

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ-
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ**

Διπλωματική εργασία υποβληθείσα για την απόκτηση
Μεταπτυχιακού Τίτλου Σπουδών

Παρασκευή Γ. Σπυράτου

Α.Μ.: MN/03043

Ιανουάριος 2007



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ-
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ»**

ΕΚΠΟΝΗΤΡΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΣΠΥΡΑΤΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ, ΜΝ/03043

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΚΑΘ. ΠΑΡΔΑΛΗ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

Πειραιάς, Ιανουάριος 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ

Α' ΜΕΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Εισαγωγή	σελ.4-5
Δομή εργασίας	σελ.5-6
Στόχος εργασίας	σελ.6-7
Μεθοδολογία εργασίας	σελ.8
Ευχαριστίες	σελ.9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1 Σύντομη ιστορική επισκόπηση.....	σελ.10-11
1.2 Η συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη.....	σελ.11
1.3 Οι μεταφορές ως παράγοντας της εθνικής οικονομίας.....	σελ.12-14
1.4 Μεταφορές και Ευρωπαϊκή Οικονομία	σελ.15-20
1.5 Οι μεταφορικές υποδομές - περιφερειακή πολιτική και ανάπτυξη.....	σελ.21-25
1.6 Εμπορευματικά κέντρα μεταφορών και περιφερειακή ανάπτυξη.....	σελ.26-28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΧΡΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Εισαγωγή.....	σελ.29-30
2.1 Πηγές Χρηματοδότησης Μεταφορικών Υποδομών.....	σελ.29-30
2.1.1 Θεσμικό Πλαίσιο Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα.....	σελ.30-34

2.1.2. Η Εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....σελ.34-35	σελ.34-35
2.1.3 Πηγές Χρηματοδότησης των ΣΔΙΤ.....σελ.35-40	σελ.35-40
2.1.4. Χρηματοδότηση Δημόσιου Τομέα.....σελ.40-41	σελ.40-41
2.1.5 Χρηματοδότηση Ιδιωτικού Τομέα.....σελ.41	σελ.41
B2.1 Σχετικές Μελέτες.....σελ.42-44	σελ.42-44
A.1. Συμπεράσματα Πρώτου Μέρουςσελ.45-46	σελ.45-46

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Εισαγωγή.....σελ.48	σελ.48
---------------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΥ

Εισαγωγή.....σελ. 49	σελ. 49
3.1 Χαρακτηριστικά Εγνατίας Οδούς.....σελ.49-53	σελ.49-53
3.2 Ανεργίασελ.53-60	σελ.53-60
3.3 Α.Ε.Π.σελ.60-67	σελ.60-67
3.4 Γενικά Συμπεράσματα για την κατασκευή της Εγνατίας Οδούς.....σελ.67-768	σελ.67-768
B.1. Συμπεράσματα Δεύτερου Μέρους.....σελ. 69	σελ. 69
Περιεχόμενασελ.2-3	σελ.2-3
Βιβλιογραφία.....σελ.70-72	σελ.70-72

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Πίνακες Παλινδρόμησης

Α΄ ΜΕΡΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές που τις συντελούν είναι μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία. Επηρεάζονται ποικιλοτρόπως αλλά και επηρεάζουν σημαντικά πολλούς τομείς της Εθνικής Οικονομίας. Οι μεταφορές είναι αναμφισβήτητα ένα αναπόσπαστο κομμάτι της, που συνδυάζει και συμμετέχει στην ανάπτυξη διαφόρων δεικτών της οικονομικής ανάπτυξης, όπως είναι η βιομηχανική ανάπτυξη, η ανεργία, το ΑΕΠ και οι επενδύσεις.

Η ανάγκη για μεταφορά ανθρώπων ή προϊόντων είναι προφανής, αν σκεφτεί κανείς **ότι οι πρώτες ύλες και η παραγωγή προϊόντων είναι άνισα κατανομημένες στις διάφορες χώρες**. Έτσι καταλήγουμε σε διαρκή και ανάλογα τις εποχές και τις οικονομικοκοινωνικές εξελίξεις σε έντονη ζήτηση για μεταφορές, η οποία συμβαδίζει με την ανάπτυξη του Α.Ε.Π.

Λόγω της αποδεδειγμένης συμβολής (μέσα από τις έρευνες) των μεταφορών στην Οικονομική Ανάπτυξη, έχουν παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια μεγάλες αλλαγές στο κλάδο αυτό. Νέες εξελίξεις και τάσεις, κοινή μεταφορική ευρωπαϊκή πολιτική, ραγδαία ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών, με αποτέλεσμα να συμβάλουν ακόμη περισσότερο στους στόχους και τις πολιτικές της Εθνικής Οικονομίας. Εξάλλου ζούμε στην εποχή των τηλεπικοινωνιών και των ηλεκτρονικών αξόνων επικοινωνίας, οι οδικοί άξονες και οι άλλες **μεταφορικές υποδομές καθορίζουν όπως πάντα τη χωροταξική διάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων**, εφόσον μέσω των ηλεκτρονικών δικτύων μεταβιβάζονται μόνο άυλα προϊόντα.

Αυτό έχει ως συνέπεια να αυξάνεται το ενδιαφέρον από πλευράς επιστημόνων για μέτρηση της επίδρασης των μεταφορικών υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη. Έχει υπάρξει σημαντικός αριθμός μελετών στις οποίες εξετάζονταν ο ρόλος των μεταφορών ή των μεταφορικών υποδομών (λιμάνια, οδικοί άξονες, γέφυρες, κ.τ.λ.) στην Οικονομική Ανάπτυξη ή πιο συγκεκριμένα στην Περιφερειακή Ανάπτυξη. Χρησιμοποιώντας συναρτήσεις παραγωγής-κόστους, χρονολογικές σειρές, μοντέλα παλλιδρόμησης, στατιστική ανάλυση καθώς και διαστρωματικά στοιχεία. Οι διάφορες μελέτες οδηγήθηκαν στο συμπέρασμα ότι οι

επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές ασκούν θετική και στατιστικά σημαντική επίδραση στο ρυθμό της Οικονομικής Ανάπτυξης και στην αύξηση της παραγωγικότητας. Επίσης, τα

επαρκή και κατάλληλα έργα μεταφορικών υποδομών ενσωματώνουν τη περιφέρεια με τον κεντρικό κορμό, τη βγάζουν με άλλα λόγια από τη γεωγραφική απομόνωση και ενισχύουν την τοπική οικονομία, οι οποία με τη σειρά της συμβάλλει στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Εφόσον δημιουργεί νέες επιχειρήσεις και ενισχύονται παράλληλα το εμπόριο η βιομηχανία, η γεωργία, ο τουρισμός αλλά και δημιουργεί νέες θέσεις απασχόλησης και επιπλέον προωθεί την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, μέσω της παροχής ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών.

Μελέτες όπως αυτή των Bernard Fritsch και Remy Prud'homme, των Andersson, του Blum, του Mydral, του Gripiaios, Randall και πολλές άλλες, είχαν ως κεντρικό θέμα ανάλυσης τις μεταφορές και την συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη. Ο καθένας με τη σειρά του συνέβαλλε με διαφορετικό τρόπο, θέση, δεδομένα στο να κατανοηθεί καλύτερα η σημαντικότητα των μεταφορικών υποδομών ή των μεταφορών γενικότερα στην οικονομική ανάπτυξη. Μέσα από αυτές λοιπόν τις μελέτες ενεργοποιήθηκε το ενδιαφέρον για μία επιπλέον εργασία πάνω στο θέμα αυτό.

ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Για το σκοπό αυτό έγινε καταρχάς μια θεωρητική προσέγγιση του θέματος και στη συνέχεια στατιστική και ποσοτική ανάλυση δεδομένων που αφορούν τις περιοχές που βρίσκονται στην Εγνατία Οδό όπως αυτές χωρίζονται από την ΕΣΥΕ. Η μελέτη αποτελείται από δυο κύρια μέρη, το θεωρητικό κομμάτι και το στατιστικό.

Ειδικότερα, στο πρώτο μέρος το οποίο αποτελείται από δύο κεφάλαια γίνεται σύντομη αναφορά των σχετικών εννοιών. Θεωρητική προσέγγιση της συμβολής των μεταφορικών υποδομών στην Εθνική Οικονομία, στην αναπτυξιακή και παραγωγική διαδικασία αλλά και ως σημαντικός παράγοντας περιφερειακής ανάπτυξης και πολιτικής. Επίσης αναφέρουμε σύντομα και με στατιστικά στοιχεία τη σχέση Ευρωπαϊκής Οικονομίας και μεταφορών για πιο ολοκληρωμένη εικόνα του θέματος. Ακόμη γίνεται αναφορά στο χρηματοδοτικό πλαίσιο

των επενδύσεων στις μεταφορές και σε μερικές από τις πολλαπλές μελέτες που έχουν γίνει κατά καιρούς πάνω στο θέμα αυτό.

Στο δεύτερο μέρος, το οποίο έχει ένα κεφάλαιο έχουμε ποσοτική ανάλυση, με τη μέθοδο της παλινδρόμησης. Με στατιστικά δεδομένα δεκαετίας επιχειρούμε να δούμε κατά πόσο οι επενδύσεις στις μεταφορικές υποδομές συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή της Εγνατίας Οδού. Χρησιμοποιούμε στατιστικά στοιχεία ανά περιφέρεια για τη δεκαετία 1995-2005, στοιχεία που αφορούν το τομέα των μεταφορών, τις επενδύσεις σε αυτών και οικονομικοκοινωνικά στοιχεία όπως το Α.Ε.Π και η ανεργία.

ΣΤΟΧΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Από όλα τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι, ο στόχος της εργασίας μας, είναι να δούμε από τη δική μας οπτική γωνία και με το δικό μας τρόπο, εάν και πώς οι μεταφορές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη. Σίγουρα έχουν γίνει παρόμοιες μελέτες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και η κεντρική ιδέα είναι λογικά γνωστή. Αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να επισημαίνουμε, να επιβεβαιώνουμε και να αποδεικνύουμε με κάθε τρόπο καταστάσεις τέτοιες που βοηθούν στην οικονομική εξέλιξη και ανάπτυξη. Έτσι ώστε να συνεχίζονται και να βελτιώνονται.

Συγκεκριμένα σκοπός είναι να δείξουμε αν οι υποδομές μεταφορών, όπως ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, ένα λιμάνι, ένα οδικό έργο ή μία γέφυρα, συντελούν στην εξέλιξη και πρόοδο της περιοχής στην οποία βρίσκονται. Θεωρητικά και πρακτικά με το case study της Εγνατίας Οδού, που θεωρείται από τις μεγαλύτερες επενδύσεις στην Ελλάδα. Βέβαια οποιαδήποτε συμβουλή ή παρατήρηση είναι ευχάριστα δεκτή.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Για την εκπόνηση της εργασίας χρησιμοποιήθηκε συγκεκριμένη μεθοδολογία η οποία είναι η ακόλουθη. Στο πρώτο στάδιο έγινε εκτενή μελέτη σε ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, καθώς επίσης και σε αρθρογραφία κυρίως μέσα από το διαδίκτυο. Πάντα φυσικά σχετικά με το θέμα της εργασίας σε θεωρητικό επίπεδο. Σημαντικό ρόλο έπαιξαν και η προηγούμενες μελέτες και έρευνες που έχουν γίνει από διάφορα ερευνητικά κέντρα, όπως το ΚΕΠΕ και η ΕΤΒΑ. Έτσι μπορέσαμε να καταλήξουμε με στοιχεία και επιρροές για την ολοκλήρωση του πρώτου μέρους, το οποίο είναι καθαρά θεωρητικό και αποτελεί τη βάση της εργασίας μας.

Στο δεύτερο στάδιο, το οποίο είναι στατιστικό, έγινε χρήση στοιχείων κυρίως από την ΕΣΥΕ. Εφόσον το θέμα μας συγκεντρώνεται και αναφέρεται σε εθνικό επίπεδο. Βέβαια γίνεται αναφορά στο πρώτο μέρος και στην Ευρώπη, με στοιχεία από Eurostat, για καλύτερη και

ολοκληρωμένη εικόνα στο τομέα των μεταφορών και της οικονομίας γενικότερα. Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν αφορούν την τελευταία δεκαετία στην Β. Ελλάδα στο τομέα των μεταφορών, του ΑΕΠ και της ανεργίας. Σύμφωνα πάντα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία και δόθηκαν κατόπιν ηλεκτρονικής επικοινωνίας. Στη συνέχεια έγινε ποσοτική ανάλυση με τη μέθοδο της παλινδρόμησης στο πρόγραμμα SPSS, με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα. Μην ξεχάσουμε επίσης να αναφέρουμε ότι η αναλυτική στατιστική παρουσίαση των δεδομένων σε πίνακες και σχεδιαγράμματα έγινε με τη βοήθεια του προγράμματος Excel.

Ευχαριστίες

Πριν ξεκινήσει η παρουσίαση της εργασίας μου, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που με βοήθησαν για την υλοποίησή της.

Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέποντα καθηγήτρια μου κα Παρδάλη Αγγελική για τη βοήθεια της στον αρχικό σχεδιασμό της παρούσας εργασίας, τη συνεχή καθοδήγηση, τις πολύτιμες συμβουλές και επισημάνσεις της, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διατριβής μου, καθώς και τους καθηγητές μου κ. Σαμπράκο και κ.Πελαγίδα για τις εύστοχες συμβουλές και διορθώσεις που μου επισήμαναν έτσι ώστε να παρουσιαστούν όσο το δυνατόν καλύτερα τα στοιχεία, σχετικά με το θέμα της εργασίας μου.

Παράλληλα, δε θα ήθελα να παραλείψω να ευχαριστήσω τους συνάδελφους και συμφοιτητές μου, Λίτο Ιωάννη καθώς και Κυριακή Λαγούρου για τις ώρες που αφιέρωσαν μαζί μου στη συγκέντρωση της σχετικής βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας.

Τ έλος, ευχαριστώ τους δικούς μου ανθρώπους, τους φίλους και ιδιαίτερα την αδελφή μου Νίκη Σπυράτου, που αγκάλιασαν με υπομονή και ανοχή την προσπάθειά μου. Νιώθω τυχερή που με συντροφεύει η ηθική συμπαράστασή τους στην πορεία που διάλεξα και μου δίνει δύναμη να συνεχίσω.

Παρασκευή Γ.Σπυράτου

Πειραιάς, 16/01/2007

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1.1 Σύντομη ιστορική επισκόπηση

Οι μεταφορές ως μέσο για την εξυπηρέτηση αναγκών σε πρώτες ύλες, σε έτοιμα προϊόντα και σε ανθρώπινες μετακινήσεις έπαιξαν όπως είναι γνωστό αποφασιστικό ρόλο σε όλες τις ιστορικές φάσεις εξέλιξης της ανθρώπινης κοινωνίας.

Στη σύντομη επισκόπηση που ακολουθεί θα εξεταστούν εκείνα τα στοιχεία των μεταφορών που χαρακτηρίζουν την ανάπτυξη του σύγχρονου τρόπου παραγωγής στη βιομηχανία, γεωργία, εμπόριο και λοιπούς τομείς καθώς και στην εξέλιξη των αστικών κέντρων.

Στην περίοδο μετά την βιομηχανική επανάσταση, οι μεταφορές και οι μεταφορικές υποδομές που τις συντελούν ανάλογα με το τεχνολογικό τους επίπεδο υπήρξαν αποφασιστικοί παράγοντες (βέβαια μαζί με άλλους) στον καθορισμό των πρώτων βασικών βιομηχανικών συγκεντρώσεων. Οι θέσεις παραγωγής ενέργειας και πρώτων υλών και οι δυνατότητες που έδιναν οι μεταφορές πρώτων υλών και προϊόντων στην αγορά, προσδιόριζαν, μέσα από τις γενικότερες κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές σχέσεις, τα σημεία που συγκέντρωσαν τις πρώτες μεγάλες βιομηχανίες. Οι αστικοί πυρήνες που ήταν κοντά σ' αυτές τις περιοχές, αποτέλεσαν τις πρώτες θέσεις συγκέντρωσης του νέου εργατικού δυναμικού, αναπτύχθηκαν με τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης αστικής εξέλιξης¹.

¹ Πανεπιστημιακές σημειώσεις «Πολιτική Μεταφορών», Π. Λουκάκης 2000, σελ.16-23

Στη γεωργία, μέσα από τις νέες συνθήκες παραγωγής, σε συνάρτηση με την ανάπτυξη των σύγχρονων αστικών κέντρων, τοποθετήθηκε έντονα το πρόβλημα του τρόπου μεταφοράς των γεωργικών προϊόντων στις νέες αγορές.

Μέσα απ' όλη αυτή τη διαδικασία, οι δυνατότητες και οι περιορισμοί που έδιναν οι μεταφορές πρώτων υλών στα σημεία παραγωγής και προϊόντων στις αγορές, αποτέλεσαν βασική παράμετρο στον υπολογισμό του κόστους παραγωγής και στη μεγιστοποίηση του κέρδους. Επίσης, αυτό γιατί το επίπεδο δυνατοτήτων μεταφοράς βαρειών πρώτων υλών και βιομηχανικών-γεωργικών προϊόντων, χωρίς δυνατότητες βιομηχανικής συσκευασίας και συντήρησης κ.λ.π. καθόρισαν ή μπορούν να καθορίσουν συγκεκριμένες μέγιστες αποστάσεις μεταφορών. Φυσικά μέσα σε αυτή τη διαδικασία ο ανθρώπινος παράγοντας υπολογιζόταν μόνο σε βαθμό που οι θέσεις παραγωγής θα συσώρευαν το εργατικό δυναμικό. Οι πόλεις συνεπώς υπολογιζόταν είτε ως κόμβοι μεταφορών είτε ως αγορές εξελίξιμες. Στην Αγγλία τα λιμάνια της αποικιακής περιόδου ως κόμβοι μεταφοράς πρώτων υλών από τις αποικίες και μεταφοράς προϊόντων, αποτέλεσαν τους πρώτους πυρήνες βιομηχανικής συγκέντρωσης. Έτσι αναπτύχθηκαν και άλλες περιοχές στην κεντρική Ευρώπη όπως στο Βέλγιο, στη Γερμανία και στη Γαλλία, ακόμη δεν είναι ότι στις πρώτες θεωρητικές μελέτες για τη θεωρία των θέσεων και θέσεις παραγωγής, οι μεταφορικές υποδομές και ο μεταφορικός τομέας αποτελούσε βασική παράμετρο².

1.2 Η συμβολή των μεταφορικών υποδομών στην ανάπτυξη

Οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν έναν από τους καθοριστικούς παράγοντες της ανάπτυξης μιας χώρας αλλά και της γενικότερης πορείας και προσαρμογής της στις νέες συνθήκες και εξελίξεις. Είναι γνωστό πως ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των σύγχρονων αγορών είναι η παγκοσμιοποίηση με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός ανάμεσα

στα προϊόντα των παραγωγικών κλάδων να γίνεται όλο και πιο έντονος με σημαντικές επιπτώσεις στη βιωσιμότητα ενός κλάδου. Έτσι, λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού, ένας

² Φάκελος Πανεπιστημιακών σημειώσεων «Σχεδιασμός Αστικής και Περιφερειακής Τοπικής Υποδομής», Π. Λουκάκης (1996) σελ.5

κλάδος ή καταφέρνει να επιβιώσει και να είναι πλέον διεθνώς ανταγωνιστικός ή παύει να υφίσταται καθώς δεν είναι σε θέση να διατηρήσει σημαντικό μερίδιο στην εγχώρια αγορά λόγω των εισαγόμενων, πιο ανταγωνιστικών, προϊόντων.

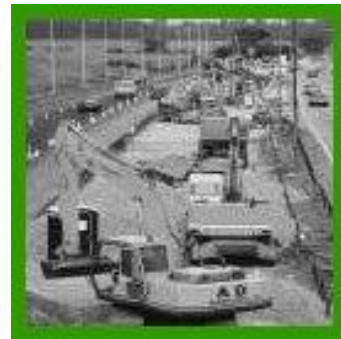
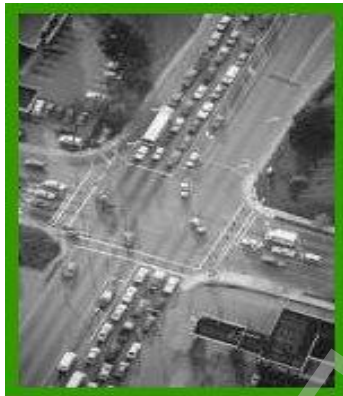
Ένα από τα κύρια στοιχεία που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων μιας χώρας είναι η διατήρηση χαμηλού κόστους παραγωγής και διακίνησης τους. **Η πραγματοποίηση μεταφορικών υποδομών και η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφοράς και διακίνησης μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη μείωση του κόστους παραγωγής και διακίνησης ενός προϊόντος και κατά συνέπεια στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του στηρίζοντας ταυτόχρονα και την αναπτυξιακή διαδικασία.** Ένα σωστά οργανωμένο σύστημα μεταφοράς, με τις κατάλληλες μεταφορικές υπηρεσίες, οδηγεί σε μείωση του κόστους μεταφοράς ή σε μεγαλύτερες δυνατότητες επιλογής άρα στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας³.

Ειδικότερα, μετά την προσπάθεια απελευθέρωσης του διεθνούς εμπορίου στα πλαίσια της GATT και μετά τον Γύρο της Ουρουγουάης, ο οποίος περιλάμβανε κυρίως την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου των αγροτικών προϊόντων, οξύνθηκε ο ανταγωνισμός μεταξύ των προϊόντων των παραγωγικών κλάδων καθώς καταργήθηκαν τα δασμολογικά και άλλα εμπόδια. Έτσι, σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία όπου δεν υπάρχει εκτεταμένος προστατευτισμός της εγχώριας παραγωγής από τις εισαγωγές, με την εισαγωγή του ευρώ ως εθνικού νομίσματος και με την αδυναμία πλέον ελέγχου της διεθνούς ισοτιμίας είναι απαραίτητο για την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων, όπως ήδη αναφέρθηκε, να διατηρηθεί χαμηλό το κόστος παραγωγής και διακίνησης τους. Προς αυτήν την κατεύθυνση αύξησης της διεθνούς ανταγωνιστικότητας και στήριξης παράλληλα της αναπτυξιακής διαδικασίας οδηγεί η πραγματοποίηση των δημόσιων επενδύσεων γενικά, αλλά και των μεταφορικών υποδομών ειδικότερα.

³ Φάκελος σημειώσεων «Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές» Πλασκοβίτης 2000,σελ.13-15

Ένα άλλο αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης είναι η κατεύθυνση επενδύσεων σε χώρες και περιοχές με υψηλή παραγωγικότητα ⁴(με μικρό μοναδιαίο κόστος εργασίας) και ικανοποιητικό επίπεδο υποδομών. Είναι εμφανές ότι οι χώρες ανταγωνίζονται στην

παροχή εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού αλλά και ικανοποιητικής υποδομής προκειμένου να προσελκύσουν τις επενδύσεις. Κατά συνέπεια, καθίσταται αναγκαία η μέριμνα από κάθε χώρα για την ανάπτυξη των υποδομών και την πλήρη αξιοποίηση των υπηρεσιών τους.



⁴ Λαμπρίδης Μ. (1998) «Περιφερειακή Κατανομή και Περιφερειακές Επιπτώσεις των Δημοσίων Επενδύσεων» σελ.45-47 Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθήνα

1.3 Οι μεταφορές ως παράγοντας της εθνικής οικονομίας

Ο τομέας των μεταφορών διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην οικονομικοκοινωνική ζωή όλων των χωρών. Βέβαια η εφαρμογή των οικονομικών θεωριών στο τομέα των μεταφορών υπήρξε πολύ περιορισμένη μέχρι τα μέσα του 1970. Τα προβλήματα που μπορεί να παρουσιάζονταν αντιμετωπίζονταν πρακτικά και σύμφωνα με τις εμπειρίες που είχε ο μελετητής κάθε φορά. Μετά όμως την οικονομική κρίση του 1973 τα πράγματα στην οικονομική επιστήμη άρχισαν να διαφοροποιούνται και οι αλλαγές στο τομέα των μεταφορών έντονα εμφανής. Η οικονομική ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες στις οικονομίες του δυτικού κόσμου, είχαν ως αποτέλεσμα ουσιαστικές αλλαγές στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αυτών⁵.

Έτσι οι μεταφορές μαζί με τις μεταφορικές υποδομές που τις συντελούν, σε οποιαδήποτε μορφή και αν είναι, αποτελούν εξαιρετικής σημασίας κεφάλαιο για την εθνική οικονομία της κάθε χώρας. Εντάσσονται στους σημαντικότερους κλάδους της οικονομίας, οι στόχοι τους διαμορφώνονται και επηρεάζονται πάντα από τις διαδικασίες και τα πολιτικοοικονομικά πλαίσια της εθνικής οικονομίας του κράτους. Αποτελούν το βασικό μέσο εξυπηρέτησης πολλών κλάδων της οικονομίας, όπως είναι η βιομηχανία, το εμπόριο, ο τουρισμός και η ναυτιλία, η γεωργία και οι υπηρεσίες, άρα είναι επόμενο να αποτελούν παράγοντα εθνικής οικονομίας. Συνδέουν τις αγορές, φέρνουν την πρώτη ύλη στο εργοστάσιο, το εργατικό δυναμικό με την παραγωγική διαδικασία, το τελικό προϊόν στο καταναλωτή, συνδέσεις πολύ σημαντικές και κρίσιμες για την ολοκλήρωση της οικονομικής ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό μπορούμε να πούμε ότι βοηθούν στην ανάπτυξη του εμπορίου, τη διεύρυνση των αγορών, στην εισαγωγή νέων καινοτόμων μεθόδων, τεχνικών, στην αύξηση του πλούτου και στη διάδοση του πολιτισμού. Συνεπώς, κάθε αναπτυξιακή προσπάθεια σε κάθε κλάδο της εθνικής οικονομίας δεν μπορεί να μην περάσει από το τομέα των μεταφορών⁶.

Τα ανοικτά σύνορα και οι φθηνές μεταφορές προκάλεσαν πρωτοφανή αύξηση της κινητικότητας των Ευρωπαίων. Τα εμπορεύματα φθάνουν ταχύτατα και αποτελεσματικά από το εργοστάσιο στον πελάτη ο οποίος βρίσκεται συχνά σε διαφορετική χώρα. Η Ευρωπαϊκή

⁵ Σαμπράκος Ευάγγελος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών» εκδόσεις Σταμούλη Αθήνα 2001, κεφ.1 σελ.20

⁶ ΚΕΠΕ Μεταφορές : Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση Ερευνητικός Τομέας 4(1998-1992)

Ένωση συνέβαλε σ' αυτό μέσω του ανοίγματος των εθνικών αγορών στον ανταγωνισμό και της άρσης των φυσικών και τεχνικών φραγμών στην ελεύθερη κυκλοφορία.

Η δυνατότητα ταχείας, αποτελεσματικής και φθηνής μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων αποτελεί κεντρική συνιστώσα όχι μόνο για την Εθνική Οικονομία κάθε χώρας, αλλά και κύριος στόχος της Ε.Ε. για την επίτευξη δυναμικής οικονομίας και κοινωνικής συνοχής. Ο τομέας των μεταφορών παράγει το 10% του πλούτου της Ε.Ε. ο οποίος μετράται με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), και αντιστοιχεί σε ένα τρισεκατομμύριο ευρώ ετησίως. Παρέχει περισσότερες από δέκα εκατομμύρια θέσεις απασχόλησης⁷.

Η άρση των φραγμών στις διασυνοριακές συναλλαγές και μετακινήσεις συνετέλεσε στην αύξηση του όγκου των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις. Το φαινόμενο αυτό επαναλαμβάνεται μετά τη διεύρυνση της Ε.Ε. το 2004, με σημαντικές αυξήσεις ιδίως των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των νέων μελών και της υπόλοιπης Ένωσης.

Συγκεκριμένα, μπορούμε να πούμε ότι οι μεταφορικές υποδομές όπως οι σύγχρονες γέφυρες, οι μεγάλοι εθνικοί και διεθνείς οδικοί άξονες, τα λιμάνια τρίτης γενιάς, τα αεροδρόμια και τα ηλεκτρονικά συστήματα μεταφορών, συντελούν στην αναπτυξιακή προσπάθεια της εθνικής οικονομίας με τα παρακάτω:

- ⇒ Πρώτο και κυριότερο είναι φυσικά ότι βοηθούν στη διακίνηση των εισαγόμενων κεφαλαιουχικών αγαθών, με τα οποία γίνονται επενδύσεις για εκσυγχρονισμό των εγχώριων παραγωγικών μονάδων⁸.
- ⇒ Με τον εκσυγχρονισμό και τη σωστή λειτουργία, διοίκηση και οργάνωση, μπορούν να συντελέσουν στη μείωση του κόστους των μεταφερόμενων προϊόντων. Γεγονός που συντελεί γενικά και επιδρά άμεσα στην αναπτυξιακή διαδικασία της οικονομίας. Αυτό γιατί το υψηλό μεταφορικό κόστος επιβαρύνει και έχει επιπτώσεις όχι μόνο στα διακινούμενα εμπορεύματα, αλλά και σε όλες τις σχετικές με αυτά εργασίες και δαπάνες (υψηλοί μισθοί, ενοίκια, κ.τ.λ.). Συνεπώς

⁷ www.europa.eu.int

⁸ Παρδάλη, Α. (1990). Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδρασή του στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά από το 1835 ως το 1985. Διδακτορική διατριβή.σελ.26

αυξάνεται ή μειώνεται αντίστοιχα το ύψος των εισαγωγών και των εξαγωγών, επιδρώντας θετικά ή αρνητικά στην εξέλιξη της εθνικής οικονομίας.

- ⇒ Συμμετέχουν με ποικίλους τρόπους στην προώθηση των εξαγωγών εγχώριων προϊόντων πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής. Προσφέρουν δυνατότητες μεταφοράς στα γεωργικά και βιομηχανικά προϊόντα, με σύγχρονα μέσα σε αποστάσεις που στην εποχή ακόμα και μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθούν.
- ⇒ Επιτρέπουν τις μεταφορές πρώτων υλών και προϊόντων της βιομηχανίας και της γεωργίας σε μεγάλες αποστάσεις τέτοιες ώστε η επιλογή της θέσης των βιομηχανιών να μην επηρεάζεται καθοριστικά από τη θέση των πρώτων υλών και τη θέση συγκεκριμένης αγοράς αγαθών. Δίνουν δηλαδή μια ελευθερία στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων, εργοστασίων και βιομηχανιών, το οποίο είναι ιδιαίτερα χρήσιμο αφού αποκτούν τη δυνατότητα να καθορίσουν την οικονομική τους ανάπτυξη λαμβάνοντας υπόψη άλλους παράγοντες και οδηγούν σε μεγάλη ευελιξία στην ανάπτυξη της παραγωγής, κυρίως μέσα από τη συνδυασμένη χρήση τους.
- ⇒ Οι δυνατότητες των μεταφορικών μέσων και υποδομών έδωσαν μεγάλη ανάπτυξη και στο τομέα του τουρισμού και γενικά στις ανθρώπινες επαφές και επικοινωνίες⁹

1.4 Μεταφορές και Ευρωπαϊκή Οικονομία

Σε αυτό το κομμάτι, θα δούμε ποια είναι η σχέση μεταξύ του μεταφορικού έργου στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και της πορείας του ΑΕΠ και του ποσοστού των απασχολούμενων ατόμων. Από την οικονομική θεωρία γνωρίζουμε πως η ανοδική πορεία της οικονομίας, η οποία αντικατοπτρίζεται μέσω της μεταβολής του ΑΕΠ, οδηγεί και σε άνοδο του μεταφορικού έργου, με τις μεταφορές στην συνέχεια να οδηγούν σε περαιτέρω βελτίωση της οικονομίας. Βέβαια η πορεία μιας οικονομίας επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, με τις

⁹ ΚΕΠΕ Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση Ερευνητικός Τομέας 4 (1988- 1992)

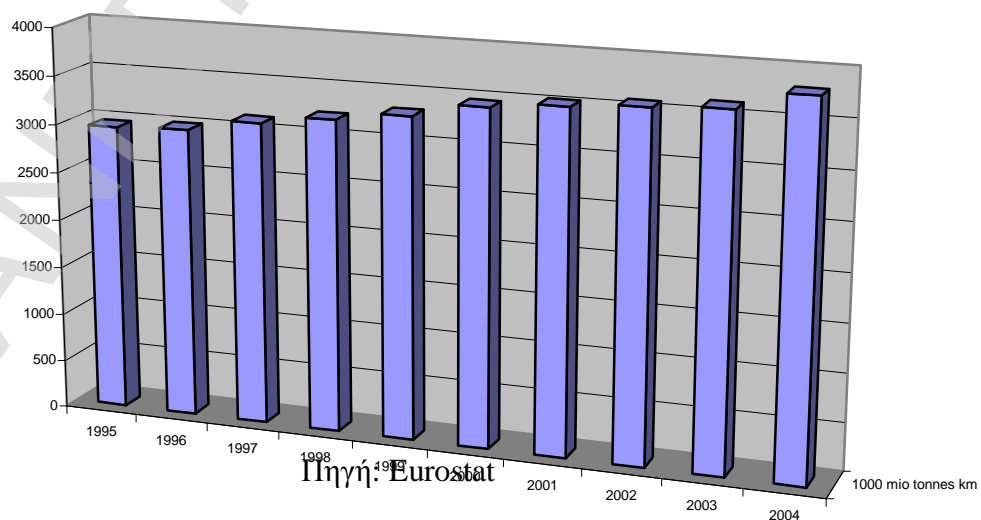
μεταφορές να αποτελούν μόνο έναν από αυτούς. Εμείς όμως θα προσπαθήσουμε, με τα στοιχεία που έχουμε διαθέσιμα, να δούμε κατά πόσο οι μεταφορές επηρεάζουν την πορεία της οικονομίας.

Ο πίνακας 1, που ακολουθεί όπως και το αντίστοιχο διάγραμμα που προκύπτει από αυτόν απεικονίζει το εμπορευματικό μεταφορικό έργο στην Κοινότητα το διάστημα 1995 – 2004.

Πίνακας 1. Εμπορευματικές μεταφορές της Κοινότητας (1000 mio tonnes – kms)

Έτος	Σύνολο
1995	2967
1996	2997
1997	3125
1998	3222
1999	3317
2000	3463
2001	3524
2002	3577
2003	3619
2004	3804

Διάγραμμα 1. Εμπορευματικό μεταφορικό έργο της Κοινότητας 1995 - 2004

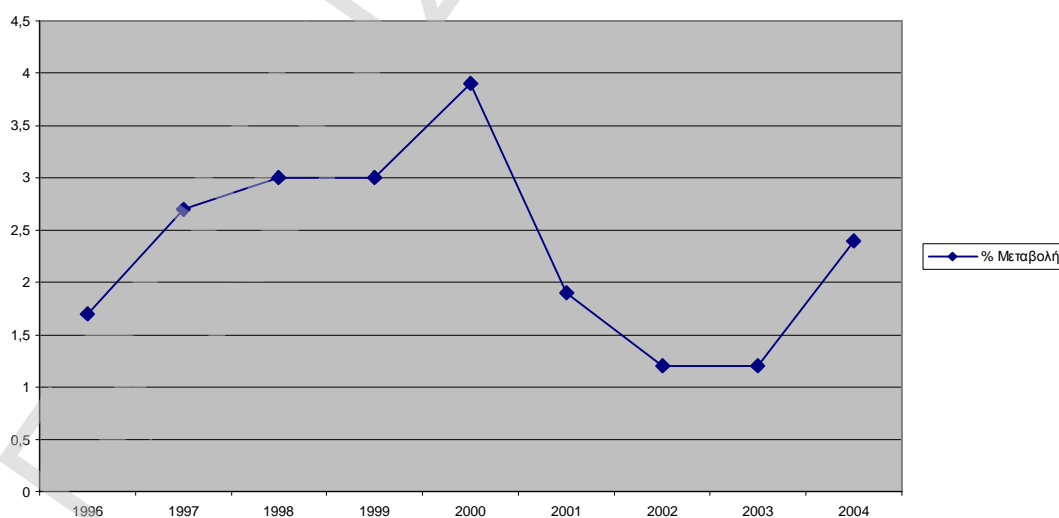


Από τα παραπάνω στοιχεία φαίνεται η ανοδική πορεία του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων στην Κοινότητα την τελευταία δεκαετία. Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι τα στοιχεία αφορούν όλους τους τρόπους μεταφοράς δηλαδή οδικής, σιδηροδρομικής, θαλάσσιας, εναέριας, με αγωγούς και εσωτερική ναυσιπλοΐα. Συνολικά για τα δέκα χρόνια η αύξηση είναι 28%.

Στην συνέχεια ο πίνακας 2 και το αντίστοιχο διάγραμμα απεικονίζουν την ετήσια μεταβολή του ΑΕΠ στην Κοινότητα μεταξύ των ετών 1996 – 2004.

Έτος	Μεταβολή ΑΕΠ %
1996	1,7
1997	2,7
1998	3,0
1999	3,0
2000	3,9
2001	1,9
2002	1,2
2003	1,2
2004	2,4

Διαγραμμα 2. % Μεταβολή του ΑΕΠ στην Κοινότητα 1996-2004 σε σταθερές τιμές ανά έτος



Πηγή: Eurostat

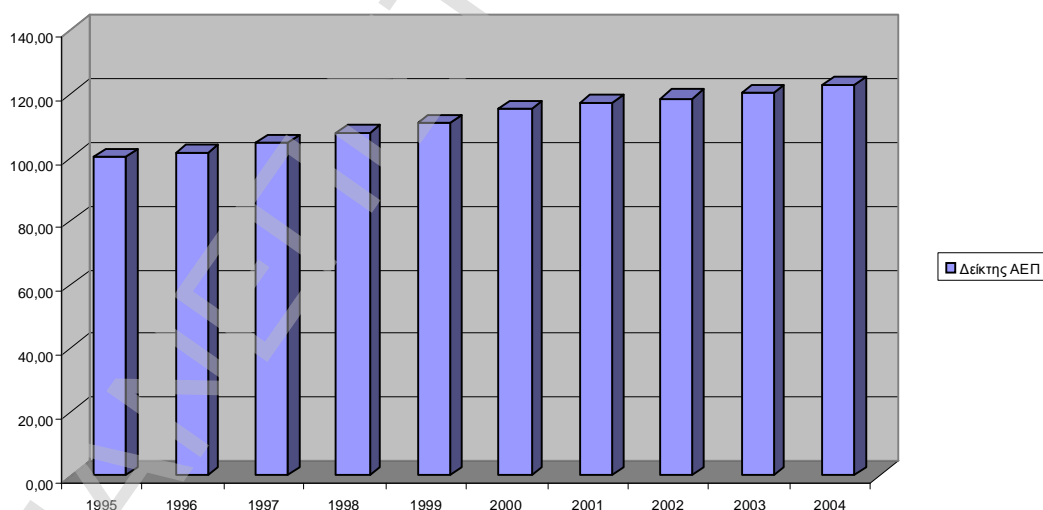
Όπως φαίνεται από τον πίνακα η πορεία της μεταβολής δεν είναι σταθερή, παρόλαυτά κάθε χρόνο αυξάνεται. Έτσι θεωρώντας το 1995 σαν έτος βάσης ο δείκτης του ΑΕΠ διαμορφώνεται όπως τον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3. Δείκτης ΑΕΠ για την Κοινότητα σε σταθερές τιμές

Έτος	Δείκτης ΑΕΠ
1995	100,00
1996	101,70
1997	104,45
1998	107,58
1999	110,81
2000	115,13
2001	117,32
2002	118,72
2003	120,15
2004	123,03

Πηγή: Πίνακας 2

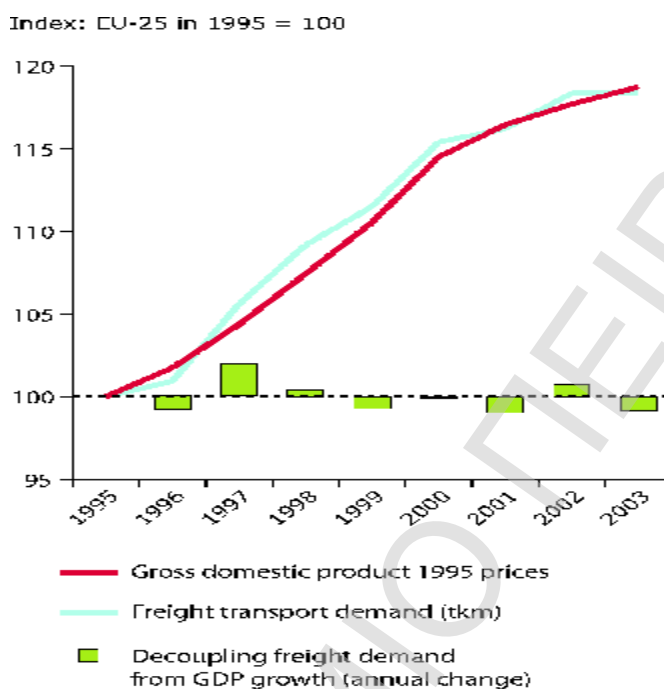
Διάγραμμα 3. Δείκτης του ΑΕΠ της Κοινότητας 1995-2004 σε σταθερές τιμές (έτος βάσης 1995=100)



Πηγή: Πίνακας 2,3

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών στην Ε.Ε. καθώς και η αντίστοιχη αύξηση του Α.Ε.Π.

Διάγραμμα 4: Ρυθμός ανάπτυξης τρόπων μεταφοράς και ΑΕΠ στην ΕΕ-15 μεταξύ 1995 - 2003



Ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης EU-25

GDP at constant prices	1995-2004 p.a.	2.3 %	2003-2004	2.4 %
Passenger transport pkm	1995-2003 p.a.	1.9 %	2002-2003	0.9 %
Freight transport tkm	1995-2004 p.a.	2.8 %	2003-2004	5.1 %

Πηγή: Eurostat

Το διάγραμμα μας δείχνει ότι το μέγεθος των μεταφορών και η συμβολή τους στην οικονομία είναι τέτοιο που οι όποιες αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται με πολύ προσοχή και με διορατικότητα ώστε η χρησιμότητα και το όφελος των μεταφορών στην οικονομία να τείνει στην μεγιστοποίησή τους.

Έτσι με βάση τα στοιχεία που παρουσιάσαμε μέχρι αυτό το σημείο, θα προσπαθήσουμε να δούμε ποια είναι η σχέση μεταξύ μεταφορικού έργου και ΑΕΠ της Κοινότητας την δεκαετία 1995 – 2004. Ο στόχος αυτός θα επιδιωχθεί μέσω της απλής μεθόδου της γραμμικής παλινδρόμησης και της μεθόδου των ελαχίστων τετραγώνων. Στην πρώτη περίπτωση θα ελέγξουμε το μεταφορικό έργο με τον δείκτη του ΑΕΠ, ενώ στην δεύτερη, την μεταβολή του μεταφορικού έργου, με την μεταβολή του ΑΕΠ ανά έτος.

Σχέση μεταφορικού έργου & δείκτη ΑΕΠ

Τα στοιχεία στα οποία θα βασιστούμε παρουσιάζονται στον πίνακα 4 και είναι αυτά για τα οποία μιλήσαμε πιο πάνω.

Πίνακας 4.

<u>Έτος</u>	<u>Δείκτης ΑΕΠ</u>	<u>Μεταφορικό έργο</u>
1995	100,00	2967
1996	101,70	2997
1997	104,45	3125
1998	107,58	3222
1999	110,81	3317
2000	115,13	3463
2001	117,32	3524
2002	118,72	3577
2003	120,15	3619
2004	123,03	3804

Πηγή: Eurostat

Για την χρήση της μεθόδου της απλής γραμμικής παλινδρομήσεις θα θεωρήσουμε ότι η ανεξάρτητη μεταβλητή x είναι το μεταφορικό έργο και η εξαρτημένη y ο δείκτης του ΑΕΠ, έτσι: $X = \alpha Y + \beta$

$X =$ Μεταφορικό έργο

$Y =$ Δείκτης ΑΕΠ

1.5. Οι μεταφορικές υποδομές - περιφερειακή πολιτική και ανάπτυξη

Η ύπαρξη επαρκούς συστήματος μεταφορικών υποδομών αποτελεί βασική προϋπόθεση για την περιφερειακή και γενικότερα οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Πολλοί είναι οι θεωρητικοί που έχουν συνδέσει την έλλειψη υποδομών όχι μόνο μεταφορικών με την υπανάπτυξη αφού πράγματι η έλλειψη αυτή αποτελεί ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών ή χωρών¹⁰.

Η σχέση ανάμεσα στις μεταφορικές υποδομές και την περιφερειακή ανάπτυξη μπορεί να συναχθεί από δυο συγγενή δόγματα της νεοκλασικής θεωρίας του διεθνούς εμπορίου.

Το πρώτο υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη μιας περιοχής είναι συνάρτηση των ανταλλαγών που η περιφέρεια έχει με άλλες περιφέρειες και εκφράζεται με την αριθμητική των πολλαπλασιαστών διεθνούς εμπορίου. Αυτός ο τρόπος ανάλυσης προβλέπει τις σχέσεις ανάμεσα στις αλλαγές μεταφορών, από τη μια και αλλαγές στις διαπεριφερειακές ροές από την άλλη, αλλά παρέχει τη δυνατότητα από τη στιγμή που αυτές οι σχέσεις γίνουν γνωστές, μέτρησης των συνεπειών τέτοιων αλλαγών στην οικονομία της περιφέρειας.

Το δεύτερο είναι σύνθεση θεωρίας διεθνούς εμπορίου και θεωρίας του χώρου και επιτρέπει την ανάλυση του μηχανισμού διαπεριφερειακών ροών αγαθών και υπηρεσιών όταν η δομή του μεταφορικού κόστους λαμβάνεται ως μεταβλητή¹¹.

Επιπλέον αυτό που μπορούμε να αναφέρουμε είναι ότι η περιφερειακή ανάπτυξη δεν προκύπτει μόνο από τους ιδιωτικούς συντελεστές παραγωγής, δηλαδή την εργασία και το κεφάλαιο, αλλά και από τις υποδομές κυρίως τις μεταφορικές. Είναι προφανές ότι μια περιοχή που διακρίνεται από την ύπαρξη επαρκών και αναπτυγμένων μεταφορικών υποδομών πλεονεκτεί σε σύγκριση με κάποια άλλη της οποίας το επίπεδο των υποδομών είναι λιγότερο αναπτυγμένο. Συγκεκριμένα, η πρώτη περιοχή οδηγείται σε υψηλότερο περιφερειακό ΑΕΠ κατά κεφαλήν ή ανά εργαζόμενο και σε υψηλότερη απασχόληση. Προκύπτει ουσιαστικά ότι η περιφερειακή παραγωγικότητα, το περιφερειακό εισόδημα και η περιφερειακή απασχόληση είναι αύξουσα συνάρτηση της παρουσίας μεταφορικών υποδομών.

¹⁰ Σκούντζος Θ. (1993) «Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική» σελ.20,32-35,51-52, 57 Τόμοι Α' & Β' εκδ. Σταμούλη, Αθήνα

¹¹ Παν.Α.Ρέππας « Οικονομική Ανάπτυξη Θεωρίες και Στρατηγικές» 1996, εκδόσεις Σταμούλη κεφ.1-2

Συνεπώς είναι κοινά παραδεκτό ότι ένα καλό σύστημα μεταφορών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας. Τα συστήματα μεταφορών έχουν όλα τα εγγενή χαρακτηριστικά των υποδομών. Είναι μεγάλα, αδιαίρετα, ακίνητα και χρησιμοποιούνται από ένα ευρύ φάσμα παραγωγών και καταναλωτών. Έχουν σημαντική βαρύτητα για την προώθηση της ολοκλήρωσης και της συνοχής στην αναπτυξιακή διαδικασία, συμβάλουν στη βελτίωση της πρόσβασης στις απομακρυσμένες περιφέρειες αλλά και στην αποσυμφόρηση στις περισσότερο κεντρικές περιοχές. Στις σύγχρονες λοιπόν οικονομίες που βασίζονται στις συναλλαγές, αποτελούν αναγκαιότητα που δεν είναι δυνατόν να υποκατασταθεί.

Επιπλέον πρέπει να αναφέρουμε ότι είναι σαφές ότι η ανάπτυξη της περιφέρειας και κυρίως των ακριτικών περιοχών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ύπαρξη βασικών έργων υποδομής μεταφορών και την προσφορά αποτελεσματικών, ασφαλών και ανταγωνιστικών υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων και αγαθών από προς όλα τα Ευρωπαϊκά κέντρα. Πολλές είναι οι περιφέρειες που αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα κόστους μεταφορών και έλλειψης εναλλακτικών μεταφορικών συνδέσεων, με αποτέλεσμα την αυξημένη επιβάρυνση του κόστους μετακίνησης προσώπων και αγαθών, τη συνεχή μείωση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων τους και την σημαντική επιβάρυνση των δαπανών διαβίωσης των τοπικών πληθυσμών. Η κατασκευή σημαντικών υποδομών μεταφορών θα ανακουφίσει σε ένα σημαντικό βαθμό την Ελληνική περιφέρεια προσφέροντας ταχύτερες, ασφαλέστερες και πιο αξιόπιστες συνδέσεις. Τροχοπέδη όμως στην προοπτική ανάπτυξης και ευημερίας της περιφέρειας και της εθνικής οικονομίας αποτελούν και μια σειρά από ελλείψεις στην οργάνωση

Ο τομέας των μεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την έννοια της περιφερειακής ανάπτυξης, στο βαθμό που η διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορικής υποδομής οδηγεί σε μείωση της περιφερειακότητας και την καταπολέμηση του φαινομένου αναπτυξιακής υστέρησης των απομακρυσμένων και γεωγραφικά απομονωμένων περιοχών¹².

Η θεώρηση, όμως, των μεταφορών ως μόνης αναγκαίας και ικανής συνθήκης για την ενεργοποίηση της αναπτυξιακής διαδικασίας έχει αποδειχθεί λανθασμένη. Παρόλο που στο

¹² Μεταξάς Β.Ν.(1986) « Η Οικονομική των Μεταφορών» εκδ.Παπαζήση Αθήνα, σελ.10-13

παρελθόν οι μεταφορές λειτούργησαν πραγματικά ως ο κρίσιμος παράγοντας προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης, μία τέτοια εκδοχή με τα σημερινά δεδομένα είναι παραπλανητική. Το δίκτυο των μεταφορών έχει ήδη αναπτυχθεί σήμερα σε μεγάλο βαθμό (τουλάχιστον στις ανεπτυγμένες χώρες), ενώ η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας έχει προκαλέσει ριζικές μεταβολές, τόσο θετικές, όπως η δυνατότητα προσέγγισης νέων αγορών, όσο και αρνητικές, όπως η αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των περιφερειακών οικονομιών, που θέτει εκτός ανταγωνισμού τις φτωχότερες από αυτές. Η τεχνολογική πρόοδος έχει επιφέρει διαρθρωτικές αλλαγές στη δομή των παραγωγικών διαδικασιών, στις παραγόμενες υπηρεσίες και προϊόντα, στους τρόπους διανομής και εμπορίας τους, δημιουργώντας έτσι νέες μορφές συγκριτικών πλεονεκτημάτων στις περιφερειακές οικονομίες.

Για την ενεργοποίηση της αναπτυξιακής διαδικασίας σε περιφερειακό επίπεδο απαιτείται η λήψη μέτρων αντιμετώπισης των διαρθρωτικών και γεωγραφικών μειονεκτημάτων των περιφερειών και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους μέσω μίας σειράς από κατάλληλα επιλεγμένες δράσεις παρεμβατικού και διορθωτικού χαρακτήρα, σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων που εξαρτώνται ή επηρεάζονται σημαντικά από την κρατική πολιτική. Το φάσμα αυτό καλύπτει τομείς όπως η παιδεία, οι κοινωνικές υπηρεσίες, η αγροτική πολιτική, η βιομηχανική πολιτική, η πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη, η ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας μεταξύ όμορων κρατών, καθώς και η ανάπτυξη των πάσης φύσεως υποδομών. Καθοριστικό επίσης ρόλο παίζει το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται ο ιδιωτικός τομέας της οικονομίας, καθώς και οι διαδικασίες και οι μηχανισμοί που διέπουν το παραγωγικό σύστημα.

Οι μεταφορές, ωστόσο, εξακολουθούν να αποτελούν θεμελιακό παράγοντα προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης, με καταλυτικό ρόλο σε ότι αφορά στην αποτελεσματικότητα κάθε μίας από τις προαναφερόμενες επιλεγμένες δράσεις παρεμβατικού και διορθωτικού χαρακτήρα.

Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών συμβάλλει άμεσα ή έμμεσα, στη γενικότερη ανάπτυξη της διεθνούς, εθνικής και περιφερειακής οικονομίας, καθώς και στην κοινωνική και πολιτιστική αναβάθμιση του γεωγραφικού χώρου, τον οποίο υπηρετεί. Ενδεικτικά συμβάλλει:

- ⇒ Στη διευκόλυνση και ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, με τη μείωση του χρόνου και του κόστους μετακίνησης, σε συνδυασμό με την αύξηση της ασφάλειας των μεταφορών.
- Ρ Στην ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων και την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της κάθε περιοχής.
- Ρ Στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα και στην τουριστική αξιοποίηση απομακρυσμένων περιοχών, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση της γενικότερης τουριστικής υποδομής και του τομέα διαχείρισης και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Ρ Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, στην άρση της απομόνωσης και στην αντιμετώπιση της πληθυσμιακής αποδυνάμωσης των περιφερειών, με τη συγκράτηση του πληθυσμού, μέσα από την ενισχυμένη οικονομική δραστηριότητα, την αύξηση της απασχόλησης και τις ευνοϊκότερες συνθήκες διαπεριφερειακής μετακίνησης.
- Ρ Στον εκσυγχρονισμό και στην αναβάθμιση του τρόπου ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα καθώς και στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, μέσω του εξορθολογισμού της κατανομής των μετακινήσεων στα διάφορα μεταφορικά μέσα και στα δίκτυα.
- Ρ Στη διασύνδεση και συνεργασία μεταξύ πολεοδομικών κέντρων, πόλων οικονομικής ανάπτυξης, γεωγραφικών πυλών και γενικότερα ζωνών ανάπτυξης.
- Ρ Σε εξοικονόμηση ενέργειας λόγω αλλαγών στα πρότυπα κινητικότητας των πολιτών και αναβάθμισης του ρόλου των μέσων μαζικής μεταφοράς¹³¹⁴.

¹³ Β. Προφυλλίδης «Οικονομική των Μεταφορών»2001, σελ.3-9

¹⁴ Πανεπιστημιακές σημειώσεις « Σχεδιασμός Μεταφορών» Κ.Ράνος 1991, σελ. 3-11

1.6 Εμπορευματικά κέντρα μεταφορών και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη

Στα πλαίσια της βελτίωσης και ανάπτυξης των συστημάτων μεταφορών, οι νέες τάσεις που διαφαίνονται στην Ευρώπη, αφορούν την προώθηση της διατροφικότητας και την ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς, ως έννοια η πρώτη και ως δράση η δεύτερη. Η λογική της θεώρησης και εξέτασης του κάθε μεταφορικού μέσου ξεχωριστά αποδείχθηκε πως δεν είναι η ενδεδειγμένη. Στο παραπάνω γεγονός συνηγορεί και η ραγδαία αύξηση της οδικής, εθνικής και διεθνούς, μεταφοράς σε βάρος όλων των άλλων μέσων μεταφοράς, εκμεταλλεύομενη, την επί σωρεία ετών, διάθεση κεφαλαίων σε οδικά έργα υποδομής αλλά και την αδρανοποίηση των άλλων μέσων μεταφοράς¹⁵.

Η έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς δεν έχει να κάνει μόνο με το συνδυασμό αλλά και με τη συμπληρωματικότητα των μεταφορικών υποδομών και μέσων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αλληλουχία της οδικής και θαλάσσιας μεταφοράς σε πολυνησιακό περιβάλλον ή σε υπερατλαντικές συνδέσεις. Για να επιτευχθεί όμως αυτός ο συνδυασμός αλλά και η συμπληρωματικότητα των υποδομών και μέσων, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για έρευνα και νέες υποδομές. **Τέτοιες υποδομές αποτελούν, μεταξύ άλλων, και τα εμπορευματικά κέντρα.**

Τα Εμπορευματικά Κέντρα λειτουργούν με την μορφή ανώνυμης εταιρείας, στην οποία συμμετέχουν ιδιώτες ή φορείς δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, απαιτούν χώρο εγκατάστασης πέραν των 100 στρεμμάτων και βασική τους δραστηριότητα είναι να εγκαθίστανται επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά, αποθήκευση, διαχείριση και διανομή αγαθών και παρέχουν υπηρεσίες στην διασύνδεση και αλλαγή μέσω μεταφοράς, διανομή και ομαδοποίηση φορτίων, συσκευασία και αποσυσκευασία προϊόντων, καθώς και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας διευκόλυνσης και ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής¹⁶.

Η σημασία της ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων δεν εξαντλείται μόνο στον συνδυασμό των διαφόρων μέσων μεταφοράς, με σκοπό την διευκόλυνση των εμπορικών

¹⁵ Περιοδικό «Logistics&Management», τεύχος 76.

¹⁶ Φ.Ε.Κ. Νόμου 3333 «Ίδρυση και λειτουργία Ε.Κ. και άλλες διατάξεις», 12/4/2005

συναλλαγών. Ο σχεδιασμός των Εμπορευματικών Κέντρων είναι μακράς πνοής και στην βασική τους σύλληψη αυτά δύνανται να αποτελέσουν κινητήριο μοχλό για την ενίσχυση της Εθνικής Οικονομίας, με δεδομένη την σημασία που έχει για την περιφερειακή ανάπτυξη η διερεύνηση επενδυτικής πρότασης, για την ίδρυση και λειτουργία τους. Διότι συμβάλλουν σημαντικά στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην τόνωση της περιφερειακής οικονομίας.

Η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, η λειτουργία τους και οι δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν σε αυτά, τονώσουν την ανάπτυξη της περιφέρειας και αυξάνουν την απασχόληση, σε περιοχές όπου υπάρχει ανεργία και μάλιστα εκτός των αστικών περιοχών, όπου το πρόβλημα της απασχόλησης είναι εντονότερο. Τα Εμπορευματικά Κέντρα, αποτελούν μοχλό ανάπτυξης των μεταφορών. Μπορούν να λειτουργούν σε περιοχές που διαθέτουν μεταφορικές υποδομές ή εξασφαλίζουν πρόσβαση σε αυτές και στις οποίες αναπτύσσονται όλες οι λειτουργίες διαχείρισης προϊόντων που περιλαμβάνουν την οργάνωση και συγκέντρωση φορτίων, τη μεταφορά, αποθήκευση, διαχείριση και διανομή αγαθών. Μεταξύ των βασικών στοιχείων συμβολής των εμπορευματικών κέντρων στην περιφερειακή ανάπτυξη περιλαμβάνεται και η ενεργοποίηση του ιδιωτικού τομέα σε επενδυτικές δραστηριότητες που θα συμβάλλουν και στον εξορθολογισμό των εμπορευματικών μεταφορών¹⁷.

Τα εμπορευματικά κέντρα λειτουργούν εδώ και 30 χρόνια σε χώρες της Ευρώπης και διεθνώς. Με τη μορφή είτε μεμονωμένων κέντρων ή κόμβων δικτύων εμπορευματικών μεταφορών στόχο έχουν:

- **Τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφορών (π.χ. μείωση οδικής κυκλοφορίας και επιπτώσεων αυτής κλπ.)**
- **Την περιφερειακή ανάπτυξη**
- **Την επιχειρηματική ανάπτυξη**

ενώ εξυπηρετούν τις απαιτήσεις του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών για παροχή προηγμένων υπηρεσιών logistics , δίνοντας στην ανεφοδιαστική αλυσίδα τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων ροών μοναδοποιημένων φορτίων (containers) σε διεθνές και εθνικό

¹⁷ www.yme.gr Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυσμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

επίπεδο πάνω στο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και σε τοπικό επίπεδο με υπηρεσίες διανομής και ταχυμεταφοράς¹⁸.

Τέλος πρέπει να σημειώσουμε ότι από τη δεκαετία του '80 οι Περιφέρειες και οι Δήμοι άρχισαν να προωθούν τα πλεονεκτήματα και τους πόρους τους και να αναπτύσσουν εξειδικευμένες περιοχές βιομηχανίας, υψηλής τεχνολογίας κλπ. Στην προσπάθεια τους αυτή φυσικά προτιμούσαν να προωθήσουν δραστηριότητες κατά το δυνατό υψηλότερης αξίας. Ο τομέας των μεταφορών και Logistics λόγω του σχετικά χαμηλού αποτελέσματος που παρουσιάζει στην απασχόληση, δεν συγκαταλέγονταν συνήθως στις πιο προτιμητέες όπως το Μόναχο και το Αμστερντάμ, δεν περιλάμβαναν στα σχέδια τους της εποχής εκείνης την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων. Από την άλλη πλευρά, πόλεις όπως η Βρέμη και η Πάντοβα θεώρησαν αυτή την τάση ως ευκαιρία να εξελίξουν τον ήδη σχετικά αναπτυγμένο σ'αυτές τομέα των logistics, δημιουργώντας επιτυχημένα ΕΚ. **Η Ιταλία, η Γερμανία και η Ισπανία είναι οι τρεις ευρωπαϊκές χώρες στις οποίες ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης έπαιξαν σημαντικό ρόλο κατά την ανάπτυξη κάποιων ΕΚ.**

¹⁸ Πρακτικά Ημερίδας 2^η διεθνής έκθεσης Θεσσαλονίκης με θέμα «Transport&Logistics 2006», 19/5-22/5/2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Εισαγωγή

Το κομμάτι αυτό της χρηματοδότης και των ενισχύσεων του μεταφορικού τομέα είναι αρκετά ιδιαίτερο και πάντα χρήζει μεγάλης προσοχής, γιατί πολλές φορές εξαρτάται από αυτό η γενική εξέλιξη, η βιωσιμότητα και ανάπτυξη του μεταφορικού έργου. Οι μεταφορικές υποδομές εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβλήματα χρηματοδότησης, λόγω έλλειψης επαρκών χρηματοδοτικών μέσων και απουσίας ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις. Επίσης στην Ελλάδα υπάρχει ανισοκατανομή χρηματοδοτήσεων, υπερτερούν οι επενδύσεις στις οδικές μεταφορές¹⁹, έναντι των θαλάσσιων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών.

Οι ανάγκες και οι απαιτήσεις για σύγχρονες υποδομές και υπηρεσίες για τους κατοίκους της περιφέρειας και των αστικών κέντρων βαίνουν ολοένα αυξανόμενες. Έχει διαμορφωθεί ήδη ευρεία κοινωνική αποδοχή γι' αυτά τα έργα και είναι επίσης κοινωνικά αποδεκτή η καταβολή τιμήματος από τους χρήστες των έργων και των σύγχρονων υπηρεσιών που προσφέρουν.

Με την κινητοποίηση των επενδυτών του ιδιωτικού τομέα σε σύμπραξη με το Δημόσιο θα υλοποιηθούν οι επενδύσεις στα έργα υποδομής και θα προκύψει η επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης. Η υλοποίηση αυτών των επενδύσεων και η λειτουργία στη συνέχεια των έργων, θα επιδράσει ευεργετικά στην αύξηση της απασχόλησης και θα προσφέρει σύγχρονες υπηρεσίες στους χρήστες.

Οι πηγές από τις οποίες οι μεταφορικές επιχειρήσεις μπορούν να αντλήσουν κεφάλαια για επενδύσεις σε νέες μεταφορικές υπηρεσίες και έργα, είναι πολλές και ισχύουν για όλες τις μορφές μεταφορών (θαλάσσιες, εναέριας, σιδηροδρομικές, οδικές).

1) Αυτοχρηματοδότηση, με την χρησιμοποίηση των ιδίων διαθέσιμων κεφαλαίων ή των αποταμιευτικών αποθεματικών.

¹⁹ Chlomoudis Costas., Pallis A., "The Distribution of the Investments in Transport Infrastructure as an Influence on the Balanced and Rational Development of the Transport Modes", Third Euro-Conference of the Network for European Communications and Transport Activities Research, Mons Belgium 24/28-9-1996.

- 2) Έκδοση νέων μετοχών ή ομολογιών, όταν πρόκειται για ναυτιλιακές επιχειρήσεις που έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο αξιών.
- 3) Εξωτερική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας, είτε από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, είτε από εμπορικές τράπεζες και θεσμικούς επενδυτές.
- 4) Εξωτερική χρηματοδότηση από το δημόσιο τομέα.

Στις μέρες μας πολύ βασική μορφή ενίσχυσης όχι μόνο στις μεταφορές ,δεδομένου ότι τις περισσότερες φορές αποτελούν δημόσιο αγαθό, είναι η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μαζί²⁰. Η νέα αυτή νομοθεσία στοχεύει στο να συμβάλει σημαντικά στην αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων, αφού η σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα θα δώσει τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση των έργων από την ελεύθερη αγορά χωρίς τους δημοσιονομικούς περιορισμούς.

2.1 Πηγές Χρηματοδότησης Μεταφορικών Υποδομών

2.1.1 Θεσμικό Πλαίσιο Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα

Οι Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) (Public-Private Partnerships, PPP) αποτελούν καινοτόμο μεταρρύθμιση στη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την δημιουργία υποδομών και την παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Η κεντρική ιδέα στην οποία βασίζονται οι ΣΔΙΤ είναι η σύμπραξη και συνεργασία των πόρων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με στόχο την αποτελεσματικότερη παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Η έκταση των αρμοδιοτήτων και ευθυνών μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να διαφέρει ανά ΣΔΙΤ. Εντούτοις, πρέπει να τονισθεί ότι ο δημόσιος τομέας πάντοτε διατηρεί την ευθύνη της απόφασης για το ποιες δημόσιες υπηρεσίες θα παράσχει στους πολίτες, την ποιότητα και τα standards απόδοσης των δημόσιων υπηρεσιών και τις διορθωτικές δράσεις που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που η απόδοση μειωθεί κάτω ενός εύλογα αποδεκτού επιπέδου.

Η πρόσφατη διεθνής εμπειρία καταδεικνύει ότι παρά τις επιμέρους αδυναμίες, περιορισμούς και κινδύνους, η πλειονότητα των ΣΔΙΤ έχει επιτύχει θετικά αποτελέσματα. Συνοπτικά, η αξιοποίηση των ΣΔΙΤ παρέχει δυνατότητες ανάπτυξης της εγχώριας οικονομίας και

²⁰ Ν.3389/2005“Περί Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα”, 22/09/2005

κοινωνίας, της επιχειρηματικότητας, των επενδύσεων και της απασχόλησης²¹. Σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ΣΔΙΤ παρουσιάζουν σημαντικό ρυθμό ανάπτυξης ιδίως σε πεδία δημιουργίας υποδομών, περιλαμβανομένου και του τομέα των μεταφορών. Ενδεικτικά, στη Βρετανία κατά τη διετία 1997-99, η Πρωτοβουλία Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (Private Finance Initiative, PFI), ένας από τους μηχανισμούς χρηματοδότησης που οι ΣΔΙΤ αξιοποιούν, αντιστοιχούσε σε ποσό άνω των 8 δισ. GBP για συμβάσεις επενδυτικών έργων. Σύμφωνα με πρόσφατη σχετική έρευνα, οι μισές από τις Αρχές Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη Βρετανία αξιοποιούν σήμερα τις δυνατότητες που παρέχουν οι ΣΔΙΤ, ενώ επιπλέον ποσοστό 9% προτίθεται να προχωρήσει σε άμεση αξιοποίηση²².

Ο θεσμός των ΣΔΙΤ έχει ενσωματωθεί πλέον στο νομοθετικό πλαίσιο των περισσότερων αναπτυγμένων χωρών, όπως της Βρετανίας, ΗΠΑ, Καναδά, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Πορτογαλίας, Μεξικού, Βραζιλίας κα. Βασικοί λόγοι που ανάδειξαν τη χρησιμότητα των ΣΔΙΤ ήταν, καταρχήν, η δημοσιονομική στενότητα που οδήγησε αναπόφευκτα στην αναζήτηση ιδιωτικών κεφαλαίων για την κάλυψη της παροχής δημόσιων υπηρεσιών, και που σε ορισμένες περιπτώσεις ενισχύθηκε ουσιαστικά από τη σχετική νομοθεσία. Σημαντικός αριθμός δημόσιων οργανισμών και φορέων με σημαντικά κεφαλαιακά ελλείμματα αξιολόγησαν ότι οι ΣΔΙΤ αποτελούν πιθανώς τη μοναδική διέξοδο στην παροχή συγκεκριμένων δημόσιων υπηρεσιών.

Αν και οι ΣΔΙΤ αξιοποιούνται σε άλλες χώρες κατά την τελευταία εικοσαετία, στην Ελλάδα οι ΣΔΙΤ θεσμοθετήθηκαν επίσημα πρόσφατα από το κράτος με το Νόμο Ν. 3389/2005. Μέσω των ΣΔΙΤ, το Δημόσιο έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει σύγχρονα μέσα για την παροχή δημόσιων αγαθών προς τους πολίτες, με τον ουσιαστικό εμπλουτισμό του υφιστάμενου πλαισίου δημιουργίας υποδομών και παροχής υπηρεσιών. Το πλαίσιο των ΣΔΙΤ επιτρέπει την ταχύτερη δημιουργία υποδομών -με αποτελεσματικότερο τρόπο και ελεγχόμενο δημοσιονομικό κόστος- με άμεσες θετικές συνέπειες για την αύξηση της παραγωγικότητας, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την εν γένει βελτίωση του επιπέδου ποιότητας ζωής των πολιτών.

²¹www.cityandfinancial.com/assets/documents

²²www.naftemporiki.gr/news/static/fin.htm

Η διαμόρφωση συγκεκριμένου εγχώριου θεσμικού πλαισίου (Ν. 3389/2005) και η θεσμοθέτηση διατάξεων σύμφωνα με τις κοινοτικές διαδικασίες αποσκοπεί στη δημιουργία ασφαλούς περιβάλλοντος τόσο για τους δημόσιους όσο και για τους ιδιωτικούς φορείς με ενδιαφέρον συμμετοχής σε έργα ΣΔΙΤ. Σύμφωνα με το σχετικό θεσμικό πλαίσιο, οι αναθέσεις έργων καθορίζονται μέσω διαδικασιών διαγωνισμών, σε συνδυασμό με την παρακολούθηση των διαδικασιών αυτών από την Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων και την τακτική ενημέρωση Διυπουργικής Επιτροπής Συμπράξεων καθώς και του Κοινοβουλίου, με στόχο τη διασφάλιση πλαισίου διαφάνειας και υγιούς ανταγωνισμού. Οι διευκολύνσεις και τα παρεχόμενα κίνητρα προς τους συμμετέχοντες στοχεύουν στην προσέλκυση του ιδιωτικού ενδιαφέροντος. Μεταξύ των έργων άμεσου ενδιαφέροντος υπό το πλαίσιο των ΣΔΙΤ περιλαμβάνονται οι λιμενικές υποδομές, η κατασκευή και αξιοποίηση μαρίνων και οι τουριστικές υποδομές²³.

Το κυριότερο πρόβλημα αποτελούν οι ιδιωτικές επενδύσεις. Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων σε επίπεδο ΕΕ, θα συνεχίσουν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον τομέα των υποδομών. Η ανακοίνωση συνιστά εν προκειμένω την προσφυγή στις συνεργασίες δημοσίου-ιδιωτικού τομέα και τη δημιουργία ανεξάρτητου οργανισμού επιφορτισμένου με την προαγωγή του δικτύου και την χρηματοδότηση των μεγάλων έργων υποδομών.

Από την άλλη πλευρά, η συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕ) είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός Ταμείου επενδυτικού μέσου και εταιρικής σχέσης στο πλαίσιο της ΕΤΕ.

Αν και η έννοια των ΣΔΙΤ περιλαμβάνει ευρύ φάσμα εφαρμογών, κύριο χαρακτηριστικό παραμένει στη βάση η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την ανάπτυξη έργων υποδομών και παροχή υπηρεσιών. Η βασική χρηματοδότηση καλύπτεται από τον ιδιωτικό τομέα και το σύνολο των κινδύνων και υποχρεώσεων κατανέμεται μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Εντούτοις, τρεις βασικοί τύποι ΣΔΙΤ μπορούν γενικά να διακριθούν:

- **ΣΔΙΤ Παραχώρησης (Concession PPPs)**

Στον αμιγή τύπο ΣΔΙΤ παραχώρησης, ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει πλήρως την υπό

²³ Οι μεταφορές στο νησιωτικό χώρο και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης, αδημοσίευτο Απρίλιος 2006, Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Τζαννάτος Ε., Συριόπουλος Θ.

εκτέλεση επένδυση. Αντί της κατανομής των κινδύνων του έργου, οι εμπλεκόμενοι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς εκ των προτέρων κατανέμουν με συμβατικές ρυθμίσεις τις υποχρεώσεις, τους κινδύνους και τη χρηματοδότηση (ενδεικτικά, ο δημόσιος φορέας αναλαμβάνει τον πολιτικό κίνδυνο ενώ ο ιδιωτικός φορέας τον κίνδυνο κατασκευής και τον εμπορικό κίνδυνο).

- **Κοινές-Μικτές ΣΔΙΤ (Joint Venture PPPs)**

Στον τύπο αυτό των ΣΔΙΤ υφίσταται από κοινού συνυπευθυνότητα του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα κατά τη διάρκεια ζωής του έργου και κατά συνέπεια, η επενδυτική συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα είναι κατώτερη του 100%. Δημόσιος και ιδιωτικός τομέας κατανέμουν ευθύνες, κινδύνους και χρηματοδότηση ως συμμετοχοί σε κοινό φορέα, ενώ η αναλογία κινδύνων και απόδοσης αντιστοιχεί στη συμμετοχή των εμπλεκόμενων στο έργο φορέων.

- **Υβριδικές-Σύνθετες ΣΔΙΤ (Hybridic PPPs)**

Στο τύπο αυτό ΣΔΙΤ εμπίπτουν όλες οι ενδιάμεσες περιπτώσεις που δεν ανήκουν στους προηγούμενους δύο τύπους. Το έργο συνήθως επιμερίζεται σε επιμέρους τμήματα, ενώ ένα 'ειδικού σκοπού όχημα' (Special Purpose Vehicle, SPV) υπό την αρμοδιότητα του δημοσίου έχει τον έλεγχο και την ευθύνη του συνολικού έργου ή ενεργεί ως συνδετικός κρίκος μεταξύ των διαφορετικών μερών του έργου. Ο τύπος αυτός ΣΔΙΤ εμφανίζει σήμερα τη μεγαλύτερη συχνότητα παρά την σχετική περιπλοκότητα της δομής του.

2.1.2. Η Εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Η πρόσφατη θεσμοθέτηση του πλαισίου εφαρμογής του θεσμού των ΣΔΙΤ (Ν. 3389/2005) παρέχει την δυνατότητα αξιοποίησης του συγκεκριμένου χρηματοδοτικού μηχανισμού στην εγχώρια πραγματικότητα.

Σημαντική διαφορά στο νέο πλαίσιο είναι η διαδικασία προκήρυξης των έργων. Στον παραδοσιακό τρόπο προκήρυξης έργων και υπηρεσιών το κράτος αγοράζει από ένα ιδιώτη την κατασκευή του έργου. Με προηγηθείσα μελέτη έχει προδιαγραφεί ακριβώς με

λεπτομέρεια η κατασκευή του έργου. Ο ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την κατασκευή, ενώ δεν είναι υπεύθυνος για την καλή μελλοντική λειτουργία του έργου ή τη συντήρησή του, παρά μόνο για μικρό διάστημα αμέσως μετά την παράδοση. Οι κίνδυνοι και οι αυξήσεις κόστους εξαιτίας καθυστερήσεων ολοκλήρωσης του έργου ή προϋπολογιστικών υπερβάσεων αναλαμβάνονται από το κράτος. Το Δημόσιο επίσης οφείλει να εξοφλήσει τον ιδιώτη με την ολοκλήρωση της κατασκευής και την παράδοση του έργου.

Με το νέο πλαίσιο των ΣΔΙΤ, το Δημόσιο προκηρύσσει υπηρεσίες και έργα χωρίς να επιβαρύνεται άμεσα για αυτά, αφού πλέον τη χρηματοδότησή τους θα αναλαμβάνει ο ιδιωτικός τομέας. Το Δημόσιο θέτει τις προδιαγραφές, βάσει των οποίων οι ιδιωτικοί φορείς θα αναλάβουν να παράσχουν διαθέσιμη συγκεκριμένη υποδομή. Τον τελικό σχεδιασμό και τη μελέτη του έργου αναλαμβάνει ο ιδιωτικός φορέας, δεδομένης της ευθύνης λειτουργίας και συντήρησης της υπό κατασκευή υποδομής για μεγάλη χρονική περίοδο (20-30 έτη). Ο ιδιωτικός φορέας αποπληρώνεται είτε από τον τελικό χρήστη είτε απευθείας από το Δημόσιο. Στην δεύτερη περίπτωση, το Δημόσιο αναλαμβάνει και πραγματοποιεί την αποπληρωμή σε τακτές περιόδους (ετησίως) για όλη τη διάρκεια που ορίζει η σύμβαση της σύμπραξης και έτσι είναι σαφές εκ των προτέρων το συνολικό προς καταβολή τίμημα. Η καταβολή του τιμήματος ξεκινά με την έναρξη λειτουργίας του έργου και συναρτάται με την ποιότητά του.

Πέρα από τη θέσπιση του νομικού πλαισίου στην Ελλάδα, η επιτυχημένη εφαρμογή των ΣΔΙΤ θα κριθεί στον τρόπο υλοποίησής τους και κυρίως στην οργανωτική προετοιμασία και ετοιμότητα του Δημοσίου τομέα, όπως κατέδειξε και η διεθνής εμπειρία και πρακτική.

2.1.3 Πηγές Χρηματοδότησης των ΣΔΙΤ

Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ)

Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) χρηματοδοτεί σχέδια επενδύσεων που συμβάλλουν στην ολοκλήρωση, την ισόρροπη ανάπτυξη και την οικονομική και κοινωνική συνοχή των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε αυτή τη βάση, η ΕΤΕπ χορηγεί δάνεια για επενδύσεις στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών, της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνίας, της βιομηχανίας, των υπηρεσιών, της προστασίας του περιβάλλοντος, της υγείας, της παιδείας και της έρευνας και ανάπτυξης. Αποδέκτες των χρηματοδοτήσεων της ΕΤΕπ στην Ελλάδα είναι ο δημόσιος και ο ιδιωτικός

τομέας, οι τράπεζες και η βιομηχανία.

Σημαντική πηγή χρηματοδότησης στα έργα ΣΔΙΤ είναι η ΕΤΕπ, η συμμετοχή της οποίας λειτουργεί συμπληρωματικά με άλλους χρηματοδότες (εμπορικές τράπεζες και κεφαλαιαγορές) και επηρεάζει θετικά την απόφαση των εμπορικών τραπεζών για τη συμμετοχή τους στη χρηματοδότηση των έργων. Η συμμετοχή αυτή έχει δύο μορφές :

α) Το δάνειο χορηγείται με την εγγύηση των εμπορικών τραπεζών και η εγγύηση αποδεσμεύεται με την αποπεράτωση και την αποδεδειγμένη ικανότητα λειτουργίας του έργου. Σημειωτέον, ότι η ΕΤΕπ δεν δεσμεύεται μέχρι την ανάδειξη προσωρινού αναδόχου.

Τα χορηγούμενα δάνεια είναι σημαντικού ύψους, έχουν μεγάλη διάρκεια και ανταγωνιστικά επιτόκια. Εκτός των βασικών τραπεζικών κριτηρίων, η ΕΤΕπ αξιολογεί και τη γενικότερη συμβολή των έργων στην Ευρωπαϊκή Περιφερειακή Ανάπτυξη (π.χ. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών) και την προστασία του περιβάλλοντος (Αειφόρος Ανάπτυξη).

Σημαντικό κριτήριο για την ΕΤΕπ παραμένει ο τρόπος κατανομής των κινδύνων κατασκευής, διαθεσιμότητας και ζήτησης στις Συμβάσεις Παραχώρησης και ποιος φορέας τους αναλαμβάνει.

β) Η ΕΤΕπ χορηγεί δάνεια και για έργα ΣΔΙΤ μικρότερου προϋπολογισμού (από €50-100 εκ.) στα οποία αναλαμβάνει εξολοκλήρου τον πιστωτικό κίνδυνο (monoline insured). Τα έργα μπορεί να είναι μεμονωμένα ή ομαδοποιημένα (bundling), για να έχουν ικανό μέγεθος για χρηματοδότηση. Οι ΣΔΙΤ δεν ενδείκνυνται για έργα μικρού προϋπολογισμού, λόγω του υψηλού κόστους που απαιτεί η προετοιμασία των μελετών και οι διαδικασίες δημοπράτησης και σύναψης της σύμβασης.

Συγκεκριμένα η ΕΤΕπ στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα²⁴, το μεγαλύτερο μέρος των χρηματοδοτήσεων που έχει χορηγήσει, αφορά επενδύσεις με σκοπό τη βελτίωση του δικτύου υποδομών της χώρας, όπως π.χ. οδικά, σιδηροδρομικά και λιμενικά έργα. Μερικά από τα σημαντικότερα έργα που χρηματοδότησε η Τράπεζα, υλοποιήθηκαν μέσω συμπράξεων του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα, που επιτρέπουν τον καταμερισμό των

²⁴ www.ete.com, «Χρηματοδότηση της ΕΤΕπ στην Ελλάδα», Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

κινδύνων μεταξύ των μερών, τη διασφάλιση δημοσιονομικής πειθαρχίας και την αξιοποίηση των διαχειριστικών ικανοτήτων του ιδιωτικού τομέα. Στα έργα αυτά περιλαμβάνονται ο αυτοκινητόδρομος ΕΣΣΥ και η Αττική Οδός, η οποία συμβάλλει στον περιορισμό της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης και παρέχει πρόσβαση στο Διεθνή Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος». Άλλο έργο είναι η καλωδιωτή γέφυρα Ρίο-Αντίρριο, η οποία συνδέει την Πελοπόννησο με τη βορειοδυτική Ελλάδα. Η Τράπεζα έχει χορηγήσει επίσης σημαντικές χρηματοδοτήσεις για τη βελτίωση εθνικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων, που αποτελούν μέρος των διευρωπαϊκών δικτύων, όπως π.χ. τμήματα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και της Εγνατίας οδού, που συνδέει το λιμένα της Ηγουμενίτσας, στα δυτικά, με τα τουρκικά σύνορα στα ανατολικά. Η ΕΤΕπ χρηματοδότησε επίσης την κατασκευή του μετρό της Αθήνας, έργου μείζονος σημασίας για την περιφερειακή ανάπτυξη, το οποίο βελτίωσε την ποιότητα ζωής στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας.

Κοινοτικοί Πόροι

Η χρηματοδότηση του Δημοσίου δύναται να προέρχεται και από κοινοτικούς πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) ή του Ταμείου Συνοχής. Μεγαλύτερη δυνατότητα απορρόφησης Κοινοτικών ενισχύσεων για έργα ΣΔΙΤ προσφέρεται μέσω του συνδυασμού ενισχύσεων του Αναπτυξιακού Νόμου, στις περιπτώσεις που υπάρχει συνταύτιση με τα Κοινοτικά Προγράμματα, σε ότι αφορά την επιλογή τομέων, επενδυτικών σχεδίων και κριτηρίων επιλεξιμότητας, ιδιαίτερα για έργα στην ελληνική περιφέρεια²⁵.

Χρηματοδοτική Συνδρομή του Δημοσίου

Μία επιπλέον πηγή χρηματοδότησης, ανάλογα με το μέγεθος, το είδος και την ιδιαιτερότητα του έργου είναι η επιχορήγηση του Δημοσίου.

Το είδος και οι μορφές της συνδρομής του Δημοσίου στις ΣΔΙΤ καθορίζονται στη Σύμβαση Σύμπραξης, όπου σύμφωνα με το Νόμο «ο εκάστοτε δημόσιος φορέας παρέχει κάθε συνδρομή που κρίνεται αναγκαία, ώστε ο Ιδιωτικός Φορέας να δύναται να εισπράττει απρόσκοπτα τα ποσά που αποτελούν το συμβατικό του αντάλλαγμα». Στις περιπτώσεις που το συμβατικό αντάλλαγμα εισπράττεται, εν όλω ή εν μέρει, απευθείας από τους τελικούς χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, η διαδικασία είσπραξης ρυθμίζεται με απόφαση της Διπυργικής Επιτροπής Συμπράξεων, η οποία δύναται να αποφασίζει την ένταξη του

²⁵ www.nautemporiki.gr

καταβλητέου ανταλλάγματος στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Η νομοθετική αυτή ρύθμιση έχει άμεση σχέση με την ανάληψη του κινδύνου ζήτησης από το Δημόσιο. Επιπροσθέτως, η ΔΕΣΔΙΤ αποφασίζει κατά περίπτωση «για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της παροχής των υπηρεσιών ή/και της δημιουργίας των υποδομών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης».

Ίδια συμμετοχή

Ο ιδιώτης-επενδυτής θα καλύπτει ένα σχετικά μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους του έργου (15-20%), υπό τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, το οποίο συνήθως θα ανακτά σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Τα ίδια κεφάλαια αποτελούνται από το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού και τυχόν δάνεια μειωμένης εξασφάλισης

(subordinated debt). Τα δάνεια των Τραπεζών προς την Ε.Ε.Σ. χορηγούνται με περιορισμένη αναγωγή (limited recourse finance). Η απαίτηση της τράπεζας σε περίπτωση αδυναμίας πληρωμών περιορίζεται στα περιουσιακά στοιχεία της Ε.Ε.Σ. και δεν επεκτείνεται στους φορείς (πρόσωπα ή άλλες εταιρίες) που την συγκροτούν.

Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, μέσω των συμβάσεων και των εγγυήσεων που τις συνοδεύουν πρέπει να διασφαλίζεται τέτοια κατανομή κινδύνων μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα και των δανειστών, ώστε να παραμένει ένα μικρό μέρος των κινδύνων στην Ε.Ε.Σ. Η εκτιμώμενη αξία όμως των κινδύνων αυτών δεν πρέπει να υπερβαίνει το άθροισμα της ίδιας συμμετοχής των επενδυτών στο μετοχικό κεφάλαιο και του χρέους μειωμένης εξασφάλισης που έχει αναλάβει η Ε.Ε.Σ²⁶.

Δανειακά κεφάλαια και δομή χρηματοδότησης

Ο τραπεζικός δανεισμός αποτελείται από δάνεια αυξημένης εξασφάλισης (senior debt), τα οποία χορηγούνται από κοινοπραξία τραπεζών. Το ύψος και οι όροι των δανείων αυτών εξαρτώνται από τον πιστωτικό κίνδυνο κάθε έργου, ο οποίος συναρτάται με τις εξής παραμέτρους²⁷:

²⁶ www.ete.com

²⁷ www.observatory.gr/files/meletes

- α) Αξιοπιστία του επιμερισμού των κινδύνων, που συνίσταται στην επάρκεια των νομοθετικών ρυθμίσεων και των συμβατικών όρων που υπογράφονται μεταξύ του ιδιώτη-επενδυτή και της αναθέτουσας δημόσιας αρχής και επιτρέπουν στους χρηματοδότες τη διαχείριση των κινδύνων στην πορεία του έργου.
- β) Ροές εσόδων του έργου (βιωσιμότητα του έργου μακροπρόθεσμα και επάρκεια των εσόδων να διασφαλίσουν την αποπληρωμή των δανείων).
- γ) Ποιότητα και εύρος των εγγυήσεων και φερεγγυότητα των φορέων που τις χορηγούν.
- δ) Διάρκεια των δανείων, που συνήθως στα έργα ΣΔΙΤ κυμαίνεται από 15-25 χρόνια.
- ε) Χρηματοδοτική συνδρομή από το δημόσιο τομέα (ενισχύσεις, επιχορηγήσεις κεφαλαίων, Ταμεία, κλπ) ή δυνατότητα του έργου και του επενδυτή να αναπτύξει παράλληλες δραστηριότητες που αποφέρουν επιπλέον έσοδα (project leverage).

Στην κατάρτιση της χρηματοδοτικής δομής έργων, τα οποία έχουν τόσο μεγάλη διάρκεια ζωής, η συμβολή των χρηματοδοτών έχει διττό στόχο: το σωστό υπολογισμό του πιστωτικού κινδύνου που αναλαμβάνουν μέχρι την αποπληρωμή των δανείων, αλλά και τον καθορισμό ενός συνολικού κόστους χρηματοδότησης που δεν θα αποβεί εις βάρος της βιωσιμότητας του έργου.

Η εξ αντικειμένου περίπλοκη χρηματοοικονομική δομή των έργων ΣΔΙΤ και οι δυνατότητες που υπάρχουν για την αξιοποίηση νέων, σύγχρονων επενδυτικών εργαλείων και τεχνικών χρηματοδότησης απαιτούν ιδιαίτερα εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία στον τομέα του “Financial Engineering”, στο πλαίσιο της εκπόνησης του χρηματοοικονομικού πλάνου ενός έργου. Η εμπειρισταωμένη αξιολόγηση του πιστωτικού κινδύνου συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των πιθανοτήτων επέλευσης των κινδύνων και στην άμβλυνση των επιπτώσεών τους. Οι τράπεζες και οι λοιποί πιστωτικοί οργανισμοί έχουν αποκλειστικό και καθοριστικό ρόλο στην προκειμένη περίπτωση²⁸.

2.1.4. Χρηματοδότηση Δημόσιου Τομέα

Η προσέλκυση ιδιωτικού ενδιαφέροντος στην κάλυψη δημόσιων υπηρεσιών μπορεί να επιτευχθεί από το Δημόσιο μέσω ενός αριθμού μέτρων, με στόχο να περιορισθούν τα κόστη

²⁸ Ν.3389/2005 “Περί Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα”, 22/09/2005

που επιβαρύνουν την ιδιωτική συμμετοχή. Στο ένα άκρο περιλαμβάνεται χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια του Δημοσίου, που μπορεί να έχει τη μορφή εξασφάλισης βασικών υποδομών ή την κάλυψη συγκεκριμένου επιπέδου εισοδηματικών χρηματοροών.

Η ροή αυτή των εσόδων ως μέρος της χρηματοδότησης μπορεί να επιτευχθεί, ενδεικτικά, μέσω επιδοτήσεων. Για παράδειγμα το Δημόσιο μπορεί να πληρώσει ένα ποσό στον ιδιωτικό φορέα, μέχρι ένα καθορισμένο μέγιστο επίπεδο, για κάθε Χρήστη που χρησιμοποιεί τις παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες. Η συμμετοχή του Δημοσίου επίσης συμβάλλει στην επίτευξη ευνοϊκότερων όρων δανεισμού για τον συμμετέχοντα ιδιωτικό φορέα και βελτιώνει τη σχέση ξένα προς ίδια κεφάλαια.

Στο άλλο άκρο χρηματοδότησης του Δημοσίου τομέα περιλαμβάνονται άμεσες μορφές χρηματοδότησης. Ενδιαμέσως, διαφορετικοί τρόποι χρηματοδότησης μπορεί να περιλαμβάνουν από εγγυήσεις του Δημοσίου μέχρι σύνθετες και προχωρημένες συνθήκες δανεισμού. Η εγγύηση του Δημοσίου στις συμπράξεις με τον ιδιωτικό τομέα γενικά συμβάλλουν στον περιορισμό του συντελεστή κόστους κεφαλαίου για τον εμπλεκόμενο ιδιωτικό φορέα²⁹.

2.1.5 Χρηματοδότηση Ιδιωτικού Τομέα

Οι πηγές χρηματοδότησης του ιδιωτικού τομέα ποικίλουν και περιλαμβάνουν, αφενός, ξένα κεφάλαια μέσω δανεισμού, όπως, ενδεικτικά³⁰:

τραπεζικό δανεισμό

κοινοπρακτικά δάνεια

ομολογιακά δάνεια

ομόλογα τοπικής αυτοδιοίκησης

πιστωτικές διευκολύνσεις (συνδεδεμένες Π.χ. με ναυπηγικές πολιτικές)

²⁹ Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: καινοτόμος χρηματοδότηση διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων, Βρυξέλλες, 23/4/2003 COM(2003) 132 τελικό

³⁰ www.euro-info.gr/fin.asp

και, αφετέρου, ίδια κεφάλαια, περιλαμβανομένων και επενδυτικών κεφαλαίων. Η επίτευξη θετικών χρηματοροών υποστηρίζει προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων μέσω:

μετοχοποίησης του παρεχόμενου έργου

προσέλκυσης στρατηγικών επενδυτών (strategic investors)

προώθησης ιδιωτικής τοποθέτησης (private placement)

συμμετοχή θεσμικών επενδυτών (institutional investors)

προφανώς η σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια και το σχετικό κόστος κεφαλαίου συνδέεται και επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά κινδύνου του έργου ή των παρεχόμενων υπηρεσιών.

B2.1 ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Πολλοί όπως ήδη έχουμε αναφέρει προσπάθησαν να αποσαφηνίσουν τη σχέση που υπάρχει ανάμεσα στις μεταφορές και την ανάπτυξη. Ειδικότερα στις μεταφορικές υποδομές και την περιφερειακή, οικονομική ανάπτυξη και στις επενδύσεις στο μεταφορικό τομέα και στην αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης. Σε παλιότερες μελέτες έχουν χρησιμοποιηθεί χρονολογικές σειρές σε μια συνάρτηση παραγωγής, κατά κύριο λόγο χρησιμοποιείται η συνάρτηση Cobb-Douglas, προκειμένου να διερευνηθούν οι συνολικές εθνικές επιπτώσεις, ενώ σε πιο πρόσφατες έρευνες έχουν χρησιμοποιηθεί δεδομένα σε επίπεδο πολιτείας και στοιχεία μητροπολιτικών περιοχών για να εκτιμηθεί η επίδραση στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν σε επίπεδο πολιτείας, στο προϊόν της μεταποίησης και στο προσωπικό εισόδημα.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια στροφή προς τη χρήση της συνάρτησης κόστους που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανικανότητα της συνάρτησης παραγωγής να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις των τιμών των συντελεστών στη χρησιμοποίηση των διαφόρων εισροών. Επιπλέον, η ανάλυση με τη συνάρτηση κόστους μπορεί να δώσει απαντήσεις σε πλήθος ερωτημάτων, όπως για παράδειγμα πώς επηρεάζει το δημόσιο κεφάλαιο τις ελαστικότητες κόστους και τη χρήση άλλων εισροών.

Κατά την εξέταση της σχέσης που υπάρχει ανάμεσα στις επενδύσεις σε μεταφορές και στην οικονομική ανάπτυξη, οι περισσότερες μελέτες θεωρούν τις υποδομές ως άμεση εισροή στη

συνάρτηση παραγωγής. Οι μελέτες αυτές παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία στη μεθοδολογία, στα δεδομένα, στη γεωγραφική περιοχή και στο τύπο συνάρτησης που χρησιμοποιούν³¹.

Μια μελέτη είναι αυτή των Andersson όπου χώρισαν τις υποδομές μεταφοράς σε 5 κατηγορίες. Σε κύριους δρόμους, σιδηρόδρομους, αεροδρόμιο, χρόνο μετακίνησης προς τις κύριες μητροπολιτικές περιοχές και σε χρόνο διαπεριφερειακής μετακίνησης, στη συνέχεια μελέτησαν αυτές τις μεταφορικές κατηγορίες υποδομών στις περιφέρειες της Σουηδίας, χρησιμοποιώντας τη συνάρτηση Cobb-Douglas.

Για το 1970 βρήκαν ότι η επίδραση των σιδηροδρόμων στην περιφερειακή παραγωγή ήταν πιο ισχυρή από αυτήν των κύριων δρόμων, ενώ το 1980 η εικόνα αυτή είχε αντιστραφεί. Προέκυψε επίσης από τις εκτιμήσεις ότι το αεροδρόμιο δεν ασκεί επιρροή στην παραγωγή, αν όμως ληφθεί υπόψη σε συνδυασμό με την έρευνα και τεχνολογία τότε προκύπτει θετική επίδραση.

Ο Blum (1982)³² έκανε μια ακόμα μελέτη χρησιμοποιώντας μερικές κατηγορίες μεταφορών όπως αυτοκινητόδρομους μεγάλης απόστασης, άλλα είδη δρόμων, σιδηροδρόμους και λιμάνια. Με την ίδια συνάρτηση παραγωγής όπως οι Andersson και με διαστρωματικά στοιχεία για το 1976, οδηγήθηκε στο συμπέρασμα ότι τα λιμάνια και οι δρόμοι έχουν θετική και στατιστικά σημαντική επίδραση ενώ οι σιδηρόδρομοι δεν είχαν σημαντικές επιδράσεις.

Μια ακόμα πολλή σημαντική και μεγάλη μελέτη που έχει γίνει στο θέμα αυτό, είναι αυτή των Bernard Fritsch και Remy Prud'homme³³, οι οποίοι έκαναν προσπάθεια να εκτιμήσουν την επίδραση του οδικού δικτύου της Γαλλίας στην οικονομική ανάπτυξη, χρησιμοποιώντας τη συνάρτηση παραγωγής Cobb-Douglas. Η συνάρτηση είχε τη μορφή:

$$Y = aK^{\beta} L^{\delta} R^{\mu}$$

όπου

K: ιδιωτικό κεφάλαιο

³¹ Gillen D. "Transportation infrastructure investment and Economic development" Logistics and Transport Review, Vol.32, pp.38-61,(1996)

³² Blum U. (1982), "Effects of Transportation Investments on Regional Growth: A Theoretical and Empirical Investigation", *Papers of the regional science association*, vol. 49, p.169-184

³³ Η Μελέτη των Bernard Fritsch και Remy Prud'homme στο Quinet E. and Vickerman R. 1997

Σ: εργατικό δυναμικό

Λ: οδικό δίκτυο

Υ: προϊόν

Στη συγκεκριμένη μελέτη χρησιμοποιήθηκαν δύο ειδών δεδομένα, χρονολογικές σειρές για μια δεδομένη χωρική τοποθεσία και διαστρωματικά στοιχεία για ένα συγκεκριμένο έτος. Η μελέτη διεξήχθη για τις 20 από τις 22 περιφέρειες της Γαλλίας. Οι περιφέρειες Corsica και Ile-de France εξαιρέθηκαν για διαφορετικούς λόγους η κάθε μια: η πρώτη, η οποία είναι η μικρότερη, δεν λήφθηκε υπόψη στην ανάλυση λόγω αναξιοπιστίας των στοιχείων της, ενώ η δεύτερη (η περιφέρεια του Παρισιού) είναι η μεγαλύτερη και παραγωγικότερη περιοχή της Γαλλίας και δεν χρησιμοποιήθηκε στη μελέτη επειδή θα εισήγαγε οικονομίες κλίμακας. Έτσι, η ανάλυση βασίστηκε στις 20 περιφέρειες οι οποίες διαφοροποιούνται λογικά σε όρους πληθυσμού, περιοχής, εργατικού δυναμικού, κεφαλαίου, προϊόντος και οδικών υποδομών.

Οι Bernard Fritsch και Remy Prud'homme επίσης αναφέρουν ότι αυτό που έχει σημασία για την ανάπτυξη δεν είναι τόσο η διαθεσιμότητα των οδικών υποδομών (K) όσο οι υπηρεσίες που προσφέρουν, οι οποίες είναι συνάρτηση της διαθεσιμότητας αλλά και της χρήσης (u). Η χρήση των δρόμων μπορεί να μετρηθεί ως ο λόγος της μέσης περιφερειακής ροής των οχημάτων σε σχέση με την μέση εθνική ροή των οχημάτων.

A1. Συμπεράσματα πρώτου μέρους

Μετά τη σύντομη θεωρητική αναφορά στις μεταφορές και την οικονομική ανάπτυξη και την προσπάθεια δημιουργίας μίας θεωρητικής βάσης για την συγκεκριμένη εργασία, μπορούμε να καταλήξουμε σε μερικά χρήσιμα συμπεράσματα. Τα οποία θα τα χρησιμοποιήσουμε ως σημείο αναφοράς για τη συνέχεια της μελέτης.

Μέσα από τη θεωρία που έχει κατά καιρούς γραφτεί στην επιστημονική και όχι μόνο αρθρογραφία και βιβλιογραφία προκύπτουν τα παρακάτω:

- ⇒ Οι μεταφορές, οι μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες που συντελούν το τομέα των μεταφορών συμβάλλουν σύμφωνα πάντα με την επιστημονική θεωρία στην αναπτυξιακή και παραγωγική διαδικασία. Αυτό γίνεται με ποικίλους τρόπους, από τους πιο σημαντικούς είναι η μείωση του κόστους και χρόνου μεταφοράς. Κατά συνέπεια οι επιχειρήσεις γίνονται περισσότερο ανταγωνιστικές.
- ⇒ Οι μεταφορικές υποδομές όπως τα εμπορευματικά κέντρα αποτελούν παράγοντα περιφερειακής ανάπτυξης. Έφ'όσον συμβάλλουν στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων. Δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας και οδηγούν σε ενδιαφέρουσες εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες και σχέσεις. Εξάλλου είναι γνωστό ότι δυο αρκετά σημαντικοί παράγοντες δημιουργίας περιφερειακών ανισοτήτων και προβλημάτων είναι οι γεωγραφικοί παράγοντες και η χαμηλή κινητικότητα εργασίας και κεφαλαίου, γι' αυτό και ο τομέας των μεταφορών και οι μεταφορικές υποδομές συντελούν καθοριστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη.
- ⇒ Μέσα από όλη τη διαδικασία λειτουργίας και οργάνωσης του μεταφορικού τομέα υπάρχουν δίκτυα, μετακινήσεις μεταφορικών μέσων που ποσοτικά και ποιοτικά εξυπηρετούν διάφορους χώρους στα διάφορα επίπεδα ανάπτυξης της παραγωγής. Για το λόγω αυτό έχουμε μεταφορές που εξυπηρετούν αστικές ζώνες και λειτουργίες, περιφερειακές ζώνες, τις ζώνες αυτές αναμεταξύ τους και μεταφορές που εξυπηρετούν τις περιφέρειες σε εθνικό επίπεδο αλλά και με το διεθνή χώρο. Σε

γενικές γραμμές ο διαχωρισμός αυτός των μεταφορών σε χωροταξικό επίπεδο μας δίνει τη δυνατότητα να εντοπίσουμε τελικά ποια συστήματα μεταφορών και είδη μεταφορών συντελούν ουσιαστικά στην ανάπτυξη μιας περιφέρειας ή αποτελούν οργανικό ιστό μια περιοχής.

- ⇒ Η ανάπτυξη των μεταφορών είναι ένα από τους βασικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα πολλούς τομείς της ευρωπαϊκής αλλά και εθνικής οικονομίας. Στα πλαίσια της Ε.Ε., η οποία πλέον αποτελείται από ένα πλέγμα χωρών με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά η κάθε μια, η προσπάθεια ανάπτυξης ενός βέλτιστου δικτύου μεταφορών κρίνεται και αναγκαία αλλά και δελεαστική.
- ⇒ Η χρηματοδότηση του τομέα αυτού είναι ιδιαίτερο και δύσκολο μέρος της οικονομίας, κυρίως όμως ενθαρρύνονται οι συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

Όλα τα παραπάνω έχουν με διάφορους τρόπους αποδειχθεί, θεωρητικά αλλά και πρακτικά. Με ποσοτικές μεθόδους, με συναρτήσεις παραγωγής ή κόστους, μοντέλα και δείκτες που βασίζονται πάντα σε στατιστικά στοιχεία. Στη συνέχεια θα προσπαθήσουμε και εμείς με τη μέθοδο της παλινδρόμησης και με απλή ποσοτική ανάλυση να εξετάσουμε κατά πόσο μία μεταφορική υποδομή συντελεί στην ανάπτυξη της γεωγραφικής περιοχής.

Β΄ ΜΕΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Εισαγωγή

Το συγκεκριμένο τμήμα της εργασίας μας έχει σκοπό μέσω της ποσοτικής και στατιστικής ανάλυσης, να παρουσιάσει την σχέση μεταξύ της ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών και της οικονομίας σαν σύνολο, αλλά όχι μόνο αυτό. Θα προσπαθήσουμε να δούμε πως σχετίζονται οι επενδύσεις στις μεταφορές, συγκεκριμένα οι νέες μεταφορικές υποδομές με την ανάπτυξη περιφέρειας στην οποία αναφέρονται.

Στο πρώτο μέρος θα παρουσιάσουμε την σχέση μεταξύ του μεταφορικού έργου στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και της πορεία του ΑΕΠ τα τελευταία 10 χρόνια. Βέβαια από την οικονομική θεωρία και το πρώτο μέρος γνωρίζουμε ότι υπάρχει μια άρρηκτη σχέση μεταξύ του τομέα των μεταφορών και της οικονομίας γενικότερα. Έτσι εμείς επιβεβαιώνοντας αυτό θα προχωρήσουμε λίγο παραπάνω την ανάλυσή μας ως εξής: Θα προσπασθήσουμε να δούμε πώς οι επενδύσεις στις μεταφορές σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή έχουν επίδραση πάνω στην ανάπτυξη της οικονομίας της. Χρησιμοποιώντας φυσικά μερικούς δυνατούς δείκτες της οικονομίας όπως είναι το Α.Ε.Π. και η ανεργία και μια μεταφορική επένδυση. Η χρήση όλων ή περισσότερων δεικτών είναι αδύνατη στα πλαίσια αυτής της εργασίας και με τη συγκεκριμένη μέθοδο ανάλυσης, για το λόγο αυτό επιλέχθηκε το Α.Ε.Π. και η ανεργία σαν δείκτες επειδή θεωρούνται σημαντικοί στην οικονομική ανάπτυξη περισσότερο από κάποιον άλλον. Και έτσι θα μας βοηθήσουν να έχουμε κάποια χρήσιμα και σημαντικά συμπεράσματα.

Η πορεία που θα ακολουθήσουμε είναι η ακόλουθη. Γνωρίζοντας το έργο κατασκευής της Εγνατίας οδού στην βόρεια Ελλάδα, το οποίο αποτελεί μια σπουδαία και αξιόλογη επένδυση στις μεταφορικές υποδομές την τελευταία δεκαετία, θα επιδιώξουμε να διαπιστώσουμε κατά πόσο αυτό, επηρέασε την οικονομία της συγκεκριμένης περιοχής μέσω δύο δεικτών. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει, του κατά **κεφαλήν εισοδήματος** αφενός και του **ποσοστού απασχόλησης** αφετέρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΥ

Εισαγωγή

Ύστερα από την παρουσίαση της σχέσης μεταφοράς με την οικονομική ανάπτυξη στο πρώτο μέρος, θα προσχωρήσουμε την εργασία μας σε ένα πιο συγκεκριμένο ζήτημα. Το ενδιαφέρον μας θα εστιαστεί στο κατά πόσο μια επένδυση στον τομέα των μεταφορών, επηρεάζει την ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής.

Μια επένδυση στον μεταφορικό τομέα μπορεί να πάρει διάφορες μορφές. Επένδυση σε νέα οχήματα, μέσω κατασκευής ή αγοράς αυτών, χρήση νέας τεχνολογίας κλπ. Όπως όλες οι επενδύσεις έτσι και αυτές στον τομέα των μεταφορών, έχουν βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιδράσεις. Επίσης επηρεάζονται από πολλούς οικονομικούς και κοινωνικοπολιτικούς παράγοντες.

Στο συγκεκριμένο κομμάτι της εργασίας μας, πρέπει να εξετάσουμε εάν και κατά πόσο η κατασκευή του οδικού άξονα της Εγνατίας οδού, επηρέασε τις γεωγραφικές περιοχές που αυτός διατρέχει. Να δούμε στην πράξη αυτό που θεωρητικά αναφέραμε στο πρώτο μέρος της εργασίας. Δηλαδή ότι οι μεταφορικές υποδομές και οι επενδύσεις γενικότερα στο τομέα των μεταφορών, συντελούν στην πρόοδο και στην οικονομικοκοινωνική εξέλιξη μιας γεωγραφικής περιοχής. Άλλες φορές με μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής και άλλες με μικρότερο, εξαρτάται εκτός των άλλων και από το μέγεθος του μεταφορικού έργου ή της επένδυσης σε αυτόν.



3.1 Χαρακτηριστικά Εγνατίας Οδού

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυσή μας, ας δούμε ορισμένα στοιχεία για το έργο, τα οποία θα μας βοηθήσουν να έχουμε μια εικόνα για το μέγεθος του έργου το οποίο εξετάζουμε.

Η Εγνατία οδός, είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας του οποίου η κατασκευή έχει ξεκινήσει πριν από το 1994. Το συνολικό μήκος του άξονα φτάνει τα 670 χιλιόμετρα. Τα 25 χμ από αυτά κατασκευάστηκαν πριν από το 1994 και αποτελούσαν κοινό μέρος με την ΠΑΘΕ. 428 χμ κατασκευάστηκαν μετά το 1997 (τα οποία είχαν αξία 2.800 εκατ ευρώ), ενώ τα υπόλοιπα 217 είναι υπό κατασκευή, μέρος των οποίων αναμένεται να παραδοθεί το 2006. Συνολικά το έργο αναμένεται να κοστίσει 5.900 εκατ. ευρώ. Είναι ακόμη από τα μεγαλύτερα οδικά έργα στην Ευρώπη. Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει τα προαναφερθέντα.

	<i>Μήκος χλμ.</i>	<i>Κόστος εκ. Ευρώ</i>
<i>Έργο πριν το 1994 – ΠΑΘΕ</i>	25	
<i>Ολοκληρώθηκαν και δόθηκαν στην κυκλοφορία</i>	428	2.800
<i>Υπό κατασκευή – παράδοση 2006</i>	46	3.100
<i>Υπό κατασκευή</i>	171	3.100
<i>Σύνολο Άξονα</i>	670	5.900

Ύστερα από την παρουσίαση των παραπάνω στοιχείων, καταλαβαίνουμε ότι από το 1997 το μεγαλύτερο μέρος του έργου έχει ξεκινήσει να κατασκευάζεται και έχει ολοκληρωθεί. Θέλοντας να ελέγξουμε κατά πόσο το έργο επηρέασε την ανάπτυξη των περιοχών που διατρέχει, η σύγκριση των ετών πριν και μετά το 1997 είναι πολύ ενδιαφέρουσα. Για να το πετύχουμε αυτό θα κινηθούμε ως εξής.

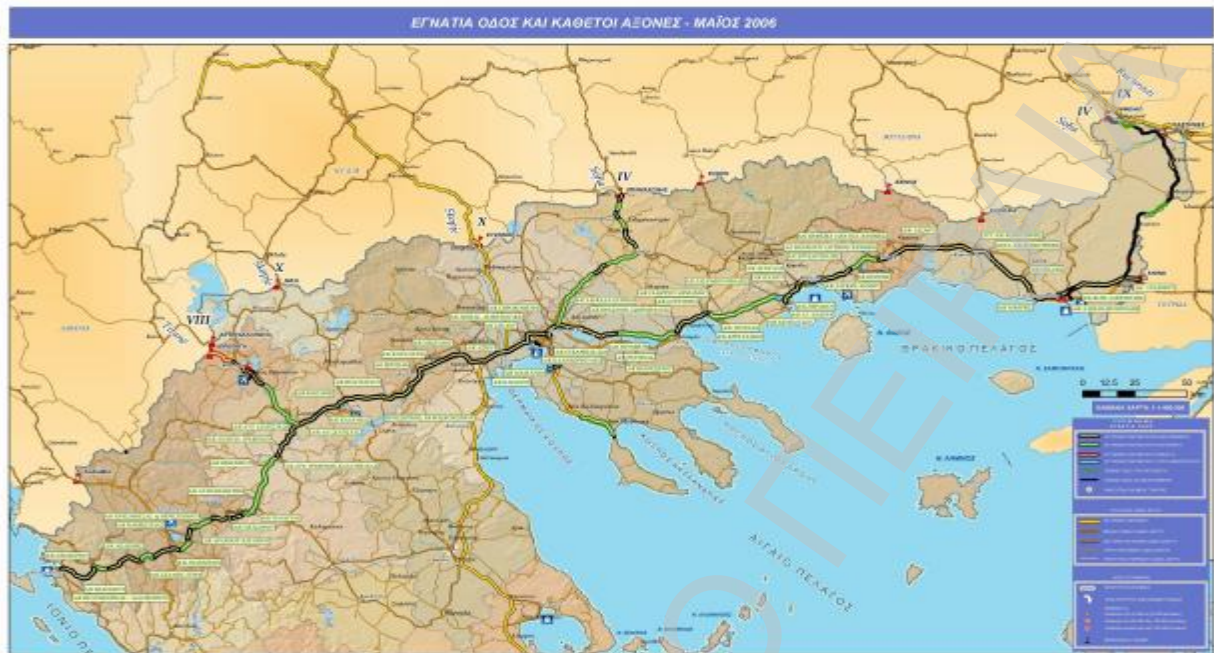
Καταρχήν πρέπει να δούμε ποιες είναι οι περιοχές μέσα στις οποίες κατασκευάστηκε ο οδικός άξονας .Αυτό θα το πετύχουμε μέσω του παρακάτω χάρτη στον οποίο απεικονίζεται η Εγνατία οδός.

Για την πλήρη κατανόηση της σημασίας του έργου της Εγνατίας Οδού και της συμβολής της στη χωρική ολοκλήρωση και την περιφερειακή ανάπτυξη της Βόρειας Ελλάδας είναι απαραίτητο να αναλυθεί ξεχωριστά ο ρόλος της στο πλαίσιο του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών, από το ρόλο της στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών και των Πανευρωπαϊκών Δικτύων.

Η βασική διαφορά ανάμεσα στους δύο ρόλους έγκειται στο γεγονός ότι στην εθνική κλίμακα κυριαρχούν οι μετακινήσεις στο εσωτερικό της επικράτειας και κατά δεύτερο λόγο οι μετακινήσεις μεταξύ της Ελληνικής επικράτειας και των όμορων κρατών, σε αντίθεση με το δεύτερό της ρόλο, όπου δεσπόζουν οι διερχόμενες μέσα από την Ελληνική επικράτεια διεθνείς μετακινήσεις. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να θεωρείται στον πρώτο ρόλο η Εγνατία σαν άθροισμα επιμέρους αυτοτελών λειτουργικών υπομημάτων, ενώ στην περίπτωση του δεύτερου ρόλου σαν ενιαίος οδικός άξονας.

Η τάση απεικόνισης του άξονα στο σύνολό του αναπτύγματος των 680χλμ. έχει οδηγήσει σε υπερτονισμό του δεύτερου ρόλου του ως στοιχείου των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων, ενώ στην πραγματικότητα ο πρώτος ρόλος του στα πλαίσια του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών είναι σε πολλαπλάσιο βαθμό σημαντικότερος από την άποψη της περιφερειακής ανάπτυξης.

Χάρτης. Εγνατία Οδός



Πηγή: www.egnatia.gr

Όπως εύκολα μπορεί κάποιος να παρατηρήσει, η κατασκευή της Εγνατίας οδού είναι ένα πολύ σημαντικό έργο, το οποίο διατρέχει την βόρεια Ελλάδα. Είναι μια μεταφορική υποδομή που συνδέει και συνδέεται με πολλά σημεία της χώρας, γι' αυτό και οι επιδράσεις της είναι άμεσες ή έμμεσες σε όλους τους κοινωνικοοικονομικούς τομείς και κυρίως στην χωρική ολοκλήρωση της βόρειας Ελλάδας.

Αξίζει να σημειώσουμε εδώ ότι η μεταφορική σύνδεση του έργου είναι πολύ σημαντική και μεγάλη. Αφού από τη μία συνδέεται με τα σύνορα Αλβανίας -Βουλγαρίας-Τουρκίας και από την άλλη έμμεσα συνδέει τις μεσογειακές, τις παρευξείνιες και τις χώρες της Ε. Ένωσης, κατ' επέκταση τον Ευρωπαϊκό χώρο με το διεθνή χώρο. Επίσης συνδέεται με τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας - Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης – Βόλου – Καβάλας και ειδικότερα το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί το πλησιέστερο προς τις χώρες της Βαλκανικής και της Ανατολικής Ευρώπης λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακόμα συνδέεται με τα αεροδρόμια Ιωαννίνων - Καστοριάς - Κοζάνης - Θεσσαλονίκης - Καβάλας - Αλεξανδρούπολης. Συνεπώς βοηθάει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας της περιοχής, διότι τώρα υπάρχει ευκολία στο να προσεγγίζονται οι δραστηριότητες της.

Επίσης αξιόλογη είναι η περιοχή της Βόρειας Ελλάδας αντιπροσωπεύει:

- το 29% του πληθυσμού
- το 28% του Α.Ε.Π.
- το 60% της παραγωγής ενέργειας και
- το 50% των εξαγωγών σαν γεωγραφικός και οικονομικός χώρος με κοινά χαρακτηριστικά.

Ενώ η βιομηχανία της Βόρειας Ελλάδας συγκεντρώνει

- το 31% των βιομηχανιών της χώρας με απασχόληση άνω των 20 ατόμων
- το 30% της απασχόλησης
- το 27% της ακαθάριστης αξίας παραγωγής
- το 26% της προστιθέμενης αξίας
- το 28% των πωλήσεων³⁴

Είναι ενδιαφέρον λοιπόν να δούμε πως η κατασκευή του έργου, που θεωρείται η μεγαλύτερη επένδυση σε μεταφορική υποδομή, επέδρασε στην πορεία της ανεργίας και του ΑΕΠ, στις περιφέρειες αυτές. Για χάρην απλοποίησης και διευκόλυνσης της ανάλυσης που θα επιχειρήσουμε, τις περιοχές από τις οποίες περνάει το έργο θα τις χωρίσουμε με βάση την ΕΣΥΕ, η οποία και μας παρέχει τα στατιστικά στοιχεία τα οποία χρησιμοποιούμε στην ανάλυσή μας. Έτσι λοιπόν οι περιοχές είναι:

- § Ανατολική Μακεδονία και Θράκη,
- § Κεντρική Μακεδονία,
- § Δυτική Μακεδονία,
- § Ήπειρος,
- § Θεσσαλονίκη

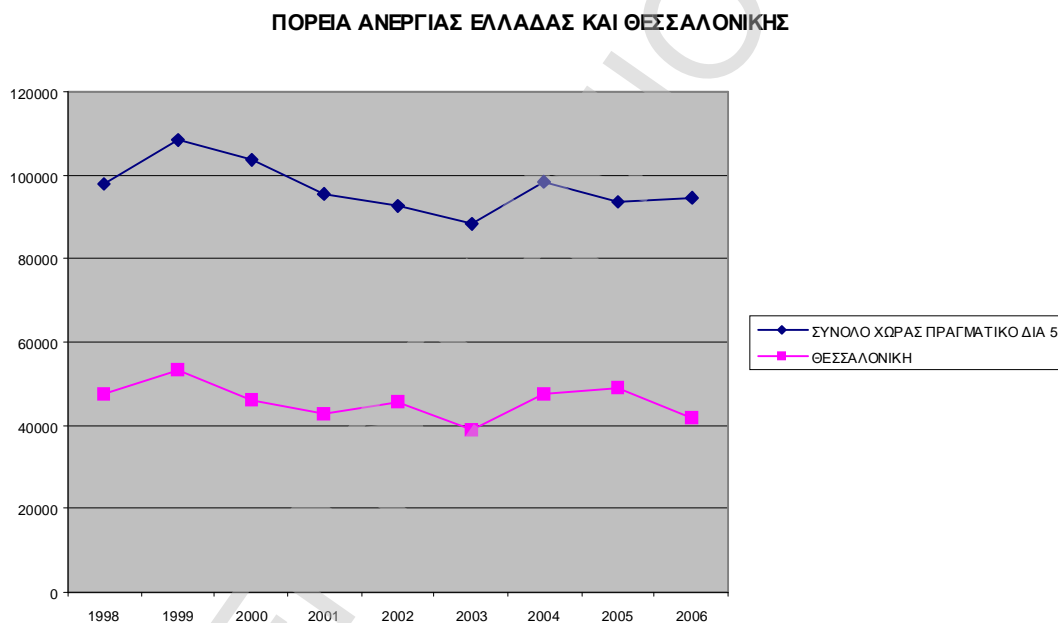
Η ανάλυσή μας θα βασιστεί πάνω στην πορεία της ανεργίας, του ΑΕΠ και των επενδύσεων στην περιοχή. Έχουμε αναφέρει πιο πάνω, ότι το μεγαλύτερο μέρος του έργου ξεκίνησε να κατασκευάζεται μετά το 1997. Άρα το ενδιαφέρον μας πρέπει να στραφεί στο πώς

³⁴ www.egnatia.gr

εξελίχθηκαν τα αντίστοιχα μεγέθη την περίοδο πριν και μετά το έτος αυτό. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία τα οποία θα χρησιμοποιηθούν είναι αυτά που μας παρείχε η ΕΣΥΕ και δεν μπορέσαμε να έχουμε περισσότερες χρονιές και πιο πρόσφατες.

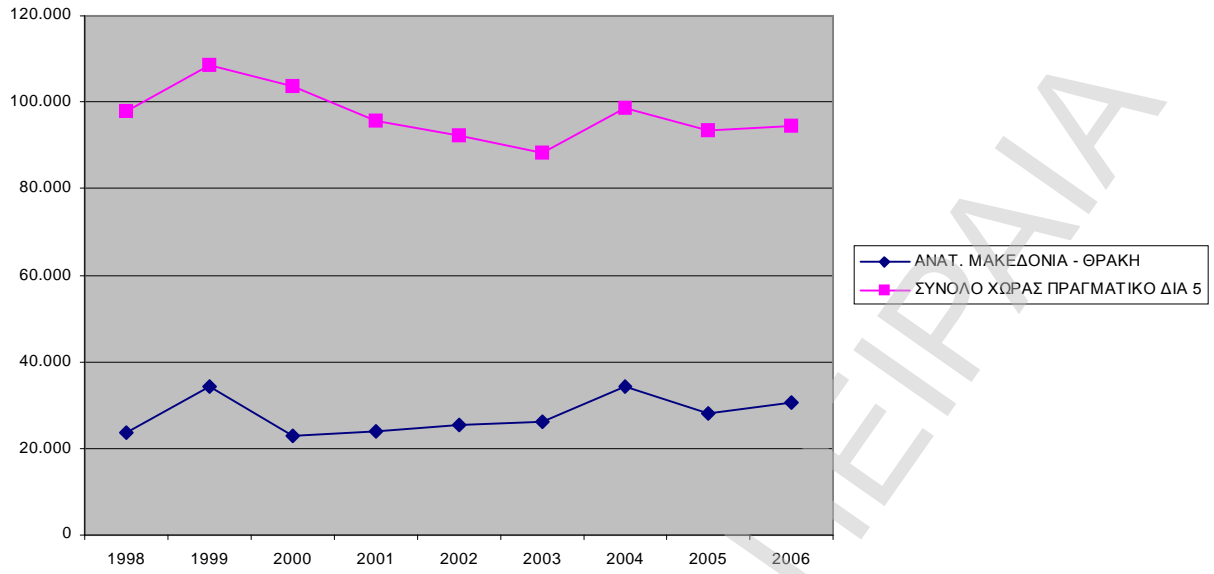
3.2 Ανεργία

Στα διαγράμματα τα οποία ακολουθούν απεικονίζουν την πορεία της ανεργίας στις περιοχές που έχουμε εστιάσει το ενδιαφέρον μας. Οποσδήποτε το μειονέκτημα που έχουν τα στοιχεία αυτά, είναι ότι δεν ξεκινούν πριν από το 1997 αλλά μόλις από το 1998 και ύστερα. Μπορούν όμως να μας βοηθήσουν να αποκτήσουμε μια εικόνα για την πορεία της ανεργίας τα χρόνια που το έργο κατασκευάζεται³⁵.

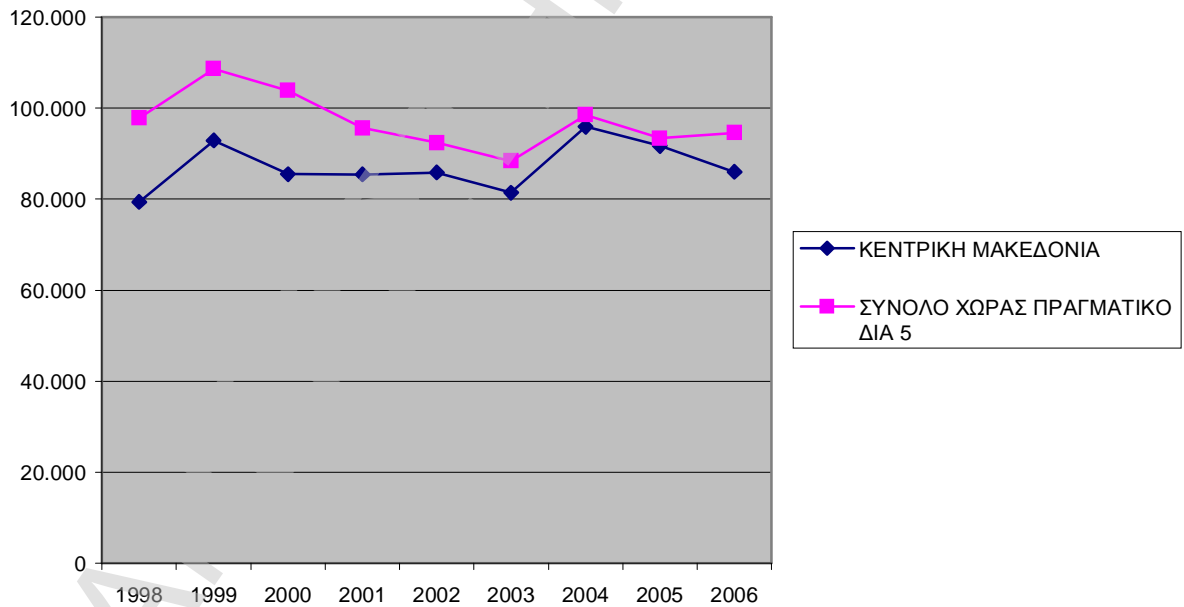


³⁵ Στα διαγράμματα τα οποία γίνεται σύγκριση της ανεργίας μιας συγκεκριμένης περιοχής με την συνολική ανεργία της χώρας, έχουμε διαιρέσει την τελευταία δια 5, μόνο και μόνο για να έχουμε καλύτερη απεικόνιση στον διάγραμμα ώστε να φαίνεται η αντίστοιχη πορεία του μεγέθους και να μπορεί να συγκριθεί με της περιοχής.

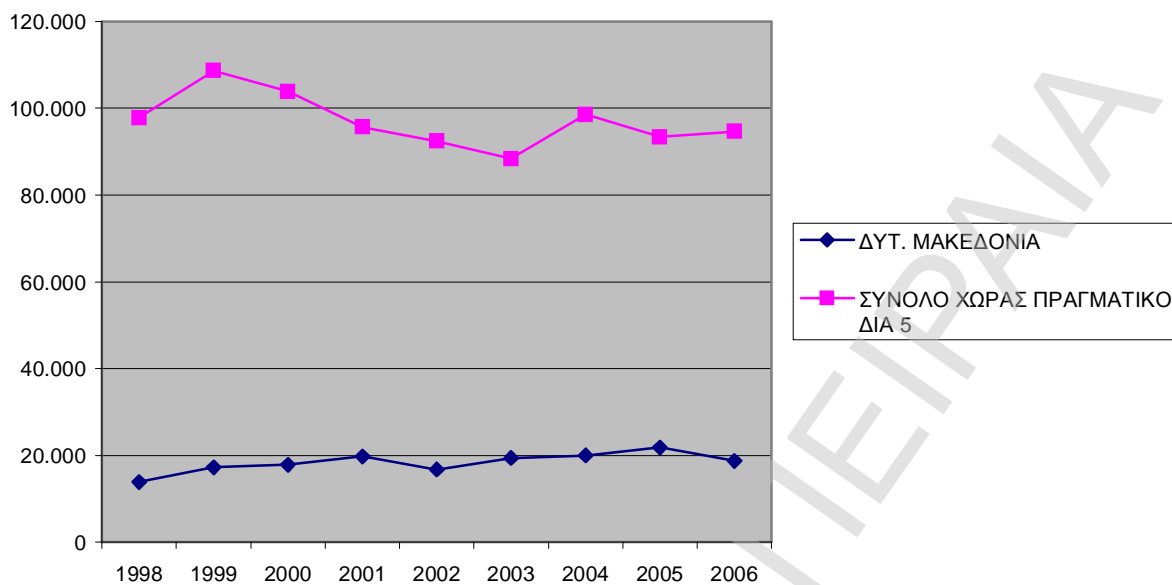
ΠΟΡΕΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΑΝΑΤ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ-ΘΡΑΚΗ



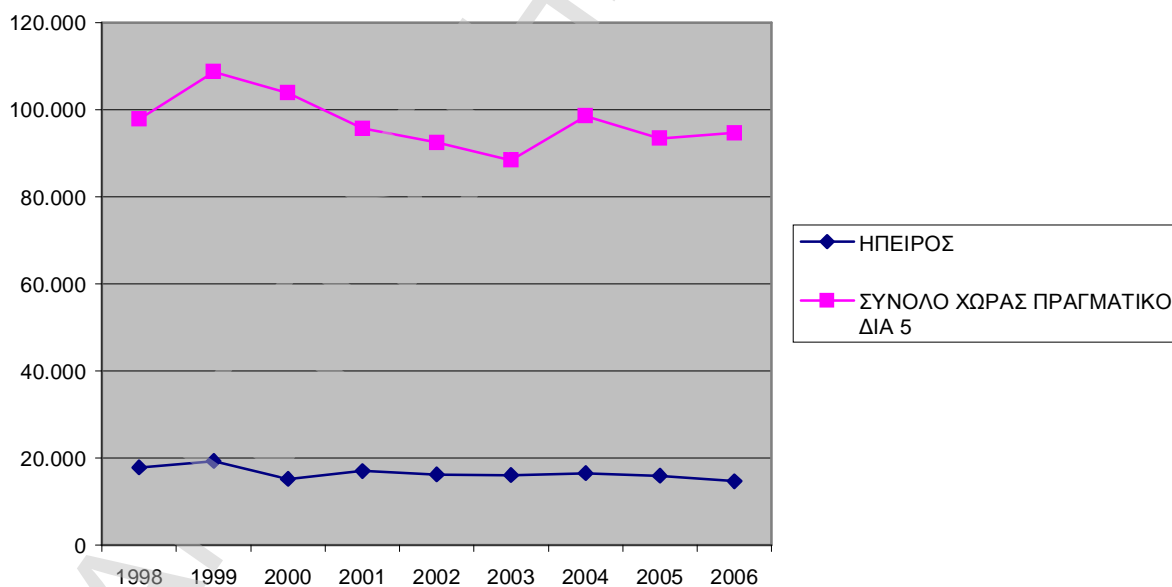
ΠΟΡΕΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑ - Κ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ



ΠΟΡΕΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - Δ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΠΟΡΕΙΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΗΠΕΙΡΟΥ



ΑΝΕΡΓΙΑ 1998-2006 ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΤΡΕΧΕΙ Η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ - ΘΡΑΚΗ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
1998	489.164	47.736	23.525	79.389	13.882	17.887	182.419
1999	543.291	53.090	34.178	92.875	17.239	19.330	216.712
2000	519.334	46.065	23.060	85.540	17.878	15.247	187.791
2001	478.399	42.862	23.838	85.474	19.752	17.018	188.943
2002	462.052	45.812	25.313	85.838	16.778	16.235	189.977
2003	441.834	38.848	26.278	81.421	19.388	16.095	182.030
2004	492.677	47.373	34.487	95.898	19.993	16.512	214.263
2005	466.857	48.759	28.196	91.685	21.857	15.942	206.440
2006	473.102	41.561	30.513	86.022	18.740	14.679	191.516

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ - ΘΡΑΚΗ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
1999	11,07%	11,22%	45,29%	16,99%	24,18%	8,07%	18,80%
2000	-4,41%	-13,23%	-32,53%	-7,90%	3,70%	-21,12%	-13,35%
2001	-7,88%	-6,96%	3,37%	-0,08%	10,48%	11,62%	0,61%
2002	-3,42%	6,88%	6,19%	0,43%	-15,05%	-4,60%	0,55%
2003	-4,38%	-15,20%	3,81%	-5,15%	15,55%	-0,87%	-4,18%
2004	11,51%	21,94%	31,24%	17,78%	3,12%	2,59%	17,71%
2005	-5,24%	2,93%	-18,24%	-4,39%	9,33%	-3,45%	-3,65%
2006	1,34%	-14,76%	8,22%	-6,18%	-14,26%	-7,92%	-7,23%
ΜΕΣΟΣ	-0,18%	-0,90%	5,92%	1,44%	4,63%	-1,96%	1,16%

Πηγή: www.statistics.gr

Η πορεία της ανεργίας στην **Θεσσαλονίκη** ακολουθεί παρόμοια πορεία με την γενικότερη πορεία της ανεργίας στην Ελλάδα. Όπως και για τις υπόλοιπες περιοχές έτσι και εδώ, δυστυχώς δεν υπάρχουν στοιχεία για χρονιές πριν το 1997. Σε γενικές γραμμές όμως η περιοχή εμφανίζει ετήσια μείωση κατά μέσο όρο 0,90%, που είναι μεγαλύτερη από την μείωση που παρουσιάζει η χώρα σαν σύνολο.

Για την περιοχή της **Ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης**, πλήν των ετών 2001 – 2003, η ανεργία ακολουθεί παρόμοια πορεία με της Ελλάδας. Για την συγκεκριμένη τριετία η Ελλάδα παρουσιάζει μείωση, ενώ η συγκεκριμένη περιοχή αύξηση. Η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει την μεγαλύτερη ανεργία από πλευρά ετήσιας μεταβολής. Εδώ η μέση ετήσια μεταβολή αυξάνεται κατά μέσο όρο 5,92% . Το ιδιαίτερα σημαντικό για αυτήν την περιοχή είναι ότι παρουσιάζει έντονες αυξομειώσεις.

Η **Κεντρική Μακεδονία** έχει την μεγαλύτερη ανεργία από όλες τις περιοχές με μέση ετήσια αύξηση κατά 1,44%. Η ανεργία σε αυτήν την περιοχή ακολουθεί την πορεία που ακολουθεί και η πορεία της ανεργίας στην χώρα μας.

Η **Δυτική Μακεδονία** έχει την μικρότερη ανεργία σε απόλυτους αριθμούς αλλά το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό ετήσιας αύξησης με 4.63%. Σε σχέση με το σύνολο της χώρας, η περιοχή έχει 2 χρόνια μόνο μείωση και τα υπόλοιπα αύξηση της ανεργίας, ενώ η χώρα έχει 2 χρόνια με αύξηση και τα υπόλοιπα μείωση.

Η **Ήπειρος** σε γενικές γραμμές έχει μειωτική τάση, ενώ έχει το μεγαλύτερο ποσοστό μέσης ετήσιας μείωσης της ανεργίας με 1,96%, ενώ παρουσιάζει και το δεύτερο μικρότερο μέγεθος ανεργίας σε απόλυτους αριθμούς.

Σαν σύνολο οι περιοχές που εξετάζουμε έχουν μέση ετήσια αύξηση 1,16% σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας που παρουσιάζει μείωση 0,18%. Είναι εμφανές ότι από τα παραπάνω στοιχεία δεν μπορούμε να βγάλουμε ασφαλές συμπέρασμα για την επίδραση της Εγνατίας οδού στην μεταβολή της ανεργίας από τις περιοχές που περνάει. Άλλες περιοχές παρουσιάζουν μείωση άλλες αύξηση, σαν μέσο όρο της περιόδου, ενώ μέσα στο εξεταζόμενο διάστημα κάθε περιοχή έχει αυξομειώσεις. Η ανεργία άλλωστε επηρεάζεται από όλους τους επαγγελματικούς κλάδους, τους οποίους είναι δύσκολο να τους διαχωρίσουμε με βάση τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, από την ανεργία στον κατασκευαστικό κλάδο. Για το λόγο

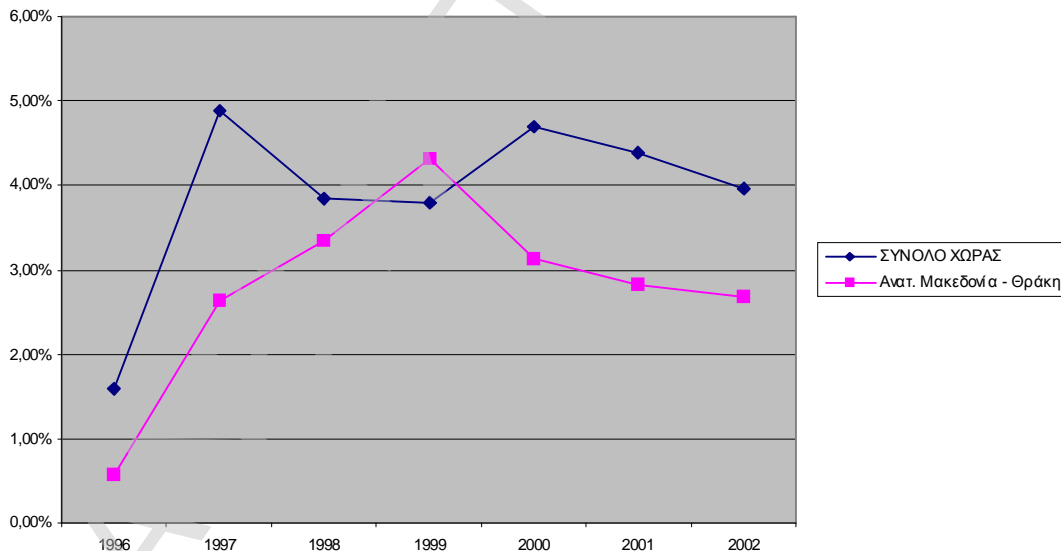
αυτό θα εξετάσουμε στην συνέχεια το μέγεθος και την μεταβολή του ΑΕΠ αυτών των περιοχών, το οποίο μπορεί να απεικονίσει την επίδραση του έργου στην οικονομία ως σύνολο.

3.3 Α.Ε.Π

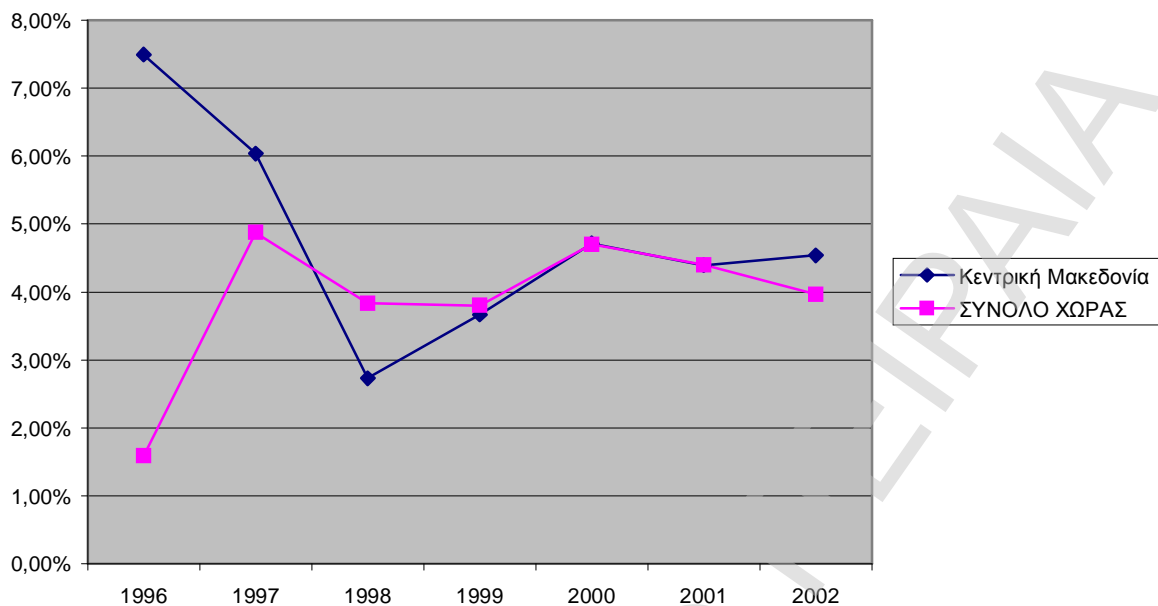
Στην περίπτωση του ΑΕΠ η εικόνα είναι πιο αντικειμενική. Τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα αφορούν χρονιές πριν το 1997, ενώ φτάνουν μέχρι το 2002. Αυτό που είναι εμφανές με μια πρώτη ματιά, είναι ότι για το 1996 και το 1997 η μεταβολή του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές είναι μεγάλη σε σχέση με τα επόμενα έτη, εκτός της Ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης. Για όλες τις περιοχές το ποσοστό της μεταβολής του ΑΕΠ αυτές οι περιοχές εμφανίζουν για τα συγκεκριμένα έτη το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης του ΑΕΠ.

Είναι εμφανές ότι τα δύο πρώτα χρόνια 1996 – 1997 ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής είναι πάνω από τον ρυθμό μεταβολής της χώρας.

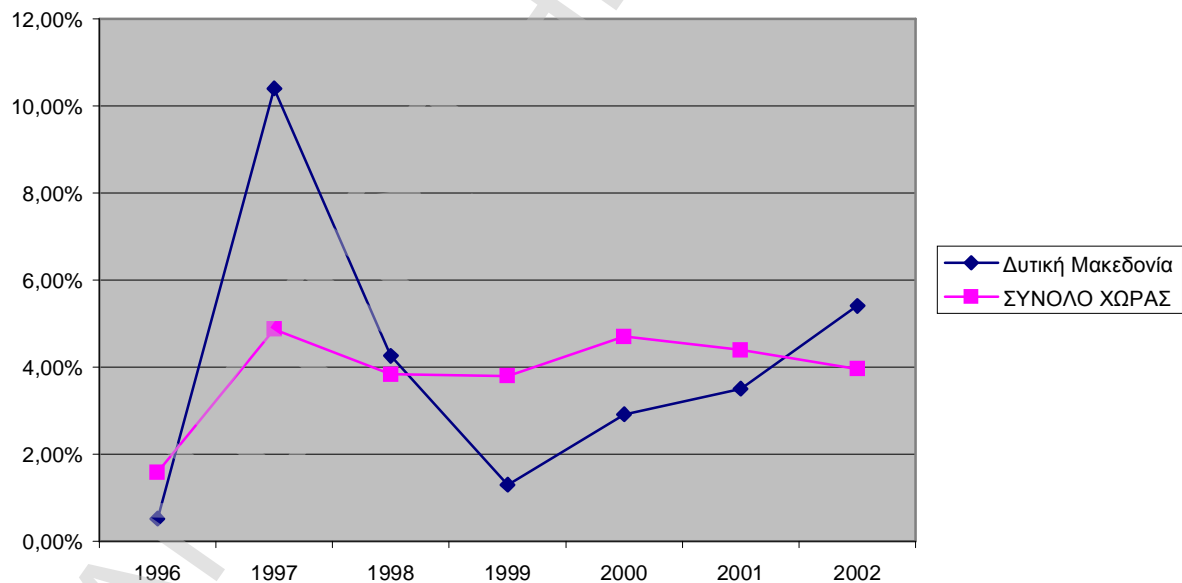
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΑΝ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ (ΣΤΑΘ.ΤΙΜΕΣ 1994)



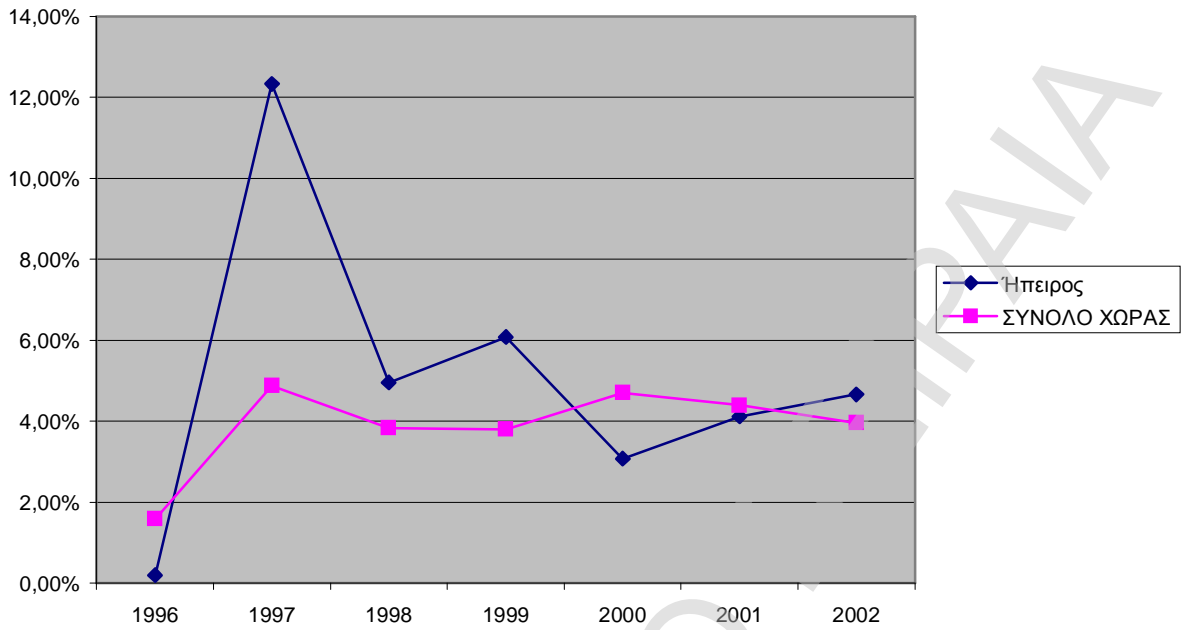
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΕΝΤΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (ΣΤΑΘ. ΤΙΜΕΣ 1994)



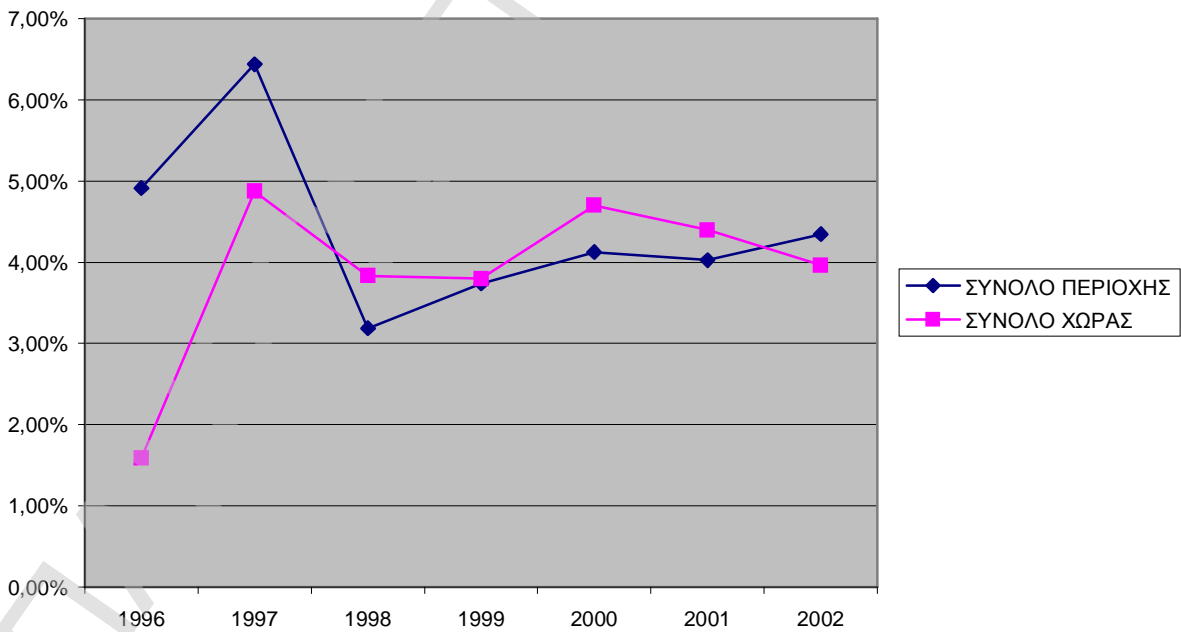
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ (ΣΤΑΘ. ΤΙΜΕΣ 1994)



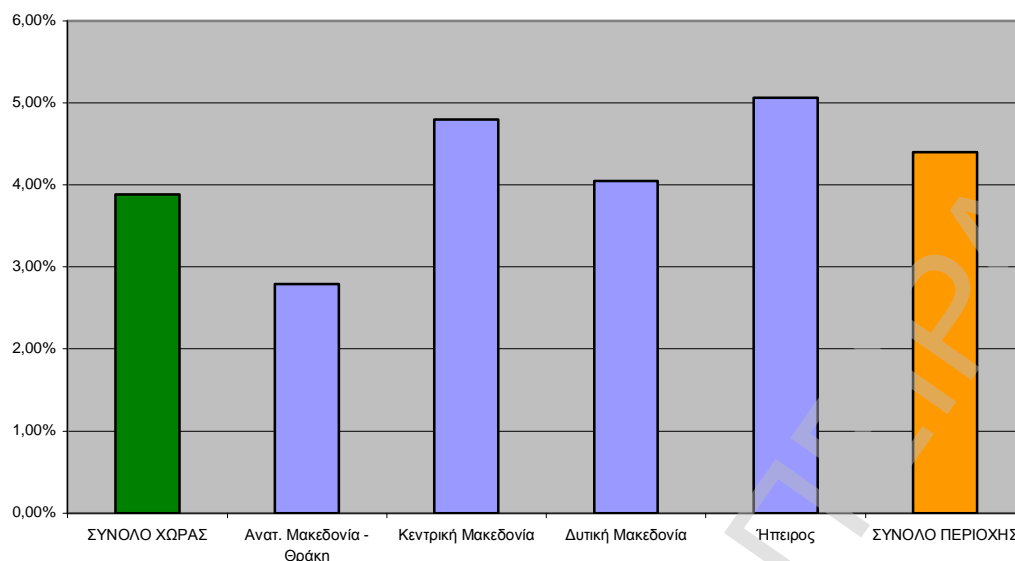
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΗΠΕΙΡΟΥ (ΣΤΑΘ. ΤΙΜΕΣ 1994)



ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΕΠ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΥΝΟΛΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΕΠ (ΣΤΑΘ. ΤΙΜΕΣ 1994)



Πορεία Α.Ε.Π. 1995-2002

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	Ανατ. Μακεδονία - Θράκη	Κεντρική Μακεδονία	Δυτική Μακεδονία	Ήπειρος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
1995	73.372,1	3.323,4	12.116,3	2.025,4	1.670,1	19.135,3
1996	74.538,0	3.342,3	13.023,8	2.036,0	1.673,3	20.075,5
1997	78.171,5	3.430,7	13.810,0	2.247,6	1.879,6	21.368,0
1998	81.168,0	3.545,3	14.187,5	2.343,4	1.972,7	22.048,9
1999	84.251,8	3.698,7	14.707,8	2.373,9	2.092,6	22.873,0
2000	88.212,5	3.814,7	15.401,2	2.443,1	2.156,9	23.816,0
2001	92.091,8	3.922,4	16.077,8	2.528,8	2.245,8	24.774,8
2002	95.741,5	4.027,6	16.807,3	2.665,5	2.350,5	25.851,0

Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε σταθερές τιμές 1994

Ετήσια Μεταβολή ΑΕΠ 1995-2002

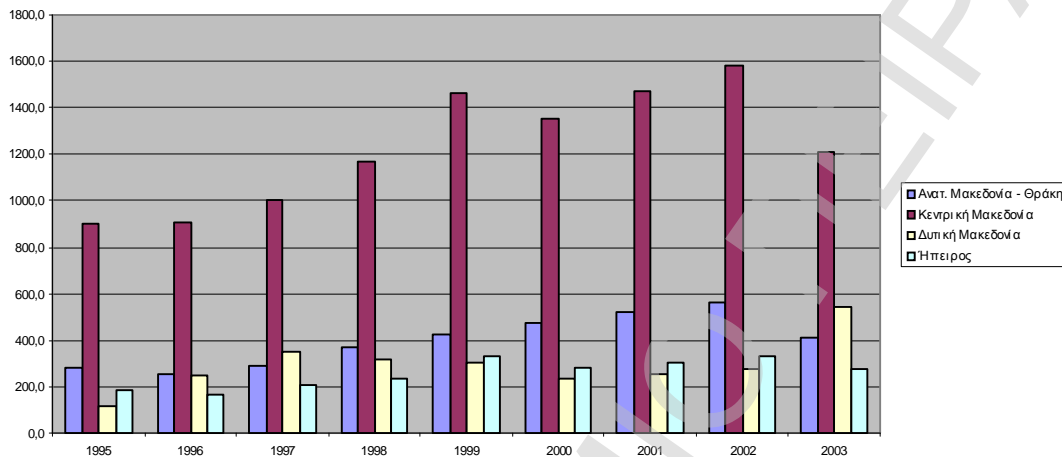
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	Ανατ. Μακεδονία - Θράκη	Κεντρική Μακεδονία	Δυτική Μακεδονία	Ήπειρος	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
1996	1,59%	0,57%	7,49%	0,52%	0,20%	4,91%
1997	4,87%	2,64%	6,04%	10,40%	12,33%	6,44%
1998	3,83%	3,34%	2,73%	4,26%	4,95%	3,19%
1999	3,80%	4,33%	3,67%	1,30%	6,08%	3,74%
2000	4,70%	3,14%	4,71%	2,91%	3,07%	4,12%
2001	4,40%	2,82%	4,39%	3,51%	4,12%	4,03%
2002	3,96%	2,68%	4,54%	5,41%	4,66%	4,34%
ΜΕΣΟΣ	3,88%	2,79%	4,80%	4,04%	5,06%	4,40%

Πηγή: www.statistics.gr

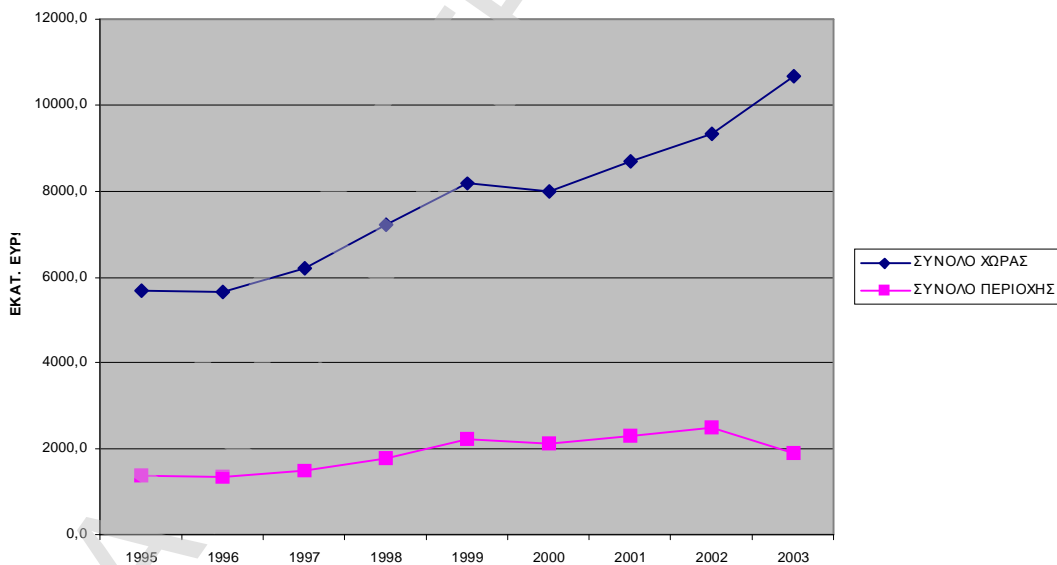
Προκειμένου όμως να αποκτήσουμε μια πιο ξεκάθαρη εικόνα για τις συγκεκριμένες περιοχές, χρειαζόμαστε να δούμε και το μέγεθος των επενδύσεων που έγιναν στις συγκεκριμένες περιοχές.

Κάτι τέτοιο γίνεται με τα την παράθεση των στοιχείων που ακολουθούν.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ (ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ 1994)



ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΑΘ. ΤΙΜΕΣ 1994



Όπως φαίνεται από τα πιο πάνω στοιχεία οι περιοχές παρουσιάζουν διαφορετικές τάσεις. Με βάση τα στοιχεία που έχουμε κρίνεται σκόπιμη η πραγματοποίηση μιας ποσοτικής ανάλυσης

με την χρήση της απλής παλινδρόμησης. Ο σκοπός αυτής, είναι να δούμε πως σχετίζονται οι επενδύσεις στον μεταφορικό τομέα με την πορεία του ΑΕΠ.

Έτσι λοιπόν θεωρούμε ότι η **ανεξάρτητη** μεταβλητή είναι το μέγεθος των **επενδύσεων στις μεταφορές και κατασκευές**, σε όλες τις περιοχές που έχουμε εξετάσει μέχρι τώρα, ενώ η εξαρτημένη είναι η πορεία του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές.

Χρησιμοποιώντας ένα απλό στατιστικό πακέτο όπως αυτό που παρέχει το Excel, προχωρούμε στην ποσοτική ανάλυση που ακολουθεί. Έχω χαρακτηρίσει πιο πάνω την ανεξάρτητη και εξαρτημένη μεταβλητή, προσπαθούμε να δούμε πόσο καλά οι επενδύσεις εξηγούν την πορεία του ΑΕΠ, πρώτον ανά περιοχή ξεχωριστά και δεύτερον στο σύνολο τις περιοχής.

Στα πλαίσια της απλής ανάλυσης που επιχειρούμε, μας ενδιαφέρουν από τα εξαγόμενα αποτελέσματα τα εξής:

1. **Αν ο συντελεστής β είναι θετικός**, δηλαδή αν υπάρχει θετική σχέση μεταξύ επενδύσεων και ΑΕΠ
2. **Αν το R^2 είναι κοντά στην μονάδα**, το οποίο δείχνει κατά πόσο η ανεξάρτητη μεταβλητή επεξηγεί την εξαρτημένη.

Στην συνέχεια της εργασίας μας ακολουθούν οι πίνακες με τα αποτελέσματα που έχουν εξαχθεί με βάση την προαναφερθείσα μέθοδο. Τα στοιχεία που μας ενδιαφέρουν συμπικνώνονται στο τέλος των πινάκων.

<i>Regression Statistics</i>	<i>Ανατ. Μακεδονία -</i>		<i>Δυτική</i>		
	<i>Θράκη</i>	<i>Κεντρική Μακεδονία</i>	<i>Μακεδονία</i>	<i>Ήπειρος</i>	<i>Σύνολο περιοχής</i>
<i>Multiple R</i>	0,9941	0,9376	0,4125	0,9314	0,9549
<i>R Square</i>	0,9883	0,8790	0,1702	0,8675	0,9118
<i>Adjusted R Square</i>	0,9863	0,8589	0,0319	0,8455	0,8971
<i>coefficient</i>	2,3151	5,3851	1,3126	3,5860	4,8897

Είναι εμφανές από τον παραπάνω πίνακα ότι σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις ο R^2 είναι μεγαλύτερος από 0,85. Αυτό σημαίνει ότι τα στοιχεία που έχουμε χρησιμοποιήσει σαν ανεξάρτητες μεταβλητές και αποτελούν τις παρατηρήσεις του δείγματός επεξηγούν την εξαρτημένη μεταβλητή, στην περίπτωση μας το μέγεθος του ΑΕΠ πάνω από 85%. Συγκεκριμένα 98% στην Αν. Μακεδονία και Θράκη, 86% στην Κεντρική Μακεδονία, 85% στην Ήπειρο και 90% στο σύνολο της περιοχής. Η μόνη εξαίρεση είναι η Δυτική Μακεδονία, όπου εδώ είναι κάτω από 4% και δεν είναι αποδεκτό. Πρέπει να σημειώσουμε ότι σε τέτοιους είδους ανάλυση, το αποδεκτό μέγεθος για τον R^2 , είναι τουλάχιστον 0,5³⁶.

Σε σχέση με τον συντελεστή της ανεξάρτητης μεταβλητής, όπως παρατηρούμε, όλες έχουν θετικό πρόσημο και άρα υπάρχει θετική σχέση μεταξύ επενδύσεων και ΑΕΠ. Αυξάνονται οι επενδύσεις, αυξάνεται και το ΑΕΠ. Αυτό ισχύει ακόμα και για την Δυτική Μακεδονία.

Από τα παραπάνω μπορούμε, επομένως να συμπεράνουμε, ότι αυτό που ισχυρίζεται η οικονομική θεωρία, περί άμεσης σχέσης μεταξύ επενδύσεων και ΑΕΠ είναι αποδεκτό. Εμείς εδώ βέβαια προσπαθήσαμε να δούμε την επίδραση της Εγνατίας στην περιοχή. Θεωρώντας ότι η κατασκευή αυτού του έργου περιλαμβάνεται στον τομέα των επενδύσεων που εξετάσαμε και δεδομένου ότι οι επενδύσεις αυξάνονταν τα χρόνια που εξετάσαμε και κατασκευάστηκε το μεγαλύτερο μέρος του έργου, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι συνέβαλε την αύξηση του ΑΕΠ.

Οπωσδήποτε η ανάλυσή μας αυτή είναι απλοϊκή και δεν μπορεί να αποτελέσει αντικειμενικό εργαλείο αξιολόγησης. Παρόλαυτα μπορέσαμε να σχηματίσουμε μια εικόνα. Δεν πρέπει να παραλείψουμε να αναφέρουμε ότι η έλλειψη στατιστικών στοιχείων για έτη πολύ πριν το 1997 έτος έναρξης κατασκευής του μεγαλύτερου μέρους του έργου δεν μας επέτρεψε να συγκρίνουμε στατιστικά τις περιόδου πριν και μετά το έτος αυτό, μεταξύ τους, έτσι ώστε να είχαμε μια καλύτερη εικόνα. Τα δυο έτη και άρα 2 παρατηρήσεις, που ήταν διαθέσιμα πριν το 1997 δεν αρκούσαν για να επιχειρήσουμε τέτοιου είδους στατιστική ανάλυση.

Θα ήταν παράλειψη πριν κλείσουμε αυτή την σύντομη ποσοτική ανάλυση, να μην αναφέρουμε ότι δεν κατέστη δυνατή η ανάλυση της σχέσης μεταξύ της ανεργίας και των επενδύσεων στις περιοχές που εξετάσαμε και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν υπήρχαν

³⁶ Πίνακες από παράρτημα Ι

αρκετά διαθέσιμα κοινά στατιστικά στοιχεία. Για τις επενδύσεις υπήρχαν στοιχεία μεταξύ των ετών 1995 – 2003, ενώ για την ανεργία από μεταξύ 1998 – 2006, όποτε οι παρατηρήσεις μας θα περιορίζονταν σε 6, αριθμός μικρός για τους σκοπούς της ανάλυσης μας³⁷.

3.4 Γενικά Συμπεράσματα για την κατασκευή της Εγνατίας Οδού

Κλείνοντας θα πρέπει να τονίσουμε κάποιες γενικές επιπτώσεις που προκύπτουν από την κατασκευή της Εγνατίας στην ευρύτερη περιοχή. Το βασικό είναι ότι ο οδικός άξονας εντάσσεται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο, συνεπώς ακολουθεί τους στόχους που συνδέονται με τη χάραξη της πολιτικής των μεταφορών στην περιοχή. Δηλαδή άσκηση εξωτερικής πολιτικής από την Ελληνική πλευρά στο κεντρικό κ περιφερειακό σχεδιασμό της χώρας.

Ενεργοποιείται το ενδιαφέρον για επενδυτική δραστηριότητα και νέες ευκαιρίες για ανάπτυξης και επενδύσεις σε πολιτικό, εμπορικό και οικονομικό επίπεδο στην συγκεκριμένη περιφέρεια. Επιπλέον γίνεται σύνδεση βιομηχανικών περιοχών: Ιωάννινα-Θεσσαλονίκη-Κιλκίς-Σερρών-Δράμας-Ξάνθης-Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη-άμεσα με την Εγνατία Οδό ή διαμέσου των υπολοίπων κάθετων αξόνων-Σύνδεση με ακόμα 30 περιοχές τουριστικού και ειδικού ενδιαφέροντος . Το έργο συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση της νέας περιφερειακής αγοράς των Βαλκανίων.

Ο συσχετισμός του κοινωνικοοικονομικού υπόβαθρου της περιοχής, δίνουν το δικό τους βάρος στην υλοποίηση του εν λόγω έργου, εφόσον προκύπτουν πολύπλευρες ωφέλειες για το χρήστη αλλά και για την ανάπτυξη της περιοχής.

³⁷ Πηγές: www.statistics.gr
www.europa.eu.int
www.egnatia.gr
www.yphetho.gr
www.yme.gr

B.1 Συμπεράσματα δεύτερου μέρους

Μετά λοιπόν και την ανάλυση του δεύτερου μέρους της εργασίας, οδηγούμαστε και πρακτικά πλέον με αριθμούς και στατιστικά στοιχεία σε κάποια χρήσιμα συμπεράσματα. Τα οποία λίγο πολύ έχουν ήδη αναφερθεί και στο πρώτο μέρος.

- ⇒ Το μεταφορικό έργο και ο ρυθμός ανάπτυξης την τελευταία δεκαετία στην Ευρώπη μεταβάλλονται παράλληλα με αξιοσημείωτο και ανοδικό ρυθμό.
- ⇒ Παρατηρώντας τα στατιστικά στοιχεία των τελευταίων χρόνων, μπορεί κανείς εύκολα να οδηγηθεί στο εξής συμπέρασμα. Οι επενδύσεις στις μεταφορικές υποδομές και μεγάλα μεταφορικά έργα, συμβάλλουν στην πρόοδο και εξέλιξη μιας περιοχής.
- ⇒ Η περιοχή γύρω από την Εγνατίας Οδούς αναβαθμίστηκε από πολλές πλευρές. Οικονομικά η περιοχή της Μακεδονίας και της Θεσσαλονίκης έχει εξελιχθεί, εφόσον το έργο άνοιξε ευρωπαϊκές και διεθνείς πύλες δραστηριοτήτων. Αλλά και στον κοινωνικοπολιτιστικό τομέα οι πύλες αυτές βοηθούν σημαντικά.
- ⇒ Παρόμοια έργα, αλλά και μεγαλύτερης ή μικρότερης εμβέλειας πρέπει πάντα να υπάρχουν και να καταγράφονται από όλες τις οπτικές γωνίες και με κάθε τρόπο. Εφόσον βλέπουμε πόσο θετικά είναι τα αποτελέσματά τους ακόμη και μέσα στα πλαίσια μιας απλής διπλωματικής εργασίας. Επηρεάζουν πολλούς δείκτες όπως το ΑΕΠ, η ανεργία, η βιομηχανία καθώς επίσης και ολόκληρα οικονομικά εθνικά και διεθνή συστήματα.

ΕΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Λαμπρίδης Μ. (1998) « Περιφερειακή Κατανομή και Περιφερειακές Επιπτώσεις των Δημοσίων Επενδύσεων» Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθήνα
- Κ.Ράνος 1991 Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πάντειο Πανεπιστήμιο
- Προφυλλίδης Β.(2001) « Οικονομική των Μεταφορών» Αθήνα
- Λουκάκης Π. (1996) φάκελος σημειώσεων για τη διδασκαλία του μαθήματος «Σχεδιασμός Αστικής και Περιφερειακής Τοπικής Υποδομής» Αθήνα
- Λουκάκης Π. «Οικονομική Πολιτική Μεταφορών» φάκελος σημειώσεων Πάντειο Πανεπιστήμιο
- Παρδάλη,Α. (1990). Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδρασή του στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά από το 1835 ως το 1985. Διδακτορική διατριβή.
- Μεταξάς Β.Ν.(1986) « Η Οικονομική των Μεταφορών» εκδ.Παπαζήση Αθήνα
- Πλασκοβίτης Η. φάκελος σημειώσεων (2000) «Περιφερειακή Ανάπτυξη και Υποδομές» Αθήνα
- Παν.Α.Ρέππας « Οικονομική Ανάπτυξη Θεωρίες και Στρατηγικές» 1996, εκδόσεις Σταμούλη
- Σαμπράκος Ευάγγελος « Εισαγωγή στην Οικονομική των μεταφορών» εκδόσεις Σταμούλη Αθήνα 1997,
- Σαμπράκος Ε., Χλωμούδης Κ. «Η υποδομή των μεταφορών στην Ελλάδα και ο ρόλος τους στην περιφερειακή ανάπτυξη και την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση» τεύχος Νο7 Αθήνα
- Σκούντζος Θ. (1993) «Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική» Τόμοι Α' & Β' εκδ. Σταμούλη, Αθήνα
- Περιοδικό «Logistics&Management», τεύχος 76.
- Φ.Ε.Κ. Νόμου 3333 «Ίδρυση και λειτουργία Ε.Κ. και άλλες διατάξεις», 12/4/2005
- Ν.3389/2005 "Περί Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα", 22/09/2005

ΜΕΛΕΤΕΣ

Πρόγραμμα Περιφερειακής Ανάπτυξης ,Μεταφορές : Διαπεριφερειακή και περιφερειακή διάσταση (1980) ΚΕΠΕ

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων –Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα « Οδικοί άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη», κοινοτικό πλαίσιο στήριξης III Αθήνα 1999 Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, «Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006» τομεακό σκέλος, Αθήνα 1999

Οι μεταφορές στο νησιωτικό χώρο και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης, αδημοσίευτο Απρίλιος 2006, Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ., Πάνου Κ., Παπαδημητρίου Ε., Τζαννάτος Ε., Συριόπουλος Θ.

Πρακτικά Ημερίδας 2^η διεθνής έκθεσης Θεσσαλονίκης με θέμα «Transport&Logistics 2006», 19/5-22/5/2006

Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: καινοτόμος χρηματοδότηση διαλειτουργικότητα τηλεδιοδίων, Βρυξέλλες, 23/4/2003 COM(2003) 132 τελικό

INTERNET

www.europa.eu.int

www.minev.gr

www.ggde.gr

www.ypetho.gr

www.yme.gr

www.kepe.gr

www.cityandfinacial.com/assets/documents

www.naftemporiki.gr/news/static/fin.htm

www.ete.com

www.euro-info.gr/fin.asp

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κόνσολας Ν. (1997), «Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική» εκδ.Παπαζήση Αθήνα

Χριστοφάκης Μ. (2000) «Πολιτική Υποδομών Μεταφορών» Αθήνα

Παρδάλη, Α. (1997), “Οικονομική και Πολιτική Λιμένων”, Αθήνα, Εκδόσεις INTERBOOK

Παρδάλη, Α. (2001), «Λιμάνια και η Συμβολή τους στην Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η Περίπτωση του Πειραιά». 14^ο Εθνικό Συνέδριο Επιχειρησιακής Έρευνας, ΕΕΕΕ, Ξάνθη.

Π.Γετίμης, (1999): Περιφερειακός Σχεδιασμός, φάκελος σημειώσεων

White Paper “European Transport Policy for 2010 Time to Decide”

Blum U. (1982) ,” *Effects of Transportation Investments on Regional Growth: A Theoretical and Empirical Investigation*” , *Papers of the regional science association*, vol. 49, p.169-184

Gillen David W. (1996) “ *Transportation Infrastructure and Economic Development: A review of recent literature*”, *Logistics and Transportation Review*, vol.32, no 1, p.39-61

Harmatuck Donald J. (1996), ” *The Influence of Transportation Infrastructure on Economic Development*” , *Logistics and Transportation Review*, vol.32, no 1, p.63-76

Duffy-Deno Kevin T. and Eberts Randall W. (1991) “ *Public Infrastructure and Regional Economic Development: A simultaneous equations approach*”, *Journal of Urban Economics*, vol 30, p.329-343

Armstrong, H. and Taylor, J. (1985), *Regional Economics and Policy*, Philip Allen, London.

Bennathan, E. and Walters A. (1979), *Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries*.

Byung Rok Choi, (2003), *High Technology Development in Regional Economic Growth*, The

Bruce, C (1976), *Social Cost - Benefit Analysis: An Guide for Country and Project Economists to the Derivation and Application of Economic and Social Accounting Prices*, World Bank, Staff Working Paper, No. 239.

Castro V., and Millan C., (1998): Port economic impact: methodologies and application to the port of Santander. *International Journal of Transport Economics* xxv (2), 159-179.

Chang, S.(1978): In defence of port economic impact studies. *Transportation Journal* 17,79-85

Davis, C.H. (1983): Regional Port Impact Studies: a critique and suggested methodology. *Transportation Journal*, 17, 61-71

European conference of Ministers of Transport (1990) *Private and Public Investment in Transport, Round Table 81*. Paris.

Higano, Y., Nijkamp P., Poot, J., Van Wyk K., (2002). *The Region in the New Economy*. Ashgate.

Gripaios, P. and Gripaios, R. (1995): The impact of a port on its local economy: the case of Plymouth, *Maritime Policy and Management* 22(1), 13-23.

Gripaios, P. (1999): Ports and their influence on local economies a UK perspective. *The Dock and Harbour Authority*. 79, 88-94.

Margin, S.A.,(1967), *Public Investment Criteria: Benefit - Cost Analysis for Planned Economic Growth*, Allen and Unwin, London.

Musso, E., Benacchio, M., Ferrari, C., (2000): Ports and Employment in Ports Cities. *Maritime Policy and Management* 2(4), 283-311.

Warf, B. and Cox, J. (1989): The changing economic impacts of the port of New York. *Maritime Policy and Management* 16(1), 3-11.

Waters, R.C. (1977): Port economic impact studies: practice and assessment. *Transportation Journal* 16,174-182.

Chlomoudis Costas., Pallis A.,“The Distribution of the Investments in Transport Infrastructure as an Influence on the Balanced and Rational Development of the Transport

Παλινδρόμηση ΑΕΠ – Επενδύσεις Ανατ. Μακεδονία & Θράκη

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,994120459
R Square	0,988275486
Adjusted R Square	0,986321401
Standard Error	31,43220283
Observations	8

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	499670,92	499670,92	505,7483078	5,05887E-07
Residual	6	5927,900249	987,9833749		
Total	7	505598,8203			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	2716,993173	42,4411447	64,01790508	9,76848E-10	2613,143357	2820,842989	2613,143357	2820,842989
Ανατ. Μακεδονία - Θράκη	2,315076623	0,102943315	22,48884852	5,05887E-07	2,063183221	2,566970025	2,063183221	2,566970025

PROBABILITY OUTPUT

<i>Percentile</i>	<i>Ανατ. Μακεδονία - Θράκη</i>
6,25	3323,433222
18,75	3342,307799
31,25	3430,664017
43,75	3545,287495
56,25	3698,666009
68,75	3814,740358
81,25	3922,435752
93,75	4027,625229

Παλινδρόμηση ΑΕΠ – Επενδύσεις Κεντρική Μακεδονία

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,937576469
R Square	0,879049635
Adjusted R Square	0,858891241
Standard Error	587,1356639

Observations 8

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	15032609,89	15032609,89	43,60712603	0,000579999
Residual	6	2068369,727	344728,2878		
Total	7	17100979,62			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	7884,663788	1025,506152	7,68855825	0,00025345	5375,338795	10393,98878	5375,338795	10393,98878
Κεντρική Μακεδονία	5,385072377	0,815479057	6,603569189	0,000579999	3,389665548	7,380479206	3,389665548	7,380479206

PROBABILITY OUTPUT

<i>Percentile</i>	<i>Κεντρική Μακεδονία</i>
6,25	12116,33177
18,75	13023,84228
31,25	13810,04631
43,75	14187,4579
56,25	14707,78262
68,75	15401,21952
81,25	16077,81896

93,75 16807,30007

Παλινδρόμηση ΑΕΠ – Επενδύσεις Δυτική Μακεδονία

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,412507966
R Square	0,170162822
Adjusted R Square	0,031856626
Standard Error	220,9376041
Observations	8

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	60056,81869	60056,81869	1,230334049	0,30981034
Residual	6	292880,5494	48813,4249		
Total	7	352937,3681			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	1989,329614	319,5142057	6,22610694	0,000793677	1207,505945	2771,153282	1207,505945	2771,153282
Δυτική Μακεδονία	1,312601279	1,183372034	1,109204241	0,30981034	-1,583007893	4,208210451	-1,583007893	4,208210451

PROBABILITY OUTPUT

<i>Percentile</i>	<i>Δυτική Μακεδονία</i>
6,25	2025,439839
18,75	2035,967227
31,25	2247,639814
43,75	2343,418173
56,25	2373,931271
68,75	2443,11022
81,25	2528,818168
93,75	2665,530249

Παλινδρόμηση ΑΕΠ – Επενδύσεις Ήπειρος

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,931417988

R Square	0,867539468
Adjusted R Square	0,845462713
Standard Error	99,34683461
Observations	8

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	387848,4552	387848,4552	39,29651146	0,000765526
Residual	6	59218,76129	9869,793548		
Total	7	447067,2165			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	1094,704557	149,432149	7,325763328	0,000330525	729,0569934	1460,352121	729,0569934	1460,352121
Ήπειρος	3,585982422	0,572046269	6,268692962	0,000765526	2,186234603	4,985730241	2,186234603	4,985730241

PROBABILITY OUTPUT

<i>Percentile</i>	<i>Ήπειρος</i>
6,25	1670,053246
18,75	1673,33762
31,25	1879,64997

43,75 1972,74849
 56,25 2092,60097
 68,75 2156,924361
 81,25 2245,775434
 93,75 2350,539788

Παλινδρόμηση ΑΕΠ – Επενδύσεις Σύνολο Περιοχής

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,954898582
R Square	0,911831301
Adjusted R Square	0,897136518
Standard Error	736,9607975
Observations	8

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	33700790,42	33700790,42	62,05136142	0,000221668
Residual	6	3258667,302	543111,217		
Total	7	36959457,72			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
--	---------------------	-----------------------	---------------	----------------	------------------	------------------	--------------------	--------------------

Intercept	13283,9881	1197,721205	11,09105195	3,19995E-05	10353,26775	16214,70845	10353,26775	16214,70845
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	4,889684601	0,620733508	7,877268653	0,000221668	3,370803314	6,408565888	3,370803314	6,408565888

PROBABILITY OUTPUT

<i>Percentile</i>	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
6,25	19135,25808
18,75	20075,45492
31,25	21368,00011
43,75	22048,91206
56,25	22872,98087
68,75	23815,99446
81,25	24774,84831
93,75	25850,99534

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ