

Αναπτυξιακός - συγκοινωνιακός σχεδιασμός και το κατά Myrdal αδύναμο κράτος

Του κ. Αντώνη ΚΑΛΤΣΟΥΝΗ
Δρος Οικον. και Κοιν. Επιστημών, Μηχανικού

1.0. Γενικές Έννοιες

Όπως γνωρίζουμε, κάθε κοινωνία ή οικονομική μονάδα, που δρα ορθολογικά, προετοιμάζεται για την κάλυψη των αναγκών (απαιτήσεων) τόσο του εγγύτερου, όσο και του απώτερου μέλλοντος. Η προετοιμασία αυτή, η οποία με βάση την ορθολογική κατανομή των διαθέσιμων μέσων (πόρων) έχει ως επιδίωξη την επιτυχία καθορισμένων (προσδιορισμένων) στόχων, αποτελεί ένα σχέδιο δράσης.

Ο σχεδιασμός ως ορθολογική διαδικασία κατανομής των διαθέσιμων πόρων για την επίτευξη προσδιοριζόμενων (επιθυμητών) μελλοντικών στόχων έχει πολύ παλιές ρίζες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κατασκευή των πρώτων λίθινων εργαλείων για την καλλιέργεια της γης, δηλαδή οι αρχαίοι (προϊστορικοί) μας πρόγονοι συνειδητοποίησαν, ότι οι ανάγκες επιβίωσης θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν καλύτερα στα πλαίσια ενός σχεδίου δράσης.

Γενικά μπορεί να υποστηριχθεί, ότι ο σχεδιασμός ως εξειδικευμένη δραστηριότητα και ως επιστημονικός κλάδος αποτελεί απόρροια των προσπαθειών ικανοποίησης των αναγκών (απαιτήσεων). Είναι κλάδος της διοικητικής επιστήμης και αποτελεί την πρώτη από τις βασικές λειτουργίες της Διοίκησης (Management). Εκπονείται και υλοποιείται τόσο στα πλαίσια της μακροοικονομικής ανάλυσης, όσο και της μικροοικονομικής.

Οι έννοιες «Σχεδιασμός» και «Προγραμματισμός»¹ δεν αποτελούν ταυτολογική έκφραση. Ο σχεδιασμός αναφέρεται σε μακροχρόνιες επιδιώξεις, ενώ ο προγραμματισμός έχει κυρίως ποσοτικό χαρακτήρα και βραχυχρόνια διάσταση και επικεντρώνεται στην υλοποίηση των αποφάσεων, που απορρέουν από τις επιδιώξεις του σχεδιασμού. Δηλαδή προγραμματισμός είναι η διαδικασία, που μετατρέπει τις επιλογές (στρατηγικές) του σχεδιασμού σε συγκεκριμένα πρότυπα δράσης (προγράμματα) για εφαρμογή.

1. Αθανασόπουλος Κ., ΓΕ.: Θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής ανάπτυξης. Τόμ. Α', Δ' έκδ. Αθήναι, 2000, σ. 81.

Μερικοί χαρακτηριστικοί ορισμοί της έννοιας του σχεδιασμού είναι:

Σχεδιασμός είναι μία λογικά οργανωμένη προσπάθεια επιλογής των καλύτερων δυνατών εναλλακτικών λύσεων (στρατηγικών) για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων (επιδιώξεων).

Σχεδιασμός είναι μία συνειδητή μεθοδολογία λήψης αποφάσεων, η οποία έχει ως στόχο τον έλεγχο του μέλλοντος.

Σχεδιασμός είναι μία τυποποιημένη διαδικασία για να παραχθεί το προκαθορισμένο (επιθυμητό) αποτέλεσμα στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος αποφάσεων.

Σχεδιασμός είναι η διαδικασία, η οποία επισημαίνει έγκαιρα τα παρόντα και τα μέλλοντα κρίσιμα θέματα μίας επιχείρησης και αναπτύσσει τρόπους επίλυσής τους, οι οποίοι πρέπει να είναι συνεπείς με τους πόρους και τους περιορισμούς του περιβάλλοντος της επιχείρησης.

Σχεδιασμός είναι μία δραστηριότητα, στα πλαίσια της οποίας, με βάση τη συνεχή επεξεργασία πληροφοριών, λαμβάνονται μέτρα για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω και οι δραστηριότητες μίας χώρας σε θέματα ανάπτυξης για να είναι επιτυχείς, απαιτούν συντονισμό σύνθετων ενεργειών και διαδικασιών, οι οποίες στηριζόμενες σε μία συνεπή κατανομή των διαθέσιμων παραγωγικών πόρων στους διάφορους τομείς δραστηριοτήτων, επιδιώκουν την καλύτερη δυνατή κοινωνικοοικονομική εξέλιξη, δηλαδή την κάλυψη στο άμεσο και έμμεσο μέλλον των αναγκών του κοινωνικού συνόλου. Οι διαδικασίες αυτές αποτελούν το αντικείμενο του αναπτυξιακού σχεδιασμού, ο οποίος κυρίως εκτείνεται σε μακροοικονομικό επίπεδο.

Στην έννοια του αναπτυξιακού σχεδιασμού έχουν δοθεί αρκετοί ορισμοί, μερικοί από αυτούς είναι:

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι μία συνεπής και συνειδητή διαδικασία, η οποία έχει κατεύθυνση το μέλλον και στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης.

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι το γνωστικό αντικείμενο, το οποίο με κύριο εργαλείο την επιστημονική παρατήρηση και την εμπειρία θέτει ως επιδίωξη τη βελτίωση των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών.

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι οι δραστηριότητες, οι οποίες αποσκοπούν στην υλοποίηση των στόχων της αναπτυξιακής πολιτικής.

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι ένα εργαλείο, που χρησιμοποιείται για την επιτυχή προώθηση των αναπτυξιακών επιδιώξεων.

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι η επιστημονική μέθοδος, η οποία συνεισφέρει στο να επιτευχθεί προς μία επιθυμητή και προβλέψιμη κατεύθυνση η κοινωνική αλλαγή.

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι η απάντηση της κοινωνίας στην ανάγκη για κάθε καθοδηγούμενη κοινωνική αλλαγή, η οποία να στοχεύει σε καλύτερο επίπεδο διαβίωσης του κοινωνικού συνόλου.

Αναπτυξιακός σχεδιασμός είναι η διαδικασία, η οποία εξελίσσεται στα πλαίσια μίας λογικής σειράς, όπου τις κύριες ενότητες αποτελούν: η ανάλυση, ο προσδιορισμός στόχων και η λήψη μέτρων για την επιτυχία των στόχων.

Επίσης, κατ' άλλη άποψη μία σχεδιασμένη επέμβαση στην εξέλιξη των συνθηκών διαβίωσης παρέχει πολλές ελπίδες για βελτίωσή τους².

2. Geiger/Mansilla: *Unterentwicklung, Frankfurt/M. 1983, σελ.33, κ.ε.*

Βασικές ενότητες του αναπτυξιακού σχεδιασμού αποτελούν ο πολεοδομικός, ο χωροταξικός και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός. Είναι γενικά αποδεκτό, ότι ο εκσυγχρονισμός των μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για μία αυτοδύναμη και ισόρροπη ανάπτυξη. Οι χωροταξικές και πολεοδομικές αγκυλώσεις μπορούν να ξεπεραστούν μόνο στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, δηλαδή η ανταγωνιστική ικανότητα κάθε χώρας καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την απόδοση των μεταφορών. Όλες οι έρευνες, που έγιναν σε παγκόσμιο επίπεδο στα θέματα ανάπτυξης έδειξαν με σαφήνεια, ότι οι αναπτυξιακές αδυναμίες είναι κυρίως αποτέλεσμα ενός ατελέσφορου συστήματος μεταφορών.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την έως τώρα παρουσίαση, ο σχεδιασμός, που έχει ως στόχο τη βελτίωση των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών (κάλυψη αναγκών) παρουσιάζει ιδιαιτερότητες, οι οποίες δημιουργούν δυσκολίες, τόσο στον προσδιορισμό του προβλήματος, όσο και στο να γνωρίζουμε εάν το πρόβλημα λύθηκε οριστικά και κυρίως διότι το κάθε πρόβλημα (σύστημα) αποτελεί υποπρόβλημα (υποσύστημα) ενός άλλου προβλήματος (συστήματος). Για παράδειγμα οι μεταφορές είναι αποτέλεσμα και προϋπόθεση των μετακινήσεων, με συνέπεια το σύστημα των μεταφορών να αποτελεί υποσύστημα του οικιστικού (πολεοδομικού) και χωροταξικού συστήματος, τα οποία με τη σειρά τους αποτελούν υποσυστήματα του γενικότερου συστήματος της περιφερειακής ανάπτυξης.

Κατά συνέπεια, λοιπόν, και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός δεν είναι εύκολη υπόθεση, απαιτεί πολύπλευρες γνώσεις, διότι ασχολείται με τον ζωτικό χώρο του ανθρώπου και προσπαθεί (επιδιώκει) να κατοχυρώσει σε αυτόν το χώρο τη λειτουργικότητα για μεγάλο χρονικό διάστημα, μειώνοντας έτσι και τις καταχρήσεις και τις αναπτυξιακές στρεβλώσεις στο ελάχιστο δυνατό.

Θεωρείται ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός, φαινομενικά τουλάχιστον, ευκολότερος από τον αναπτυξιακό σχεδιασμό διότι αποτελεί υποσύστημά του. Περιλαμβάνει όλες εκείνες τις διαδικασίες, οι οποίες αφορούν την επεξεργασία πληροφοριών και οι οποίες θα μας επιτρέψουν: να αποφανθούμε για τις υπάρχουσες αδυναμίες του συστήματος των μεταφορών, να θέσουμε στόχους για το ξεπέραςμα των αδυναμιών, και να λάβουμε μέτρα για την επιτυχή έκβαση των στόχων.

Δηλαδή με άλλα λόγια και η διαδικασία του συγκοινωνιακού σχεδιασμού εξελίσσεται στα πλαίσια μίας λογικής σειράς, όπου τις κύριες ενότητες αποτελούν: η ανάλυση, ο προσδιορισμός στόχων και η λήψη μέτρων.

Με βάση, λοιπόν, τα παραπάνω, σημείο εκκίνησης κάθε κλασικής προσπάθειας για συγκοινωνιακό σχεδιασμό θα πρέπει να είναι ο προσδιορισμός μέτρων, τα οποία θα μας επιτρέψουν μία επαρκή κάλυψη της ζήτησης για μεταφορές. Κύρια βοηθήματα αποτελούν εδώ οι παρατηρήσεις, δηλαδή η κατανόηση της υπάρχουσας κατάστασης με τη βοήθεια στατιστικών στοιχείων και κυκλοφοριακών μετρήσεων, οι οποίες στην πραγματικότητα είναι υποκειμενικά μεγέθη διότι στηρίζονται σε δείγματα.

Το σύστημα π.χ. των μεταφορών χωρίζεται σε επί μέρους υποσυστήματα. Χαρακτηριστικά τέτοια υποσυστήματα είναι: οι οδικές μεταφορές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές, η ήπια κυκλοφορία κ.ά..

Σκοπός του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και κατά συνέπεια και του αναπτυξιακού είναι: η σταθεροποίηση της οικονομίας, η μεγιστοποίηση της ευημερίας, η ισόρροπη ανά-

πτυξη, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η σωστή κατανομή των πόρων, η ικανοποίηση των αναγκών, η πλήρης απασχόληση, η δικαιότερη κατανομή του εισοδήματος, η επιτευξη κοινωνικής αρμονίας, η οικονομική ανεξαρτησία, η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η προώθηση των κοινωνικών υποδομών, η μείωση των χωροταξικών και οικιστικών στρεβλώσεων, ο περιορισμός της ερήμωσης περιοχών κ.ά..

2.0 Η εξέλιξη των αναπτυξιακού - συγκοινωνιακού σχεδιασμού

Ο σχεδιασμός ως κύριο γνωστικό αντικείμενο της αναπτυξιακής πολιτικής είναι σχετικά νέος. Η συμβολή του για την υπερφαλάγγιση κοινωνικοοικονομικών αδυναμιών κρίθηκε αναγκαία μετά τη μεγάλη παγκόσμια οικονομική κρίση του μεσοπολέμου (1929-1930). Αποτελεί κεντρική ενότητα της οικονομικής θεωρίας του Keynes στην οποία, όπως γνωρίζουμε, στηρίχθηκαν οι αναπτυξιακές προσπάθειες για την αντιμετώπιση της παραπάνω κρίσης.

Οι συζητήσεις σε διεθνές επίπεδο για την αναγκαιότητα του αναπτυξιακού σχεδιασμού, όπως και των επί μέρους ενοτήτων (υποσυστημάτων του) αρχίζουν να γίνονται κατά την μεταπολεμική περίοδο εμφανείς και ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία του '60, όπου οι υπάρχουσες γνώσεις για το γνωστικό αντικείμενο του αναπτυξιακού σχεδιασμού θεωρήθηκαν ως μη ικανοποιητικές (επαρκείς). Η ζήτηση γνώσεων για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό αυξάνει την παραπάνω δεκαετία με πολύ γρήγορους ρυθμούς διότι ελπίζεται, ότι με την ανάπτυξη (εξέλιξη) του θα αποκτηθούν οι αναγκαίες γνώσεις (προϋποθέσεις) για την επίλυση σύνθετων (πολύπλοκων) κοινωνικοοικονομικών προβλημάτων, στα οποία οι υπάρχουσες αδυνατούν να συνεισφέρουν στην επίλυσή τους.

Στην αναζήτηση αυτή βρήκαν την ανάλογη θέση εμπειρίες της κοινωνιολογίας, της οικονομίας, των πολιτικών και άλλων συναφών επιστημών. Στα τέλη της δεκαετίας του '60 συμμετείχαν στις παραπάνω συζητήσεις όλοι οι επιστημονικοί κλάδοι και θεωρητικοί από όλο το πολιτικό φάσμα³.

Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός, όπως και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός, είναι μία χρονικά εξειδικευμένη δραστηριότητα. Διακρίνεται από την άποψη του χρονικού ορίζοντα στον οποίο εκτείνεται σε βραχυχρόνιο, μεσοχρόνιο και μακροχρόνιο. Η διάκριση αυτή κυρίως εξυπηρετεί πρακτικούς λόγους. Εκπονείται από διεθνείς οργανισμούς (Παγκόσμια Τράπεζα⁴, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Ο.Η.Ε. κ.λ.), από συνασπισμούς κρατών, από κρατικούς φορείς, από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης κ.λ.. Υλοποιείται, όπως είδαμε, στα πλαίσια αναπτυξιακών προγραμμάτων.

Αναπτυξιακό πρόγραμμα είναι ένα συστηματικό και ολοκληρωμένο πλαίσιο δράσης ενός φορέα κρατικού ή μη, ο οποίος ως επί το πλείστον είναι ο υπεύθυνος για την εφαρμογή (υλοποίησή) του και με το οποίο αποσκοπεί με άμεσα και έμμεσα μέσα (χρηματοδότηση, κίνητρα, κατευθυντήριες οδηγίες κ.λ.) σε μία συνεπή διάθεση των πόρων για την επιτυχή υλοποίηση των αναπτυξιακών επιδιώξεων.

3. *Kaltsounis, A.: Probleme der staatlichen Planung in Griechenland, Berlin 1988 σελ.192, κ.ε..*

4. *Βλ. Δεληθέου, Β.: Τοπική ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση, Θεσμικό πλαίσιο, Αναπτυξιακά Προγράμματα. Παγκοσμιοποίηση. Αθήναι, 2002.*

Στη χώρα μας άρχισαν να εκπονούνται και να εφαρμόζονται κατά τη μεταπολεμική περίοδο και ιδιαίτερα από τις αρχές της δεκαετίας του '60. Στο χρονικό αυτό διάστημα εκπονήθηκαν αρκετά πενταετή αναπτυξιακά προγράμματα και περί τους 50 αναπτυξιακού νόμους⁵.

Αρνητικά φορτισμένη είναι η έννοια του αναπτυξιακού σχεδιασμού στις οικονομικές και αναπτυξιακές θεωρίες, που έχουν ως κεντρική ενότητα τον ελεύθερο ανταγωνισμό (Νεοφιλελεύθερη Οικονομική Θεωρία), διότι λαμβάνεται σαν μία διαδικασία (Prozess), η οποία περιορίζει (εμποδίζει) την ελεύθερη εξέλιξη της αγοράς. Ο σχεδιασμός στα πλαίσια των θεωριών αυτών μεταλλάσσεται σε «στρατηγικό σχεδιασμό» και έχει ως κύριο στόχο, όπως και η έννοια «στρατηγικός/στρατηγική» ορίζει την επιβίωση μίας επιχείρησης αξιοποιώντας ορθολογικά τα δικά της πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες του ανταγωνιστή (αντιπάλου) της. Δηλαδή, στόχος του στρατηγικού σχεδιασμού είναι η ορθολογική χρησιμοποίηση και εκμετάλλευση τόσο των πόρων της επιχείρησης π.χ. περιοχής, όσο και των αδυναμιών του ανταγωνιστή (αντιπάλου) της για την υπερνίκηση (εξουδετέρωση) του. Πρωτο-χρησιμοποιήθηκε και αναπτύχθηκε, όπως και πολλά από τα υπόλοιπα σύγχρονα γνωστικά αντικείμενα, στις ένοπλες δυνάμεις των Η.Π.Α.

Με βάση, λοιπόν, αυτή την εξέλιξη και ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός, ο οποίος στην παραδοσιακή (κλασική) του μορφή ως δημόσια επένδυση είχε ως κύρια επιδίωξη την ισόρροπη ανάπτυξη, δηλαδή την κατασκευή των απαιτούμενων τεχνικών συγκοινωνιακών υποδομών, οι οποίες αποτελούσαν προϋπόθεση για την καλύτερη δυνατή ανάπτυξη μίας περιοχής, μεταλλάσσεται σε σχέδιο δράσης ιδιωτικών επενδύσεων, των οποίων η επιβίωση εξαρτάται, όπως είδαμε, από την ισχύ του ανταγωνιστή, δηλαδή πρωταρχικός του στόχος θα πρέπει να είναι η αποδυνάμωση του ανταγωνιστή. Έτσι, στα πλαίσια αυτής της πορείας, και οι συγκοινωνίες όχι μόνο ως υπηρεσίες μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων, αλλά και ως συγκοινωνιακές τεχνικές υποδομές αντιμετωπίζονται ως ιδιωτικές επενδύσεις. Προϊόν αυτής της κατάστασης είναι το «Σύστημα Σύμβασης Παραχώρησης», σύμφωνα με το οποίο κατασκευάζονται και στη χώρα μας τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα, δηλαδή τα έργα που έχουν ενδιαφέρον ως ιδιωτικές επενδύσεις⁶.

3.0. Ο αναπτυξιακός - συγκοινωνιακός σχεδιασμός στον περιφερειακό καπιταλισμό

Σύμφωνα με τη μέχρι τώρα περιγραφή και ανάλυση, οι κυριώτεροι λόγοι, που επιβάλλουν την εκπόνηση και εφαρμογή του αναπτυξιακού-συγκοινωνιακού σχεδιασμού είναι: η μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, η προώθηση των κοινωνικών υποδομών, η μείωση των πολεοδομικών αντιθέσεων, η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η αποφυγή συσσώρευσης πληθυσμού (δυαδική ανάπτυξη), η προώθηση της ανάπτυξης, η μείωση της αβεβαιότητας ως προς την εξέλιξη της ανάπτυξης με τον καθορισμό συγκεκριμένων στόχων και τρόπων υλοποίησης, η υποβοήθηση της εναρμόνισης των ιδιωτικών επιλογών προς τις γενικότερες αναπτυξιακές επιδιώξεις, η ύπαρξη κριτηρίων σύμφωνα με τα οποία

5. Στοιχεία Υ.Π.Ε.Θ.Ο. Αθανασόπουλος Κ.ΓΕ.: Ό.π., Τόμ. Α', Β', Γ'.

6. Καλιτσούνης, Α.: Σύστημα Σύμβασης Παραχώρησης, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής ΕΜΠ, τόμος 2, τεύχος 1, Σεπτέμβριος 2001. Για τις ιδιωτικές επενδύσεις βλ. Δεληθόου Β.: Το νομικό καθεστώς προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού και επενδύσεων αναπτυξιακού χαρακτήρα. Αθήνα, 1996, σ. 30 επόμεν.

σταθμίζεται και ελέγχεται η πορεία της αναπτυξιακής προσπάθειας και τροποποιείται (προσαρμόζεται) ανάλογα.

Για να έχει όμως επιτυχία ο αναπτυξιακός-συγκοινωνιακός σχεδιασμός θα πρέπει να είναι μία συνεχής διαδικασία (Prozess), δεν αρκεί να εκπονήσουμε ένα αναπτυξιακό σχέδιο (πρόγραμμα), να αναθέσουμε σε κάποιους φορείς τυπικά την εφαρμογή του και μετά να το ξεχάσουμε. Δηλαδή, θα πρέπει να είναι πραγματικός, δεσμευτικός και να μην θεωρείται απλά σαν κείμενο πολιτικής σκοπιμότητας, που παίζει κάποιο ρόλο μόνο στους εσωτερικούς και εξωτερικούς κύκλους της γραφειοκρατίας, όπως ακριβώς συνέβη σε πολλές χώρες⁷.

Οι παραπάνω αδυναμίες του αναπτυξιακού-συγκοινωνιακού σχεδιασμού (προγραμματισμού) είναι κοινά γνωρίσματα χωρών του περιφερειακού καπιταλισμού και σύμφωνα με τον Myrdal, γνωρίσματα του «αδύναμου - ανίσχυρου κράτους» (schwacher Staat)⁸. Στον όρο «αδύναμο κράτος» συμπεριλαμβάνει ο Myrdal όλα τα περιφερειακά κράτη, ανεξάρτητα από το πολιτικό σύστημα της χώρας.

Έτσι, λοιπόν, ένα από τα βασικά ερωτήματα κατά την περιγραφή και ανάλυση της κοινωνικο-οικονομικής δομής του περιφερειακού κράτους αποτελεί και ο ορισμός του ρόλου του «αδύναμου κράτους».

Πριν όμως προχωρήσουμε στην ανάλυση της δομής του αδύναμου (περιφερειακού) κράτους, καλό θα είναι να ασχοληθούμε και με τη μορφή του κράτους των οικονομικά αναπτυγμένων καπιταλιστικών κέντρων (μητροπολιτικό κράτος), διότι το περιφερειακό κράτος (αδύναμο κράτος), αποτελεί τον πρώτο και άμεσο εταίρο για διαπραγματεύσεις και συνομιλίες με τα μητροπολιτικά κέντρα και γιατί εκτός αυτού η υπανάπτυξη των περιφερειακών χωρών εκλαμβάνεται ως διαδικασία και αποτέλεσμα ενός καθυστερημένου και εξαρτημένου καπιταλισμού (περιφερειακός καπιταλισμός).

Η σχέση κράτους-κοινωνίας αποτελεί κύριο συστατικό στοιχείο όλων των θεωριών του κράτους από τον Marx και τον Max Weber μέχρι τον Gramsci, τον Althusser, τον Πουλαντζά κ.ά..

Τι είναι όμως το κράτος; Είναι ένα ιδιαίτερο δημιούργημα (separat), το οποίο βρίσκεται πάνω από την κοινωνία και λειτουργεί ανεξάρτητα από συγκεκριμένους σκοπούς και προσπάθειες των μελών της; Είναι ένα εργαλείο στα χέρια της τάξης, που βρίσκεται στην εξουσία, υπηρέτης και βοηθός της για την επίτευξη των στόχων της; Είναι μία ιδιαίτερη σχέση ή μήπως το κράτος είμαστε «όλοι εμείς»;

Σύμφωνα με τον Πουλαντζά, όπως είναι αδύνατο να υπάρξει μία γενικά αποδεκτή οικονομική θεωρία στα πλαίσια της οικονομικής επιστήμης, έτσι είναι αδύνατο να υπάρξει μία γενικά αποδεκτή θεωρία του κράτους στα πλαίσια της πολιτικής επιστήμης ή της επιστήμης της κοινωνιολογίας, με ένα αμετάβλητο θεωρητικό ιστό (αντικείμενο) στους διάφορους τρόπους παραγωγής. Μία τέτοια θεωρία του κράτους, η οποία θα ήταν γενικά αποδεκτή, θα μπορούσαμε να έχουμε μόνο στην περίπτωση, που το κράτος θα ήταν ένας

7. Nuscheler, F.: *Lern-und Arbeitsbuch Entwicklungspolitik, Bonn 1987, σελ. 110 κ.ε., Kaltsounis, A., Probleme..., ό.π., σ.37 κ.ε..*

8. Myrdal, G.: *Politisches Manifest ueber die Armut in der Welt. Frankfurt/M. 1972, σελ.33 κ.ε..*

αυτόνομος φορέας, ο οποίος θα ήταν χωρισμένος με σαφή (αναλλοίωτα) σύνορα από εκείνον της καπιταλιστικής οικονομίας. Αντίθετα όμως το κράτος των καπιταλιστικών μητροπολιτικών κέντρων παίζει μέσα στις καπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής έναν ειδικό ρόλο, και όπως σημειώνει ο Πουλαντζάς, η σχέση του κράτους προς τις σχέσεις παραγωγής είναι κυρίως μία πρώτη σχέση προς τις κοινωνικές τάξεις και τον ταξικό αγώνα. Οι σχέσεις παραγωγής και οι συνιστώσες από τις οποίες αποτελούνται, όπως οικονομική κυριότητα/νομή, εκδηλώνονται με τη μορφή ταξικών εξουσιαστικών σχέσεων, οι οποίες είναι στενά συνδεδεμένες με πολιτικές και ιδεολογικές σχέσεις από τις οποίες επικυρώνονται και νομιμοποιούνται⁹.

Επίσης, σύμφωνα με τον Max Weber, η πρώτη μορφή του καπιταλιστικού (μητροπολιτικού) κράτους στα πλαίσια του συστήματος Μητρόπολη - Αποικία έγινε σύμφωνα με τις βασικές αρχές του μερκαντισμού, πράγμα, που σημαίνει, ότι το μητροπολιτικό κράτος θα πρέπει να συμπεριφέρεται σαν να είναι εμπορική επιχείρηση¹⁰. Δηλαδή κύρια επιδίωξή του θα πρέπει να είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους και η εξουδετέρωση του ανταγωνιστή (αντιπάλου).

Έτσι, το σημερινό κράτος του οικονομικά αναπτυγμένου Κέντρου (μητροπολιτικός καπιταλισμός), το οποίο μαζί με το περιφερειακό κράτος (περιφερειακός καπιταλισμός) αποτελούν το διεθνές καπιταλιστικό σύστημα, είναι δημιούργημα αυτών των αρχών, οι οποίες με την πάροδο του χρόνου «εμπλουτίστηκαν» και με τις αρχές της κλασικής και νεοκλασικής οικονομικής θεωρίας, δηλαδή την ορθολογική εκμετάλλευση του συγκριτικού πλεονεκτήματος, το διεθνή καταμερισμό εργασίας και την ελευθερία των αγορών (ελεύθερος ανταγωνισμός).

Στα πλαίσια αυτού του διεθνούς συστήματος, που είναι συγχρόνως και ιεραρχικό σύστημα, όπου τον πρώτο ρόλο μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ανέλαβαν οι Η.Π.Α., τα περιφερειακά κράτη μεταβλήθηκαν κατά την μεταπολεμική περίοδο, κυρίως μέσω δανείων και επενδύσεων, που έγιναν σύμφωνα με τον κλασικό και νεοκλασικό διεθνή καταμερισμό εργασίας, από αποικίες σε περιφερειακές οικονομίες, οι οποίες προμηθεύουν τα μητροπολιτικά κέντρα με φθηνές πρώτες ύλες ή άλλα προϊόντα στην πλειονότητά τους γεωργικά (μονοκαλλιέργειες), τα οποία χρησιμοποιούνται κυρίως ως πρώτες ύλες. Συνέπεια αυτής της εξέλιξης είναι η οικονομία των χωρών αυτών να εξαρτάται από το πόσο το Κέντρο χρειάζεται αυτές τις πρώτες ύλες, καθώς και τις τιμές τις οποίες είναι διατεθειμένο να πληρώσει. Τα κέρδη των μητροπολιτικών κέντρων προέρχονται, κυρίως, από την ανταλλαγή πρώτων υλών με έτοιμα προϊόντα ή από την ανταλλαγή προϊόντων χαμηλής τεχνολογίας με προϊόντα υψηλής τεχνολογίας (άνιση ανταλλαγή).

Σύμφωνα, λοιπόν, με τα παραπάνω διαπιστώνουμε, ότι οι τα κράτη του περιφερειακού καπιταλισμού (αδύναμα κράτη) δεν αναπτύχθηκαν ιστορικά αυτόνομα, όπως τα σημερινά οικονομικά κέντρα, αλλά μέσα από συνθήκες εξάρτησης. Το σχήμα Κέντρο (Μητρόπολη) - Περιφέρεια, που αποτελεί, όπως είδαμε, το διεθνές καπιταλιστικό σύστημα, απεικονίζει τις δύο όψεις ενός και του αυτού νομίσματος. Αποτέλεσμα αυτής της στρα-

9. Poulantzas, N.: *Staatstheorie*. Hamburg 1978, σελ. 1978, σελ.24, κ.ε..

10. Weber, M.: *Staatssoziologie*. Berlin 1965, σελ.24.

τηγικής ήταν να δημιουργηθούν κατά τη μετάλλαξη των περιφερειακών χωρών από αποικίες σε περιφερειακές οικονομίες πολλά περιφερειακά κράτη, τα οποία λίγη σχέση έχουν με την πραγματικότητα, δηλαδή κράτη, που για σύνορα έχουν κάποιες ευθείες γραμμές, οι οποίες χαράχθηκαν από τη Μητροπόλη.

Η «αστική τάξη» των περιφερειακών (αδύναμων) κρατών, που είναι κυρίως μεταπρατική και αποτελεί δημιούργημα της εξαρτημένης ιστορικής εξέλιξής τους, δεν ήταν ποτέ σε θέση να παίξει σε εθνικό επίπεδο θετικό ρόλο στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη των χωρών αυτών, όπως έπαιξε η αστική τάξη των οικονομικά αναπτυγμένων καπιταλιστικών κέντρων, αλλά αντίθετα ο ρόλος της περιορίστηκε στην επέκταση και εξασφάλιση του περιφερειακού καπιταλισμού (αδύναμου κράτους) και κατά συνέπεια στην εδραίωση της εξάρτησης και της υπανάπτυξης. Σύμφωνα με το Jawaharlal Nehru η κυριαρχία των Μητροπόλεων στις αποικίες μπόρεσε και εδραιώθηκε μόνο, όταν δημιουργήθηκε η νέα αυτή μη παραγωγική τάξη, που τα συμφέροντά της ήταν στενά συνδεδεμένα με εκείνα των Μητροπόλεων¹¹. Στη νέα αυτή τάξη συμπεριλαμβάνονται κυρίως οι μεταπράτες, οι μεγαλογαιοκτήμονες και οι διάφοροι κερδοσκοποί από πώληση γης.

Επακόλουθο των παραπάνω είναι να υπάρχουν στο περιφερειακό κράτος, που όπως είδαμε ο Myrdal αποκαλεί «αδύναμο κράτος», μεγάλες ανισότητες στον κοινωνικο-οικονομικό τομέα. Στην εδραίωση και όξυνση αυτών βοηθά η ανεπάρκεια της νομοθεσίας και κυρίως η έλλειψη σεβασμού και η αδυναμία επιβολής και τήρησης των νόμων από όλους τους πολίτες. Επίσης, μη τήρηση της νομοθεσίας και των διατάξεων αυτής παρατηρείται σε μεγάλο βαθμό και από την πλευρά του κράτους. Εδώ παρατηρείται πολύ συχνά και το φαινόμενο μη σύννομων συναλλαγών μεταξύ κρατικών λειτουργών και ισχυρών προσώπων ή ομάδων, οι οποίες προσπαθούν να ευνοηθούν από μία κατάλληλη ρύθμιση των υποθέσεώς τους. Το περιφερειακό κράτος («αδύναμο κράτος») αποτελεί ενίοτε αντικείμενο λείας από την κυβερνητική, οικονομική και κοινωνική Ελίτ¹².

Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός που εφαρμόστηκε στα πλαίσια αυτής της εξέλιξης κατά τη μεταπολεμική περίοδο στις χώρες του περιφερειακού καπιταλισμού, είχε ως θεωρητικό υπόβαθρο τις θεωρίες του εκμοντερνισμού/εκσυγχρονισμού (Modernisierungstheorien), οι οποίες έγιναν γνωστές και ως νεοφιλελεύθερες αναπτυξιακές θεωρίες. Στόχος των θεωριών αυτών ήταν η ενσωμάτωση των περιφερειακών χωρών στο διεθνή καταμερισμό εργασίας (Διεθνές Εμπόριο), ο οποίος εκλαμβάνεται σαν μονόδρομος για την επίλυση των αναπτυξιακών προβλημάτων τους. Κεντρική ιδέα των παραπάνω θεωριών είναι, ότι οι χώρες της περιφέρειας με τη βοήθεια των αναπτυγμένων μητροπολιτικών κέντρων και τις εξωτερικές επενδύσεις, αφού περάσουν τα απαραίτητα αναπτυξιακά στάδια, στα πλαίσια πάντα του διεθνούς καταμερισμού εργασίας, θα εκσυγχρονισθούν και θα φθάσουν κάποτε στο επίπεδο ανάπτυξης των μητροπόλεων (βιομηχανικά κέντρα). Καθετί που δεν συμβαδίζει απόλυτα ή παρεκκλίνει από τα παραπάνω πρότυπα ανάπτυξης εκλαμβάνεται σαν υπανάπτυξη ή καθυστέρηση, η οποία θεωρείται ενδογενές φαινόμενο. Οι θεωρίες του εκμοντερνισμού (εκσυγχρονισμού) άρχισαν να συζητούνται στις αρχές της δεκαετίας του 50 πρώτα στις Η.Π.Α. και μετά στα ευρωπαϊκά κέντρα. Οι συν-

11. Nehru, J.: *The Discovery of India*. New York 1946, σελ.30, κ.ε..

12. Nuscheler, F.: *Lern-und Arbeitsbuch...*, ό.π., σ.110 κ.ε..

ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΑΛΞΕΙΣ

Αριθμ. τεύχους 53, Οκτώβριος 2002

Έκδοση Συνδέσμου Επιτελών Εθνικής Αμύνης

ΑΘΗΝΑΙ

θήκες στις Η.Π.Α. για μία τέτοια συζήτηση ήταν αρκετά ευνοϊκότερες από αυτές των ευρωπαϊκών κέντρων, γιατί οι Η.Π.Α. δεν είχαν προϊστορία αποικιοκρατικής δύναμης και εκτός αυτού ήταν η ηγέτιδα δύναμη του δυτικού κόσμου¹³.

Αποτέλεσμα αυτών των αναπτυξιακών θεωριών, που όπως είδαμε κύρια επιδίωξη τους ήταν η ενσωμάτωση των περιφερειακών χωρών στον κλασικό και νεοκλασικό διεθνή καταμερισμό εργασίας (άνιση ανταλλαγή) είναι η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση των χωρών αυτών, η οποία αντί να αμβλύνεται οξύνεται με επικίνδυνους ρυθμούς. Το μέσο εισόδημα των 20 πλουσιώτερων χωρών είναι 37 φορές μεγαλύτερο από το μέσο των 20 φτωχότερων χωρών. Το χάσμα αυτό διπλασιάστηκε τα τελευταία 40 χρόνια. Το 20% του παγκόσμιου πληθυσμού που βρίσκεται στην κορυφή της εισοδηματικής κλίμακας εισπράττει το 83% του παγκόσμιου εισοδήματος. Το 1/2 σχεδόν του παγκόσμιου πληθυσμού (2,8 δισεκατομμύρια άνθρωποι) έχει εισόδημα λιγότερο από 2 δολάρια την ημέρα¹⁴. Το χρέος των αναπτυσσόμενων χωρών από 21,6 δισεκ. που ήταν το 1961 ξεπέρασε προ πολλού τα 2.200 δισεκ. δολάρια.

Οι ξένες επενδύσεις, δηλαδή οι επενδύσεις, που έγιναν από τα καπιταλιστικά κέντρα στη βάση αυτής της αναπτυξιακής στρατηγικής, έγιναν κυρίως στις πρωτεύουσες των περιφερειακών χωρών ή σε περιοχές, που προσφέρονταν για την εκμετάλλευση και εξαγωγή των φυσικών πόρων (πρώτες ύλες), με αποτέλεσμα να έχουμε τη δημιουργία ενός δυαδικού συστήματος ανάπτυξης (Dualismussystem), δηλαδή ένα κάπως αναπτυγμένο σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα κέντρο και μία υπανάπτυκτη ενδοχώρα (περιφέρεια).

Ιδιαίτερα έντονες ήταν οι αρνητικές επιδράσεις της παραπάνω πολιτικής και στις τεχνικές υποδομές, και κυρίως στον τομέα των μεταφορών, του οποίου η εξέλιξη συμβαδίζει απόλυτα με αυτή της δυαδικής ανάπτυξης. Δηλαδή το υφιστάμενο σύστημα των μεταφορών των περιφερειακών χωρών δεν είναι αποτέλεσμα ενός αυτοδύναμου και ενδογενούς αναπτυξιακού σχεδιασμού, αλλά αποτέλεσμα μίας ευκαιριακής αναπτυξιακής πολιτικής, που ως κύριο στόχο είχε την εξασφάλιση (διευκόλυνση) των επενδύσεων των μητροπολιτικών (βιομηχανικών) κέντρων.

Συνεχίζεται...

13. Hurliene, Th.: *Fordismus, Entwicklungstheorie und Dritte Welt*, στο: *Peripherie Nr 22/23*, Berlin 1986, σελ.60: Schweers, A.: *Kapitalistische Entwicklung und Unterentwicklung*. Hamburg 1980, σελ. 2 κ.ε..

14. Έκθεση Παγκόσμιας Τράπεζας για τα έτη 2000, 2001.