο στο τέλος της περιόδου			
Διεθνείς/Παγκόσμιες οικονομικές κρίσεις στο τέλος της περιόδου		Παγκόσμια ύφεση - οικονομική κρίση	
Μεγάλα Γεγονότα (mega events)		Ολυμπιακοί Αγώνες 2004	
Εδαφικές Επεκτάσεις			
Τεχνολογικές/ Οργανωσιακές/ παραγωγικές αλλαγές		Διαδίκτυο και σχετικές τεχνολογίες και εφαρμογές. Ταχύτατη ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών.	
Πληθυσμιακές μεταβολές	Μικρότερη σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο.	Μεγάλη εισροή οικονομικών μεταναστών. Μικρή φυσική αύξηση του πληθυσμού.	
Αστικότητα	Μικρή αύξηση. Μικρότερη σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο.	Σημαντική εισροή οικονομικών μεταναστών στις πόλεις. Οριακή φυσική αύξηση του αστικού πληθυσμού.	

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΣΚΕΨΕΙΣ

Εκτός από τις παρατηρήσεις που παρατίθενται στις επιμέρους ενότητες και που επικεντρώνονται στην κάθε περίοδο ανάπτυξης των έργων υποδομών και των MEMY, είναι πολύτιμα τα ευρύτερα συμπεράσματα που προκύπτουν συνολικά από την παρατήρηση της ιστορικής εξέλιξης της ανάπτυξης τους στην Ελλάδα όπως αυτή παρουσιάζεται μέσω των μεταβαλλόμενων χαρακτηριστικών και συνθηκών που κωδικοποιούνται στον συγκεντρωτικό πίνακα του προηγούμενου κεφαλαίου.

Είναι εμφανές ότι, σε σημαντικό βαθμό, τα έργα υποδομών και τα MEMY πραγματοποιούνται σε ομάδες και ότι πάντα παρεμβάλλονται μακρές περιόδους με σχετικά μικρή δραστηριότητα παραγωγής τους ανάμεσα στις "κορυφές" των κυματικών αυτών σχηματισμών που αποτυπώνουν την ιστορική εξέλιξη της έντασης παραγωγής των έργων υποδομών και των MEMY από το τέλος του 19^{ου} αιώνα μέχρι σήμερα. Εντός των μακρών αυτών περιόδων συγκεκριμένες συνθήκες και γενεσιουργές αιτίες οδηγούν στην δημιουργία των κυμάτων. Παρ' όλο δε που τα κύματα χρειάζονται αρκετό καιρό να δημιουργηθούν, παρατηρούμε ότι κάθε φορά διακόπτονται από ιδιαίτερα δριμεία γεγονότα, όπως πολέμους, δικτατορίες και οικονομικές κρίσεις. Τέλος, παρατηρούμε ότι τα ευρύτερα κύματα ανάπτυξης των υποδομών παρακολουθούνται από κύματα των MEMY τα οποία μάλιστα αποτελούν και έργα "ναυαρχίδες" εντός των ευρύτερων αυτών κυμάτων.

Οι περίοδοι οικονομικής ανάπτυξης όπως πιθανά είναι αναμενόμενο συμβαδίζουν με την ένταση παραγωγής MEMY αλλά και με την τάση για μεγαλύτερης κλίμακας έργα. Η οικονομική ανάπτυξη φαίνεται να είναι αναγκαία συνθήκη για την αυξημένη παραγωγή MEMY. Τα MEMY δείχνουν να είναι "πεδία" μιας ισχυρής οικονομίας αλλά δεν είναι εύκολο να επιβεβαιωθεί με τα δεδομένα που αναλύσαμε σε πιο βαθμό τα MEMY είναι και άμεσοι τροφοδότες της οικονομίας αν και ανά περιόδους έχουν χρησιμοποιηθεί και για αυτό τον σκοπό. Οι αυξημένες δημόσιες υποδομές δείχνουν να σχετίζονται εν γένει με την ένταση παραγωγής MEMY, γεγονός που δείχνει την διαχρονική επιλογή MEMY και μεταφορικών υποδομών εν γένει, ως τύπο υποδομών προς ανάπτυξη στην χώρα.

Ειδικά για το ζήτημα της κλίμακας των έργων παρατηρούμε μια επιπρόσθετη τάση προς μεγαλύτερα έργα μετά τα μέσα της δεκαετίας του '90 και ιδιαίτερα εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων. Αυτό σχετίζεται με την βελτίωση των τεχνικών, οργανωσιακών και παραγωγικών δυνατοτήτων και την αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα έργα τόσο με τεχνογνωσία όσο και με κεφάλαια. Ως προς τον ιδιωτικό τομέα, αυτός άντλησε από την εμπειρία της δραστηριοποίησης στο εξωτερικό αλλά και αύξησε τις δυνατότητες ανάληψης έργων μέσω των συγχωνεύσεων και εξαγορών που έγιναν εκείνη την περίοδο.

Ειδικά για τα ΜΕΜΥ θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι έχουν έντονη πολιτική διάσταση σε εθνικό επίπεδο ενώ το οικονομικό τους μέγεθος, ο ρόλος και η φύση τους συμπλέουν με στρατηγικούς πολιτικούς στόχους. Τα ίδια τα έργα ενσωματώνουν κυρίαρχες ιδεολογίες για την οικονομία και την κοινωνία μέσω του είδους και της κοινωνικής λειτουργίας τους, του τρόπου χρηματοδότησης και του μεγέθους τους. Είναι χαρακτηριστικό ότι ιστορικά τα σημαντικά κύματα ΜΕΜΥ εμφανίστηκαν στις περιόδους που έμπρακτα η οικονομική πολιτική στόχευε στην κατεύθυνση της οικονομίας της αγοράς.

Αναφορικά με την έντονα εθνική και πολιτική διάσταση των έργων θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι σε περιόδους με βασικό εθνικό στόχο την συγκρότηση και συνοχή του κράτους εμφανίζονται έργα που αποσκοπούν πρωτίστως σε αυτό. Σε περιόδους μεγάλης διαθεσιμότητας κεφαλαίων από την ΕΕ, τα ΜΕΜΥ λαμβάνουν την μερίδα του λέοντος εκπληρώνοντας και τους στόχους χωρικής συνοχής της ΕΕ αλλά και αυτούς περί αυξημένης συμμετοχής ιδιωτών στα έργα. Ο εθνικός στόχος της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων θα ήταν ανέφικτος χωρίς την υλοποίηση ενός τεράστιου προγράμματος ΜΕΜΥ στην Αθήνα. Από μία άλλη θεώρηση, θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί ότι σε κάθε περίοδο στην λήψη αποφάσεων για τα ΜΕΜΥ έχουν ισχυρό βήμα σε εθνικό επίπεδο, οι εγχώριοι και διεθνείς ισχυροί οικονομικοί παράγοντες. Το ότι τα ΜΕΜΥ είναι εγχειρήματα που αφορούν πρωτίστως το υψηλότερο πολιτικό επίπεδο διακυβέρνησης φαίνεται και από το γεγονός ότι ιστορικά τα έργα αυτά διεκδικούν μερίδιο από τον κρατικό προϋπολογισμό στον βαθμό που διεκδικούν και οι εξοπλιστικές δαπάνες, ανάλογα με τις προτεραιότητες σε εθνικό επίπεδο.

Η περίοδοι οικονομικής ανάπτυξης φαίνεται ότι δεν δημιουργούν συνθήκες για οικονομικότερη και αποτελεσματικότερη υλοποίηση ΜΕΜΥ. Είναι εμφανές ότι σε τέτοιες περιόδους έχουμε αυξημένη ένταση παραγωγής ΜΕΜΥ σε βαθμό που τα έργα εμφανίζονται ως κύματα αλλά ταυτόχρονα δεν διακρίνεται βελτίωση όσον αφορά στην οικονομική και αποτελεσματική (σε όρους efficiency) υλοποίησή τους. Διακρίνουμε καθυστερήσεις και υπερβάσεις προϋπολογισμού στα έργα και φτωχές "μαθησιακές επιδόσεις" των φορέων που είναι διαχρονικά υπεύθυνοι για την υλοποίησή τους. Η διαθεσιμότητα δε κεφαλαίων στις περιόδους αυτές της οικονομικής ανάπτυξης μπορεί να θεωρήσει κανείς ότι δεν βοήθησε σε οργανωσιακές βελτιώσεις παρόλο που κατέστησε τα έργα υλοποιήσιμα.

Η συμμετοχή ξένων κεφαλαίων στα ΜΕΜΥ δεν είναι ένα φαινόμενο αποκλειστικά των τελευταίων δύο περιόδων. Παρόλ' αυτά, η συμμετοχή των ιδιωτών γίνεται όλο και πιο αυξημένη εντός αυτών των περιόδων ενώ ταυτόχρονα διοχετεύεται και σημαντική διαρθρωτική βοήθεια από την ΕΕ. Στην τελευταία περίοδο (2012-2014) της τελευταίας φάσης της οικονομικής κρίσης δεν έχουν επανεκκινήσει ακόμα ΜΕΜΥ με συμμετοχή ιδιωτών,

παρόλη την έντονη πρόθεση της κυβέρνησης, αλλά έχουν υλοποιηθεί έργα με διαθρωτική βοήθεια της ΕΕ (γραμμές μετρό).

Διαχρονικά, εντός του πλαισίου των έργων υποδομής, διακρίνεται μια τάση προς οδικά ΜΕΜΥ και γενικότερα οδικές μεταφορικές υποδομές εν σχέσει κυρίως με τις σιδηροδρομικές. Επίσης διακρίνεται σαφώς η τάση για μεγαλύτερη πρόνοια για τις επιπτώσεις των έργων στο περιβάλλον καθώς και για περισσότερο πλουραλισμό στην λήψη των αποφάσεων. Τόσο η πρόνοια για το περιβάλλον όσο και η συμμετοχικότητα στην λήψη των αποφάσεων εφαρμόζονται μέσα από θεσμοθετημένες διαδικασίες για την εγκαθίδρυση των οποίων σημαντικό ρόλο έπαιξε το ευρωπαϊκό δίκαιο και οι υποχρεώσεις της Ελλάδας στην εφαρμογή του, αλλά παραμένει ως ερώτημα κατά πόσον οι πρόνοιες αυτές τυγχάνουν ουσιαστικής εφαρμογής.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αγγελιοφόρος (ημερήσια εφημερίδα) (2010) "*Σενάρια για παραχώρηση των διοδίων της Εγνατίας οδού σε ιδιώτες*", 8/12/2010, Θεσσαλονίκη. (Διαθέσιμο στο: <http://www.angelioforos.gr>. Τελευταία πρόσβαση: 1/3/2012).
- Άλλισον Ε. (2007) "Εσωτερική μετανάστευση και μεταπολεμική Αθήνα: η διερεύνηση μιας σχέσης", Ερευνητική έκθεση αποτελεσμάτων στα πλαίσια του Προγράμματος Αριστείας ΙΑΑΚ/ΕΚΚΕ με τίτλο "*Τάσεις κοινωνικού μετασχηματισμού στον αστικό χώρο: κοινωνική αναπαραγωγή, κοινωνικές ανισότητες και κοινωνική συνοχή στην Αθήνα των αρχών του 21ου αιώνα*", Αθήνα.
- Αττικό Μετρό Α.Ε. (2011) "Το 2018 η Θεσσαλονίκη θα έχει Δίκτυο Γραμμών Μετρό", Δελτίο Τύπου της Αττικό Μετρό ΑΕ. (Διαθέσιμο στο: www.ametro.gr. Τελευταία πρόσβαση: 1/3/2011).
- Γιαννίτσας Α. (1978) "Το Ξένο Κεφάλαιο στην Ελλάδα", στο: Παπασπηλιόπουλος Σ. (επ.), *Μελέτες Πάνω στη Σύγχρονη Ελληνική Οικονομία*, Αθήνα: Παπαζήσης, 193-208 (πρωτότυπο στο *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 24 Απριλίου 1975).
- Δοξιάδης Κ. κ.ά. (1946) "Αι Θυσίαι της Ελλάδος στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο". Αθήνα: Γραφείον Χωροταξικών και Πολεοδομικών Μελετών και Ερευνών, Υφυπουργείον Ανικοδομήσεως.
- Ίδρυμα Μειζονος Ελληνισμού [ΙΜΕ] (2000) "Η συγκρότηση του Ελληνικού Κράτους (1821-1897)", Περίοδος 1833-1897 Οικονομία/Χώρος/Δημόσια Έργα, [Online]. (Διαθέσιμο στο: http://www.fhw.gr/chronos/12/gr/1833_1897/economy/choros/04.html).

- Ιωακειμόγλου Η. και Μηλιός Γ., 2005. "Συσσώρευση και κερδοφορία του κεφαλαίου στην Ελλάδα (1964-2004)", *Θέσεις*, 91, Απρίλιος – Ιούνιος.
- Ιωακειμόγλου Η. (2008) "Η ελληνική οικονομία 1960-2007: Ανάπτυξη, παραγωγική δομή και αγορά εργασίας", Ινστιτούτο Εργασίας Ομοσπονδίας Τραπεζοϋπαλληλικών Οργανώσεων Ελλάδας (π. Διαθέσιμο στο: www.ine.otoe.gr. Τελευταία πρόσβαση: 1/2/2013).
- Καλλιάνου Α. (2006) "Η ελληνική οικονομία μετά την Επανάσταση", Επιστημονική περιοδική έκδοση *Archive*. (Διαθέσιμο στο: <http://www.archive.gr/news.php?readmore=204>. Τελευταία πρόσβαση: 25/2/2013).
- Καλτσούνης Α., 2004. "Στρατηγικός Σχεδιασμός και Δυνατότητες Αναβάθμισης του Κύριου Οδικού Δικτύου: Προβλήματα – Προοπτικές". *Τεχνικά Χρονικά*, Μάιος – Ιούνιος, Αθήνα.
- Καυκαλάς Γ. (1981) "Η Περιφερειακή Οργάνωση της Ελληνικής Οικονομίας 1948-1974", *Πόλη και Περιφέρεια*, 2: 7-38.
- Κοτζαμάνης Β., Ανδρουλάκη Ε. (2009) "Οι δημογραφικές εξελίξεις στη νεώτερη Ελλάδα, 1830-2007", στο: Κοτζαμάνης Β. (επ.), *Η Δημογραφική Πρόκληση, Γεγονότα και Διακυβεύματα*, Βόλος: ΕΔΚΑ-Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Κουτσογιάννης Π. (1984) "Οι Ελληνικές Κατασκευαστικές Επιχειρήσεις στο Εξωτερικό: εξελίξεις, προβλήματα και προοπτικές", *Η Ελληνική Οικονομία*, τομ. 3: 134-174, Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος.
- Κωστελένος Γ., Βασιλείου Δ., Κουνάρης Ε., Πετμεζάς Σ., Σφακιανάκης Μ. (2007) *Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν 1830-1939. Πηγές οικονομικής ιστορίας της νεότερης Ελλάδας : ποσοτικά στοιχεία και στατιστικές σειρές*, Αθήνα: ΚΕΠΕ.
- Μηλιός Γ. (2000) *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός. Από τον Επεκτατισμό στην Καπιταλιστική Ανάπτυξη*, Αθήνα: Κριτική.
- Μπενάς Δ. (1976) *Η Εισβολή του Ξένου Κεφαλαίου στην Ελλάδα*, Αθήνα: Παπαζήσης.
- Νάθενας Γ., Κουρμπέλης Α., Βλαστός Θ., Κουρουζίδης Σ., Κατσαρέας Β., Καραμάνης Π., Κλώνος, Α. και Κόκκινος, Ν. (2007) *Από τα Παμφορεία στο Μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων*, Αθήνα: Μίλητος (2 τόμοι).
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας [ΟΡΣΑ] (2011) "Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα – Στρατηγικές και Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας Αττικής 2021", Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, Αθήνα.
- Παντελάκης Ν. (1991) *Ο Εξηλεκτρισμός της Ελλάδας: από την ιδιωτική πρωτοβουλία στο κρατικό μονοπώλιο (1889-1956)*, Μελέτες Οικονομικής Ιστορίας, Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.

- Παπαγιαννάκης Λ. (1982) *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1982-1910): Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Παπαγιαννοπούλου Ε. (1989) *Η Διώρυγα της Κορίνθου: Τεχνικός άθλος και οικονομικό τόλμημα*, Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Πετρουτσάτου Κ., (2012) "Συγκριτική Παρουσίαση των εν Εξελίξει Συμβάσεων Παραχώρησης στην Ελλάδα", *3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας*, ΤΕΕ, 9-10 Φεβρουαρίου 2012, Αθήνα.
- Προγουλάκης Γ. (2009) "Σχεδιασμός Ελληνικής Οικονομική Ιστορίας: Από την Μικρασιατική Καταστροφή στις Παραμονές της Μεταπολίτευσης 1922 – 1972", Διδακτικό Υλικό για το Διεθνές Διδακτορικό Πρόγραμμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Αθηνών, Αθήνα. (Διαθέσιμο στο: www.uadphilecon.gr. Τελευταία πρόσβαση: 11/2/2013).
- Σκάγιαννης Π. (1994α). "Ο Ρόλος της Υποδομής στα Καθεστώτα Συσσώρευσης των Πρώτων Μεταπολεμικών Περιόδων στην Ελλάδα", στο: *Η Ελληνική Κοινωνία Κατά την Πρώτη Μεταπολεμική Περίοδο (1945-1967)*, 115-132, Αθήνα: Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα.
- Σκάγιαννης Π. (1994β) *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Αθήνα: Σταμούλης.
- Σκάγιαννης Π. (2009) "Από το 'S' στο Σίγμα: Προς μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;", στο: *25 Κείμενα για το Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη του Χώρου*, 69-118, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Τα Νέα* (ημερήσια εφημερίδα) (2010) "Νέα χάραξη των επεκτάσεων της Αττικής Οδού προωθεί το υπουργείο Υποδομών", 8/3/2010, Αθήνα.
- Τράπεζα της Ελλάδος [ΤτΕ] (2009) "Η Κρίση του 1929, η Ελληνική Οικονομία και οι Εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος για τα Έτη 1928-1940", Αθήνα: ΤτΕ (Διεύθυνση Οικονομικών Μελετών, Νοέμβριος).
- Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών [ΥΟ&Ο] (2005) "Γενική Μελέτη Ανάπτυξης Μεταφορών", Μελετητές Trademco και Planning AE, Αθήνα.
- Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων [ΥΥΜΔ] (2010) "Μετρό Θεσσαλονίκης: Συνεργασία Δήμου και Μετρό Θεσσαλονίκης", Δελτίο Τύπου 22/11/2010. (Διαθέσιμο στο: www.ametro.gr. Τελευταία πρόσβαση: 1/3/2011).
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 65/Α/06.05.2010, Νόμος 3845/10: "Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη-μέλη της Ζώνης του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο", Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

- Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 188/Α/4.11.2010, Νόμος 3891/10: "Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα.", Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 33/Α/3.3.2011, Νόμος 3920/11: "Εξυγίανση, αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις", Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 152/Α/1.6.2011, Νόμος 3986/11: "Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012–2015", Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (ΦΕΚ) 28/Α/14.02.2012, Νόμος 4046/12: "Εγκριση των Σχεδίων Συμβάσεων Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Ε.Τ.Χ.Σ.), της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τράπεζας της Ελλάδος, του Σχεδίου του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος και άλλες επείγουσες διατάξεις για τη μείωση του δημοσίου χρέους και τη διάσωση της εθνικής οικονομίας", Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.

Ξενόγλωσση

- Business Monitor International [BMI] (2008) "Greece Infrastructure Report Q2 2008", 1/5/2008.
- Business Monitor International [BMI] (2009) "Greece Infrastructure Report Q2 2009", 29/4/2009.
- Business Monitor International [BMI] (2010) "Greece Infrastructure Report Q2 2010", 14/3/2010.
- Business Monitor International [BMI] (2012) "Greece Infrastructure Report Q2 2012", 22/3/2012.
- EC, DG for Economic and Financial Affairs) (2010) "The Economic Adjustment Programme for Greece", Occasional Papers 61, Brussels, May.
- GRReporter (2010) "A new tender will be carried out for the Attiki highway and Kasteli airport in Heraklion", 14/10/2010 (Διαθέσιμο στο: <http://www.grreporter.info>. Τελευταία πρόσβαση: την 1/3/2011).
- Kafkoulas K. and Vitopoulou A. (2002) "Visionaries versus politicians: rejecting the resource of knowledge in building the Greek post-war cities", *Sixth International Conference on Urban History*, Edinburgh.
- Lambropoulos S. (2010) "PPPs in Greece: Past, Present and Future", European International Contractors (EIC) General Assembly, 8th October, Athens.
- Munkman C.A. (1958) *American Aid to Greece*, New York: F. Praeger.

- OMEGA Centre, 2012. "Mega Projects Executive Summary. Lessons for Decision Makers: An Analysis of Selected International Large-scale Transport Infrastructure projects". Bartlett School of Planning, University College London, p.2.
- Paraioannou P. και Peleka M. (2006) "Recent Experience on Success and Failure Stories from Funding Large Transportation Projects in Greece", *1st International Conference on Funding Transportation Infrastructure*, 2-3 August, Alberta, Canada.
- Reuters News (2011) "Greek road operators want toll dodgers punished", 8/2/2011 (Διαθέσιμο στο: <http://uk.reuters.com>. Τελευταία πρόσβαση: 1/3/2011).
- Skayannis P. (1990) "The General Conditions of Production and Infrastructure: the case of post civil-war Greece". D.Phil. Thesis, University of Sussex.
- The Economist (2009) "Greece risk: Infrastructure risk, Economist Intelligence Unit – Risk Briefings", 3/3/2009. (Διαθέσιμο στο: www.eiu.com. Τελευταία πρόσβαση: 1/3/2011).

Διαδίκτυο

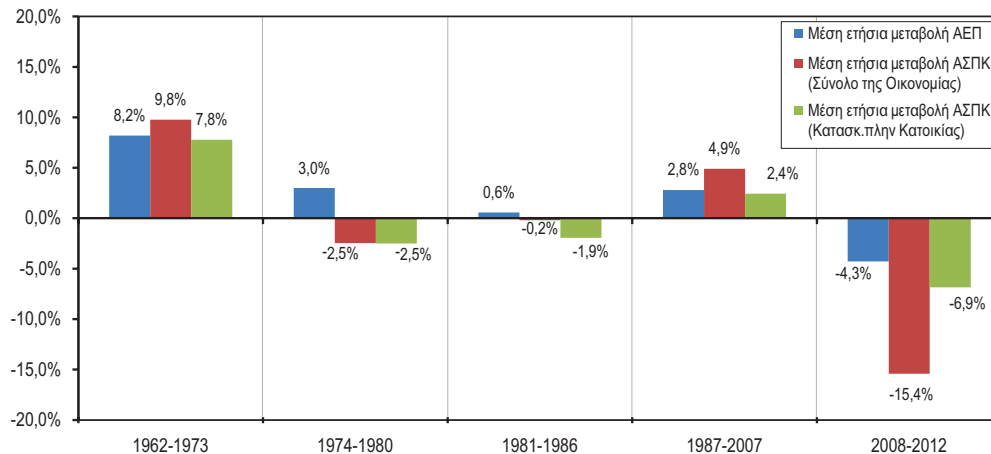
- Αττικό Μετρό ΑΕ, Επίσημη Ιστοσελίδα: <http://www.ametro.gr> (Τελευταία πρόσβαση: 1/3/2011).
- Ιστότοπος Ιδρύματος Μειζονος Ελληνισμού [IME]: <http://www.fhw.gr/fhw/>.
- Ιστότοπος Υποδομές [Ypodomes Portal]: <http://www.ypodomes.com>.
- Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου [ΤΑΙΠΕΔ], Επίσημη Ιστοσελίδα: <http://www.hrdf.com>. (Τελευταία πρόσβαση: στις 24/8/2012).
- New Maddison Project Database, Groningen Growth and Development Centre, University of Groningen: <http://www.ggdc.net/maddison/>.

Παντολέον (Παντελής) Σκάγιαννης,
 · Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,
 e-mail: leoska@uth.gr

Γεώργιος Καπαρός,
 · Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
 Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,
 e-mail: george.kaparos@gmail.com

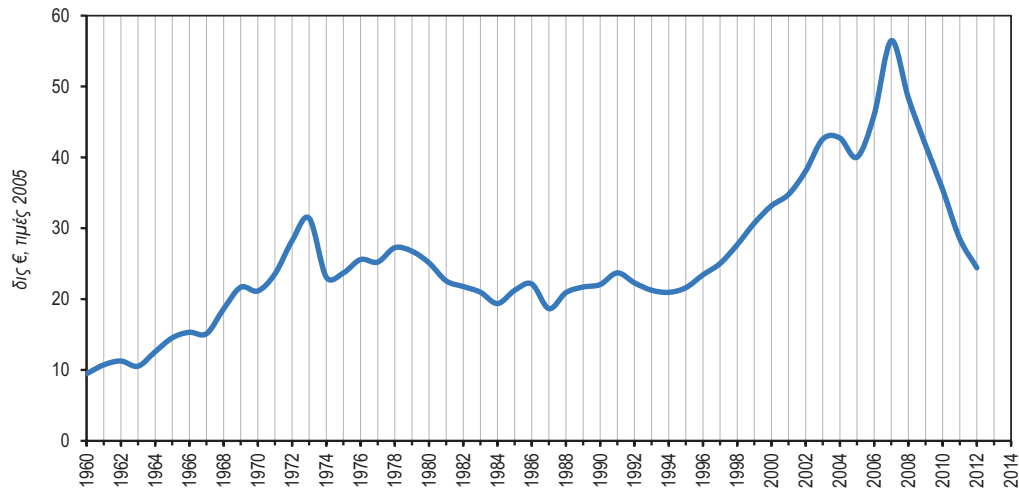
Παράρτημα

Σχήμα Π-1. Μέση ετήσια μεταβολή ΑΕΠ, ΑΣΠΚ και ΑΣΠΚ (Κατασκευών πλην Κατοικίας) για τις περιόδους '62-'73, '74-'80, '81-'86, '87-'07, '08-'12



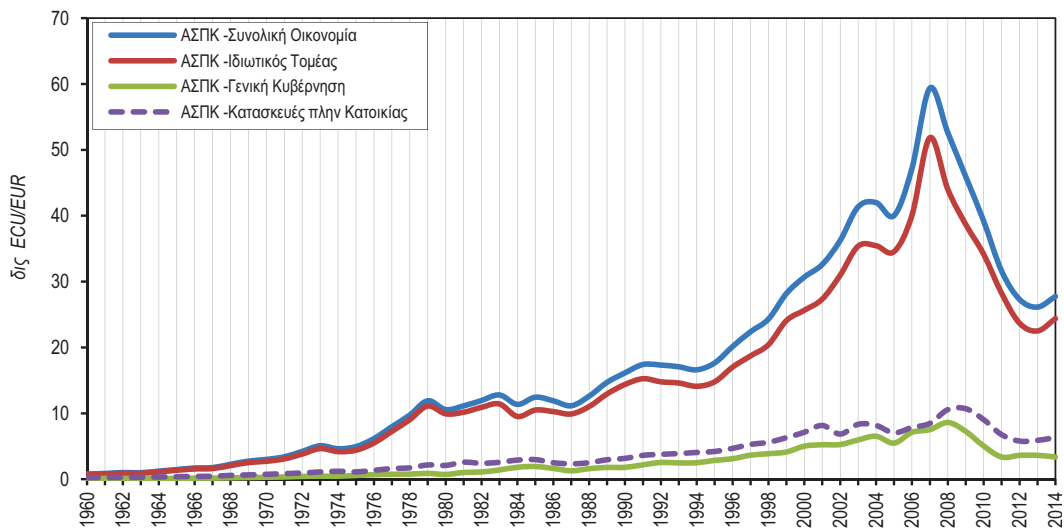
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Σχήμα Π-2. ΑΣΠΚ (Σύνολο της Οικονομίας) σε σταθερές τιμές 2005



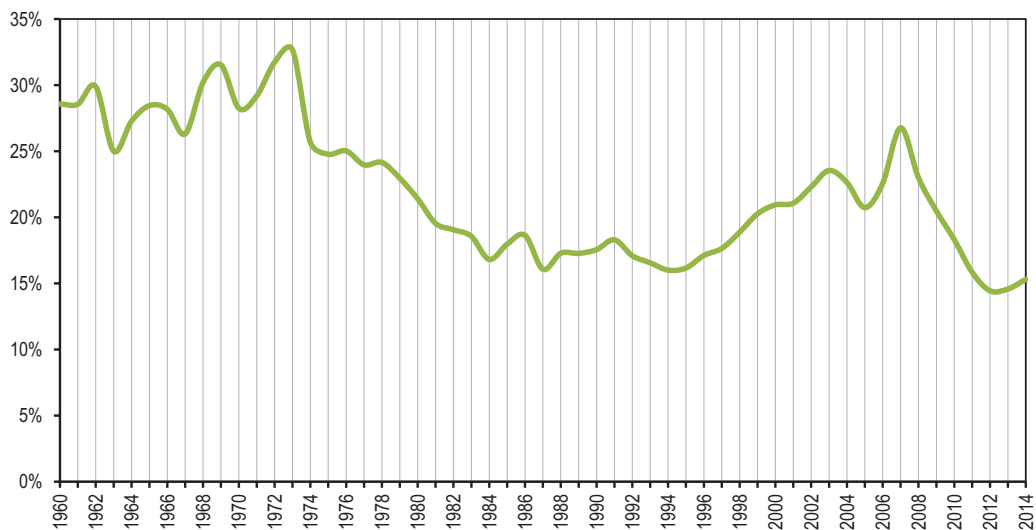
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Σχήμα Π-3. ΑΣΠΚ Συνολικής Οικονομίας, Γενικής Κυβέρνησης, Ιδιωτικού Τομέα και Κατασκευών πλην Κατοικίας σε τρέχουσες τιμές



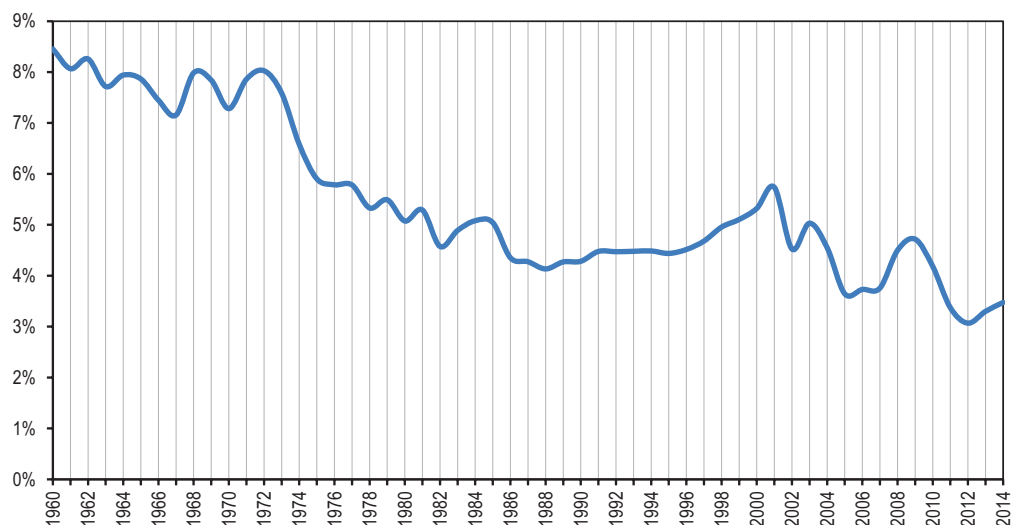
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Σχήμα Π-4. ΑΣΠΚ Συνολικής Οικονομίας ως ποσοστό του ΑΕΠ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Σχήμα Π-5. ΑΣΠΚ Κατασκευών πλην Κατοικίας ως ποσοστό του ΑΕΠ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από το Annual macro-economic database (AMECO), EU

Πίνακας Π-1. Πληθυσμιακές μεταβολές, εδαφικές επεκτάσεις και αστικός πληθυσμός 1861 – 2001

Απογραφή (έτος)	Συνολικός Πληθυσμός	Εδαφικές μεταβολές και πρόσφυγες	Έκταση (τετρ. χιλμ)	Πληθυσμός Αθήνας/ΠΣΠ (χιλ.)	Αστικός Πληθυσμός (%, χιλ.)
1861	1.096.810		47.516	50	(8,0%) 88
1870	1.457.894	Πλέον 229.516 (Ιόνιοι Νήσοι)	50.211	59	(9,6%) 140
1879	1.679.470		50.211	90	(10,5%) 176
1889	2.187.208	Πλέον 344.067 (Θεσσαλία, Άρτα)	63.606	149	(15,1%) 330
1896	2.433.806		63.606	180	(15,7%) 382
1907	2.433.806		63.606	250	(16,4%) 399
1920	5.531.474	Πλέον 2.666.011 (Μακεδονία, Κρήτη, Ήπειρος, Νήσοι Αιγαίου, Θράκη)	149.150	453	(22,9%) 1.267
1928	6.204.684	Πλέον 673.210 (-514.585 από απολεσθέντα εδάφη, -415.945 από Τούρκικους και Βουλγάρικους πληθυσμούς, +1.221.849 πρόσφυγες)	129.281	802	(31,1%) 1.930
1940	7.344.860		129.281	1.124	(32,8%) 2.409
1951	7.632.801	Πλέον 121.480 (Δωδεκάνησα)	131.944	1.379	(37,7%) 2.878
1961	8.388.553		131.944	1.853	(43,3%) 3.632
1971	8.768.372		131.944	2.540	(53,2%) 4.665
1981	9.739.589		131.944	3.027	(58,1%) 5.659
1991	10.259.900		131.944	3.073	(58,9%) 6.043
2001	10.964.020		131.944	3.188	(59,7%) 6.546

Πηγή: Κοτζαμάνης Β., Ανδρουλάκη Ε., 2009 και ίδια επεξεργασία

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 18 | ΕΤΟΣ 2013
ISSUE | YEAR

- 4 **Σκάγιαννης Π.**
Εισαγωγή
- 12 **Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.**
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες
- 66 **Αυδίκος Β.**
Υποδομές στην Ελλάδα:
Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006
- 94 **Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.**
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές πρόωθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης
- 116 **Γιαννακού Α.**
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη:
Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια
- ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**
- 144 **Τσέκερης Θ.**
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου
- ΑΠΟΨΕΙΣ**
- 158 **RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος**

ISSN

—
1109-5008

Webpage

—
<http://www.aeihoros.gr>