

Αναπτυξιακός - συγκοινωνιακός σχεδιασμός και το κατά Myrdal αδύναμο κράτος

Του κ. **ΑΝΤ. ΚΑΛΤΣΟΥΝΗ**

Δρος Οικ. και Κοιν. Επιστ., Μηχανικού

Συνέχεια εκ προηγούμενου τεύχους

Το αναπτυξιακό αυτό αρνητικό φαινόμενο (δυναμικό σύστημα ανάπτυξης) ως αποτέλεσμα των θεωριών του εκμοντερνισμού άφησε βαθιές πληγές και στη χώρα μας. Οι περιφερειακές ανισότητες (αδυναμίες) παρά τη στήριξη της Ε.Ε. συνεχίζουν να είναι μεγάλες περισσότερο από το 30% του πληθυσμού της χώρας κατοικεί και εργάζεται στην περιοχή της πρωτεύουσας, όπου παράγεται περισσότερο από το 60% του εθνικού εισοδήματος.¹

Η ηγεσία του αυστηρά κεντρικά δομημένου ελληνικού κράτους βρίσκεται στην πρωτεύουσα, με συνέπεια να γίνει η περιοχή αυτή το κύριο σημείο αναφοράς της χώρας. Κάποιες προσπάθειες που έγιναν τα τελευταία χρόνια για αποκέντρωση δεν έδειξαν ιδιαίτερα αποτελέσματα. Χαρακτηρίστηκαν σαν ενέργειες μιας συγκεντρωμένης αποκέντρωσης, διότι οι αρμοδιότητες που μεταβιβάστηκαν στη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση ήταν κυρίως αρμοδιότητες χωρίς ιδιαίτερη σημασία και φθοροποιές για την κεντρική εξουσία.

Αποτέλεσμα αυτής της αναπτυξιακής στρατηγικής είναι και η ακτινωτή μορφή του συστήματος των μεταφορών με κέντρο την πρωτεύουσα. Η επικοινωνία πολλών περιοχών και ιδιαίτερα στις θαλάσσιες και αερομεταφορές γίνεται μέσω της πρωτεύουσας. Επίσης ότι παράγεται στις εκτός Αθηνών περιοχές συγκεντρώνεται (μεταφέρεται) στην Αθήνα και από εκεί διοχετεύεται ξανά στην ενδοχώρα.

Σε πολλές περιοχές της χώρας και κυρίως σε εκείνες όπου οι υποδομές των μεταφορών παρουσιάζουν οξυμένα προβλήματα το Α.Ε.Π. αντί να αυξάνεται μειώνεται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ήπειρος, στην οποία σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το Α.Ε.Π. κατά τη 10ετία 1988-1998 μειώθηκε από 43,5% του μέσου κοινοτικού σε 41,8%. Ιδιαίτερα έντονα συνεχίζουν επίσης να είναι τα προβλήματα των μεταφορών και στην υπόλοιπη χώρα παρά τις υψηλές χρηματοδοτήσεις της Ε.Ε.

Χαρακτηριστικά τέτοια προβλήματα είναι:

1. Στοιχεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας.

Η ανεπάρκεια, η κακή κατάσταση και η εποχικότητα του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα στη σύνδεση της δυτικής και ανατολικής Ελλάδας.

Η κακή κατάσταση και η ανεπάρκεια του σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι μεγάλες ελλείψεις στις υποδομές των αεροδρομίων.

Η ανεπάρκεια των υποδομών και της λειτουργίας των περισσότερων λιμένων της χώρας.

Τα οξυμένα κυκλοφοριακά προβλήματα των αστικών κέντρων και ιδιαίτερα της πρωτεύουσας.

Οι δυσχέρειες και το υψηλό κόστος στη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί, ότι και τα συγκοινωνιακά έργα (υποδομές) που ολοκληρώνονται παρουσιάζουν εκτός των μεγάλων καθυστερήσεων και υπερβάσεων του προϋπολογισμού τους και αυξημένα κατασκευαστικά προβλήματα (κακοτεχνίες). Σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. από τα έργα που ολοκληρώθηκαν τα τελευταία χρόνια με κοινοτικές συγχρηματοδοτήσεις 9 στα 10 παρουσιάζουν μικρότερες ή μεγαλύτερες κακοτεχνίες και ελλείψεις.²

Στα πολιτικά κόμματα κυριάρχησαν χαρισματικοί ηγέτες και μέλη των οικογενειών των. Μεγάλο μέρος των πολιτικών και ιδιαίτερα εκείνων που αποκομίζουν οφέλη από μια τέτοια συνεχιζόμενη κατάσταση διάκειται εχθρικά προς κάθε προσπάθεια για μια σύγχρονη αναπτυξιακή πορεία, δηλαδή για εκσυγχρονισμό του κράτους. Η πολιτική ηγεσία στηρίζεται κυρίως σε πελατειακές σχέσεις. Ο απόλυτος συγκεντρωτισμός του κράτους κυβέρνησε τη χώρα για πολλές δεκαετίες αρκετά αυταρχικά.

Κάθε κριτική σκέψη για την εφαρμοζόμενη αναπτυξιακή πολιτική (θεωρίες εκμοντερνισμού), χαρακτηρίζονταν από την κρατική εξουσία αρνητικά. Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης ήταν να μεταναστεύσει αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό της χώρας. Φυσικό αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν εκτός από την αυστηρά συγκεντρωτική δομή του κράτους, η δημόσια διοίκηση να εξυπηρετεί κυρίως πελατειακές σχέσεις.³

Έτσι έχουμε το φαινόμενο η δημόσια διοίκηση και κατ' επέκταση και το τμήμα της που ασχολείται με τον αναπτυξιακό-συγκοινωνιακό σχεδιασμό να είναι όργανο του εκάστοτε κυβερνώντος κόμματος. Το να είναι κάποιος στέλεχος της δημόσιας διοίκησης και συγχρόνως του κυβερνώντος κόμματος δεν είναι σπάνιο φαινόμενο.

Αυτό όμως οδηγεί σε εσωτερική ταύτιση κυβερνώντος Κόμματος και δημόσιας διοίκησης.

Αποτέλεσμα αυτής της ταύτισης είναι να γίνεται η δημόσια διοίκηση ο μεγαλύτερος εργοδότης, δηλαδή να υπερπληρώνεται με ακατάλληλο προσωπικό.

Συνέπεια των παραπάνω αδυναμιών του ελληνικού κράτους είναι να αποτελεί και η έννοια της διαφθοράς καθημερινότητα.⁴ Η κατάσταση αυτή ανάγκασε την κυβέρνηση να κηρύξει εκστρατεία κατά της διαφθοράς.⁴

2. Καθημερινή 17/1/01, 1/4/01, Ελευθεροτυπία 1/4/02.

3. Σωτηρόπουλος, Α.: Η κορυφή του πελατειακού κράτους, Εκδόσεις Ποταμός 2001.

4. Θεοδωράκης, Μ.: Περιρέουσα σήψη, Ελευθεροτυπία 22/2/02, Κουμάνιος, Γ.: Η σκοτεινή πλευρά, Καθημερινή 10/3/02, Λυγερός, Σ.: Οι βαρώνοι, οι υπάλληλοι, η διαπλοκή και οι νόμοι, Καθημερινή 17/2/02, Κωνσταντόπουλος, Ν.: Διαπλοκή, πολιτικό χρήμα και καχεκτική Δημοκρατία, Καθημερινή 3/3/02, Επενδυτής 16/3/02, Ελευθεροτυπία, 10/4/02.

Έτσι λοιπόν φυσική εξέλιξη αυτής της κατάστασης είναι τα αναπτυξιακά προγράμματα να μην έχουν τη σημασία ενός βασικού σχεδίου στα πλαίσια του οποίου χαράσσονται και υλοποιούνται οι βασικές κατευθύνσεις της κυβερνητικής αναπτυξιακής πολιτικής.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα ο δημόσιος σχεδιασμός-προγραμματισμός να μην είναι δεσμευτικός για την εκάστοτε Κυβέρνηση, να είναι πρόχειρος και ξένος προς την πραγματικότητα.

Από 1.1.1981 η Ελλάδα γίνεται πλήρες μέλος της Ε.Ε.

Αίτηση για ένταξη είχε υποβάλει στις 8.6.1959, η δε συμφωνία υπεγράφη στις 7.5.1961 και τέθηκε σε ισχύ την 1.11. 1962.

Η πλήρης ένταξη (1.1.81) βρίσκει τη χώρα, σύμφωνα με την άποψη πολλών ειδικών ελλήνων και ξένων, αρκετά απροετοίμαστη, παρότι είχε μεσολαβήσει μια εικοσαετία από τη μέρα που τέθηκε σε ισχύ η υπογραφείσα συμφωνία ένταξης.

Τα προβλήματα στον κοινωνικο-οικονομικό τομέα είναι αρκετά και δύσκολα.

Τον πρώτο χρόνο ένταξης μειώνονται οι εξαγωγές της Ελλάδας προς τις άλλες χώρες μέλη κατά 10%, ενώ οι εισαγωγές αυξάνονται κατά 20%.

Προϊόντα από χώρες μέλη κατακλύζουν την ελληνική αγορά. Το γεωργικό ισοζύγιο αρχίζει να γίνεται αρνητικό.

Η απόσταση που χωρίζει την ελληνική βιομηχανία από εκείνη των λοιπών χωρών μελών της Κοινότητας συνεχίζει να μεγαλώνει.

Το χρέος και το αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο παραμένουν σε υψηλά επίπεδα.

Τα αυστηρά οικονομικά μέτρα που παίρνονται από την Κυβέρνηση και η οικονομική βοήθεια από την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν δείχνουν να μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική μεταβολή στην κατάσταση. Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (Κ.Π.Σ.) παρουσιάζουν αποκλίσεις και ιδιαίτερα στον κατασκευαστικό τομέα (τεχνικές υποδομές).⁵

Έτσι η αναπτυξιακή πολιτική που εφαρμόστηκε κατά τη μεταπολεμική περίοδο και στη χώρα μας, όπως και στα υπόλοιπα περιφερειακά κράτη, στα πλαίσια του κλασικού και νεοκλασικού διεθνούς καταμερισμού εργασίας δεν κατάφερε να φέρει τα αναμενόμενα «θετικά» αποτελέσματα, αντί αυτών προκάλεσε τη δυαδική ανάπτυξη, δηλαδή την κρίση.

Το χρέος των χωρών της Περιφέρειας ξεπέρασε προ πολλού το ποσό των 1.500 δισεκ. Δολλαρίων.⁶

Η Ελλάδα θεωρητικά τουλάχιστον σαν πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατά συνέπεια και του μητροπολιτικού καπιταλισμού έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει μια πιο ανεξάρτητη οικονομική πολιτική, δηλαδή έναν πιο ολοκληρωμένο και αυτοδύναμο αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Αυτό όμως απαιτεί σύγχρονο κράτος.

Αναπτυξιακά προγράμματα με αδύναμο κράτος είναι αδύνατο να υλοποιηθούν και κατά συνέπεια να επιτευχθούν οι επιδιώξεις (στόχοι) του αναπτυξιακού-συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

5. Στοιχεία Υ.Π.Ε.Θ.Ο., Επενδυτής 16-17/6/01.

6. Στοιχεία Παγκόσμιας Τράπεζας και λοιπών διεθνών οργανισμών.