

Σπύρος Αναγνώστου

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

και ΧΩΡΙΚΗ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

9



ο ρόλος των

υποδομών στη

Χωρική Ανάπτυξη

- Σύμφωνα με τον **ΟΟΣΑ**,
στις ανεπτυγμένες χώρες, οι **Υποδομές**
αντιπροσωπεύουν το
- **20%** των **συνολικών επενδύσεων** και το
- **40-60%** των **δημοσίων επενδύσεων**

- Οι επενδύσεις στις υποδομές έχουν αποτελέσματα στους παρακάτω τομείς :

→ αύξηση της παραγωγής, ως αποτέλεσμα της αυξημένης παραγωγικότητας

→ αύξηση της ελκυστικότητας για επενδύσεις

→ αύξηση των μισθών και εισοδημάτων, μέσω της αυξημένης παραγωγικότητας

- οι **υποδομές** θεωρούνται ως «**δωρεάν συντελεστές παραγωγής**» που ενθαρρύνουν άμεσα την αύξηση της παραγωγής.
- Επίσης, οι **υποδομές** βελτιώνουν το επίπεδο της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και του ιδιωτικού κεφαλαίου, επιδρούν στο μίγμα των εισροών στην παραγωγική διαδικασία, και γενικότερα επηρεάζουν μακροπρόθεσμα την οικονομική ανάπτυξη



- Από τις διάφορες κατηγορίες υποδομών,
- **οι μεταφορικές υποδομές** θεωρούνται ότι αποτελούν σε μεγαλύτερο βαθμό βασικό παράγοντα ανάπτυξης των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών, ενώ βελτιώνουν το επίπεδο διαβίωσης και ευημερίας



- οι **μεταφορικές υποδομές** θεωρούνται ιδιαίτερα δημοφιλείς για τους πολιτικούς, αφού μπορούν να αποφέρουν σημαντικά πολιτικά οφέλη, δεδομένου ότι ανήκουν στην κατηγορία των πιο «ελκυστικών» υποδομών, με απτά και ορατά αναπτυξιακά αποτελέσματα.



Save the Date

Friday, April 19th 2024

12:00 (GMT +2)

Kalloni – Sigri Road inauguration event.

Further details for the event to be announced in due course.

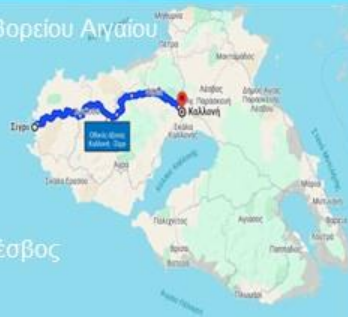
HELLENIC REPUBLIC
Ministry of Infrastructure and Transport



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
και Οικονομικών



Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου



Νήσος Λέσβος



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
και Επένδυσης Ταμείο

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας
και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



**Νέα κατολίσθηση στον δρόμο
Καλλονής – Σιγρίου**



- Η **Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ)** έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στις επενδύσεις υποδομών γενικά και **κυρίως στις μεταφορικές υποδομές**, ως μέσο για την επίτευξη της **εδαφικής συνοχής**, τη μείωση των οικονομικών **ανισοτήτων** και την προώθηση της οικονομικής **ανάπτυξης**.
- Οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης.
- Πάνω από το 28% των Ταμείων Περιφερειακής Ανάπτυξης της ΕΕ και του Ταμείου Συνοχής έχει αφιερωθεί σε επενδύσεις υποδομών



- στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) της **Ελλάδας** οι **μεταφορικές υποδομές** αντιστοιχούν περίπου σε ένα ποσοστό της τάξεως του **10% – 12%** επί του συνόλου του Προγράμματος.
- Οι δαπάνες αυτές κατευθύνονται κυρίως προς :
 - τη **συντήρηση** των μεγάλων οδικών υποδομών,
 - στην **κατασκευή** οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων,
 - στο **τροχαίο υλικό** των συγκοινωνιακών φορέων,
 - στην κατασκευή και εκσυγχρονισμό περιφερειακών **αεροδρομίων** και **λιμανιών**

- **Γιατί τόσο σημαντικές στην ανάπτυξη ...;**
- Οι **μεταφορικές υποδομές** και τα δίκτυα ικανοποιούν τις ανάγκες που γεννιούνται από τη **χωρική διασπορά**
- των τόπων **παραγωγής** και **κατανάλωσης** αγαθών,
- των τόπων **διαμονής** και **εργασίας** των ανθρώπων, εξυπηρετώντας τις έμφυτες ανάγκες τους για «κινητικότητα» και «επικοινωνία».

- Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ...
- ... Οι μεταφορές συμβάλλουν καθοριστικά **σε 2 επίπεδα:**
 - στην προώθηση των οικονομικών αλληλεπιδράσεων
(οικονομική ανάπτυξη),
 - αλλά και στην προώθηση της διαπροσωπικής επικοινωνίας
(κοινωνική ανάπτυξη)

- **Αλλά τι είναι η ανάπτυξη ;;;**

- η «**ανάπτυξη**», κατά κανόνα ακολουθεί άλλες έννοιες όπως οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική, τεχνολογική κ.λπ.
- Τις περισσότερες φορές οι αναφορές αφορούν στην οικονομική ανάπτυξη, η οποία συνδέεται ή αλληλοεπηρεάζεται από τις υπόλοιπες μορφές ανάπτυξης, και κάθε θετική μεταβολή της οικονομικής ανάπτυξης είναι δυνατόν να τις «παρασύρει» σε ανάλογη μεταβολή



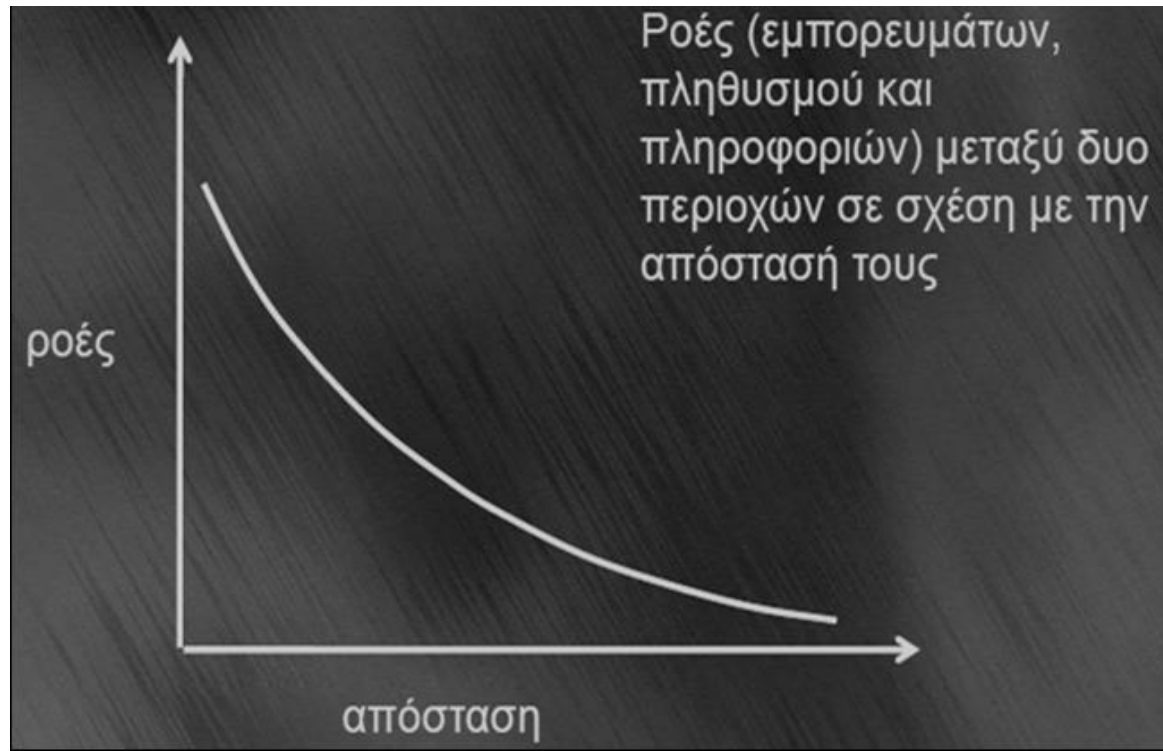
- Η **οικονομική ανάπτυξη** στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην **τεχνολογική πρόοδο** και τη συνακόλουθη αύξηση της παραγωγικότητας.
- Όπως έχει αποδειχθεί από τους κλασσικούς οικονομολόγους, η διευκόλυνση των μεταφορών και της επικοινωνίας μεταξύ περιφερειών με διαφορετικό κόστος παραγωγής στα ίδια προϊόντα, βοηθά στην **παραγωγική ειδίκευση** και συνιστά παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και συλλογικής ωφέλειας.



- Η συνεχής βελτίωση των **μεταφορικών υποδομών** και συστημάτων
- **μειώνει** το «γενικευμένο κόστος μεταφοράς»,
- **αυξάνει** την εμβέλεια πώλησης των προϊόντων κάθε περιφέρειας,
- **εντείνει** το χωρικό ανταγωνισμό και
- **συμβάλλει** στη μείωση του κόστους διάθεσης κάθε μονάδας προϊόντος.

- **Απόσταση και αποφάσεις χωροθέτησης**

- Η ποσότητα των ροών εμπορευμάτων, πληθυσμού και πληροφορίας τείνει να μειώνεται με την απόσταση (distance decay effect).
- **Όμως,**
- οι ροές μεταξύ δυο περιοχών δεν εξαρτώνται **μόνο** από τη χιλιομετρική απόσταση, αλλά και από την ποιότητα του οδικού δικτύου, το δίκτυο συγκοινωνιών, επικοινωνιών κλπ, αυτό που καλείται **προσιτότητα**.



- Οι θεωρίες της Περιφερειακής Ανάπτυξης ταξινομούνται σε δυο γενικές κατηγορίες :
- **A) Στις θεωρίες ισορροπίας ή εξισορρόπησης ανισοτήτων, ή σύγκλισης των περιφερειακών οικονομιών,** οι οποίες στην πλειονότητά τους είναι νεοκλασικές προσεγγίσεις και έχουν ως αφετηρία τις θεωρίες χωροθέτησης των Weber, Lösch και Christaller.
- **B) Στις θεωρίες ανισορροπίας, ή απόκλισης των περιφερειακών οικονομιών,** οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τα οικονομικά της συσσώρευσης και οι σημαντικότερες των οποίων είναι οι **θεωρίες της σωρευτικής αιτιότητας (cumulative causation).**

- **A) θεωρίες ισορροπίας ή εξισορρόπησης ανισοτήτων ή σύγκλισης**
- Οι θεωρίες αυτής της κατηγορίας υποστηρίζουν τη μακροχρόνια σύγκλιση των επιπέδων ανάπτυξης των περιφερειών.
- Οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίζονται οι θεωρίες αυτές, είναι η ανεμπόδιστη χωρική κινητικότητα των παραγωγικών συντελεστών «εργασία» και «κεφάλαιο», το ελεύθερο διαπεριφερειακό εμπόριο, η ύπαρξη ίδιων συνθηκών παραγωγής ή συναρτήσεων παραγωγής σε όλες τις περιφέρειες και η ανεμπόδιστη διάχυση των πληροφοριών, της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας.



- > > > > > >

- ($\rightarrow A$) θεωρίες ισορροπίας ή εξισορρόπησης ανισοτήτων ή σύγκλισης)

- μακροχρόνια, οι επιδράσεις που προκαλούνται από τις μεταφορικές υποδομές λειτουργούν **θετικά** και **ενισχύουν τη διαδικασία εξισορρόπησης των ανισοτήτων ή σύγκλισης** των περιφερειακών οικονομιών, **υπό την προϋπόθεση ότι εκτελούνται στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες.**



- ($\rightarrow A$) **θεωρίες ισορροπίας ή εξισορρόπησης** ανισοτήτων ή **σύγκλισης**)
- Η κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής, οι οποίοι βρίσκονται άνισα κατανεμημένοι στο χώρο, θα ευνοήσει τις περιφέρειες στις οποίες κατασκευάζονται οι υποδομές και μακροχρόνια θα υπάρξει εξισορρόπηση των ανισοτήτων και το οικονομικό σύστημα θα οδηγηθεί ευκολότερα σε **καταστάσεις ισορροπίας**.
- **Οι μεταφορικές υποδομές συμβάλουν στη μείωση της εισροής «μεταφορικό κόστος»** και είναι εννόητο ότι, άμεσα ή έμμεσα, εξυπηρετούν τη βελτίωση της παραγωγικής διαδικασίας.
- (Η συμβολή θα είναι μεγάλη ή μικρή ανάλογα με τη σημασία του μεταφορικού κόστους ως "εισροής" στην παραγωγική διαδικασία).

- **B) θεωρίες ανισορροπίας ή απόκλισης** των περιφερειακών οικονομιών
- Οι χωρικές ανισότητες, σύμφωνα με τις θεωρίες αυτής της δεύτερης κατηγορίας, είναι **«νομοτελειακές»** και οφείλονται στη σωρευτική διαδικασία του οικονομικού συστήματος.
- Για τη σωρευτική αιτιότητα των υποδειγμάτων των Myrdal (1957) και Hirschman (1958), **«αφετηρία» είναι η ύπαρξη σε μια περιφέρεια φυσικών πόρων ή γενικότερων πλεονεκτημάτων.**
- Η ανάπτυξη αποτελεί μια διαδικασία που επιτυγχάνεται δια μέσου των οικονομιών συγκέντρωσης, των αυξουσών αποδόσεων κλίμακας και των **«πόλων ανάπτυξης»**

- **Συμπερασματικά**, οι επιδράσεις των μεταφορικών υποδομών στην εξισορρόπηση των περιφερειακών ανισοτήτων μπορούν να ποικίλουν στο χώρο, **ανάλογα με το επίπεδο ανάπτυξης και τα χαρακτηριστικά των περιφερειών** που επηρεάζονται από τις υποδομές, **καθώς και τον τύπο των υποδομών.**
- Οι περιφέρειες είναι δυνατόν ανάλογα με τις ανάγκες τους και τη δομή της οικονομίας τους να ωφεληθούν διαφορετικά από κάθε τύπο μεταφορικής υποδομής.

- **(1) Διάκριση με κριτήριο την αμεσότητα.**
- Οι επιδράσεις που θα προκύψουν από τη λειτουργία των μεταφορικών υποδομών μπορούν να διακριθούν σε:
- **(α) άμεσες (direct effects),**
- **(β) έμμεσες (indirect effects) και**
- **(γ) παρακινούμενες (induced effects).**
- >>>>>>

- >>>> **(1) Διάκριση με κριτήριο την αμεσότητα.**
- **Άμεσες** είναι οι επιπτώσεις ή οι μεταβολές που προκύπτουν ή απορρέουν κατευθείαν από τη χρήση των μεταφορικών υποδομών και αφορούν κυρίως τα ονομαζόμενα «οφέλη χρηστών».
- Τα οφέλη των χρηστών έχουν ποσοτικά χαρακτηριστικά (κόστος + χρόνος + αξιοπιστία) και ποιοτικά χαρακτηριστικά (άνεση + ασφάλεια).
- **Έμμεσες** είναι οι επιδράσεις που προκαλούνται από δραστηριότητες, οι οποίες είναι εξαρτημένες από την κύρια μεταβολή.
- **Παρακινούμενες** θεωρούνται οι επιδράσεις, οι οποίες δεν θα αναπτύσσονταν υπό «κανονικές συνθήκες», αλλά η εμφάνισή τους οφείλεται στην κύρια μεταβολή.
- Οι έμμεσες και παρακινούμενες επιδράσεις αναφέρονται στη βιβλιογραφία και ως «ευρύτερα αποτελέσματα» (wider effects)

- **(2) Διάκριση με κριτήριο τον αναδιανεμητικό χαρακτήρα.**
- Κάνουμε επίσης τη διάκριση των επιδράσεων ή οικονομικών αποτελεσμάτων στις περιφέρειες αναφορικά με τον αναδιανεμητικό χαρακτήρα τους σε:
- **(α) γενικευμένες ή παράγωγες (generative effects), και**
- **(β) αναδιανεμητικές (distributive effects).**
- Η **(α) κατηγορία (παράγωγες)** προκαλεί θετική μεταβολή στους οικονομικούς δείκτες, ή διαφορετικά «παράγει ανάπτυξη», και έχει σχέση αποκλειστικά με τις περιφέρειες οι οποίες εξυπηρετούνται ή συνδέονται άμεσα με τις κατασκευαζόμενες υποδομές.

- Η **(β) κατηγορία (αναδιανεμητικές)** περιλαμβάνει έμμεσες και παρακινούμενες μεταβολές που έχουν **αναδιανεμητικό** χαρακτήρα, **δηλαδή μεταβολές που δεν «παράγουν», αλλά «αναδιανέμουν» την ανάπτυξη χωρικά.**
- **Διαφορετικά:** Το άθροισμα των αναδιανεμητικών μεταβολών για όλες τις περιφέρειες θα είναι μηδενικό, αφού κάθε θετική επίδραση σε μια περιφέρεια προκαλεί ίσου μεγέθους αρνητικές επιδράσεις στις άλλες.

Συνεπώς, κάθε **ενίσχυση** των μεταβολών αυτών για ορισμένες περιφέρειες θα έχει ως αναγκαίο εξισορροπητικό αποτέλεσμα **ισόποση μείωση** για κάποιες άλλες περιφέρειες, ώστε τελικά το σύνολο των αναδιανεμητικών μεταβολών να είναι μηδενικό.

- → **Αυτό ωστόσο ισχύει μόνο για το εσωτερικό ενός συστήματος (π.χ. μιας χώρας)**

- Τα δίκτυα μεταφορών, και πώς αυτά συνδέονται με την ανάπτυξη

Το δίκτυο μεταφορών

- Το **δίκτυο** χαρακτηρίζεται
- (α) από μια σειρά από **δεσμούς, ή κόμβους (V)** π.χ. πόλεις, και
- (β) από μια σειρά από **γραμμές (E)** (δρόμους, σιδηροδρομικές γραμμές, αεροπορικές γραμμές).
- Τα χερσαία συστήματα μεταφοράς (οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο) είναι άμεσα συνδεδεμένα με την οργάνωση του δικτύου των οικισμών.

- Τα τρία μεγέθη με τα οποία μπορούμε να αποδώσουμε ποσοτικά το επίπεδο ανάπτυξης μεταφορικών δικτύων σε δυο περιοχές, και να κάνουμε έτσι συγκρίσεις μεταξύ τους είναι :
- **1 >>> η Συνεκτικότητα του δικτύου (connectivity)**
- **2 >>> η Πυκνότητα του δικτύου (network density)**
- **3 >>> η Προσπελασιμότητα του δικτύου (network accessibility)**

- **1 >>> Συνεκτικότητα του δικτύου (connectivity)**
- Υποδηλώνει την ευκολία μετακίνησης από ένα μέρος σε άλλο μέσα στο δίκτυο.
- Ο απλούστερος τρόπος μέτρησης είναι $\beta = E / V$ (γραμμές/κόμβοι)
- → Όταν ο δείκτης β είναι **μεγάλος**, αυτό σημαίνει καλά οργανωμένο δίκτυο που έχει υψηλό πάγιο κόστος (κατασκευή) αλλά χαμηλό μεταβλητό.
- → Όταν ο δείκτης β είναι **μικρός**, αυτό σημαίνει ελλιπές δίκτυο που έχει υψηλό κόστος λειτουργίας και προφανώς χαμηλό κόστος κατασκευής.

- **2 >>> Πυκνότητα του δικτύου**

- Αναφέρεται στο συνολικό αριθμό **χιλιομέτρων μήκους δρόμων** ανά **τετραγωνικό χιλιόμετρο** έκτασης κάποιας περιοχής.
- Οι οικισμοί έχουν μεγαλύτερη πυκνότητα δικτύου δρόμων από τις περιοχές που τους περιβάλλουν.

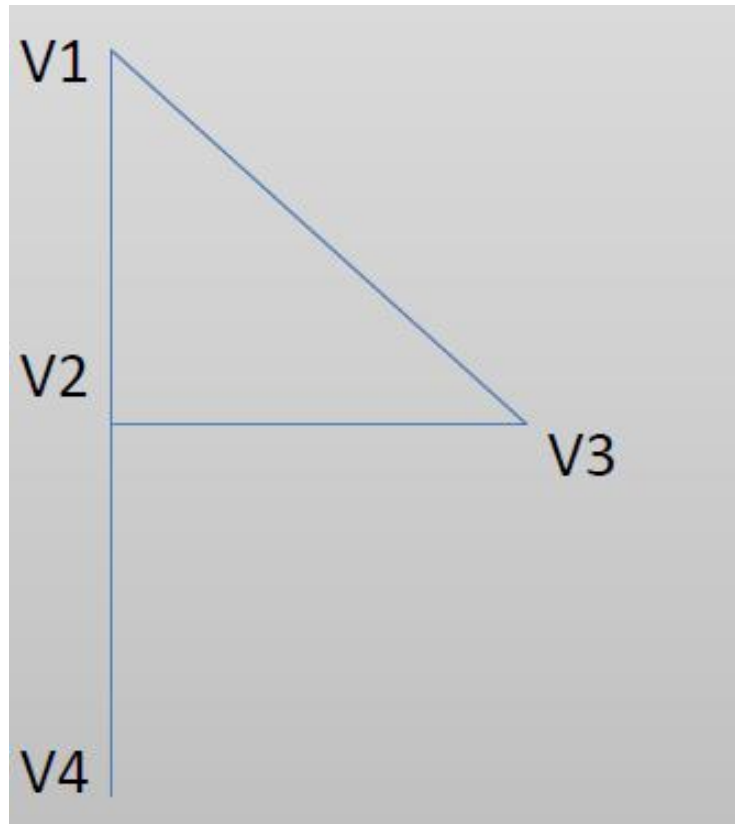


Οι αναπτυγμένες περιοχές έχουν μεγαλύτερη

συνεκτικότητα και **πυκνότητα** μεταφορικού δικτύου ...



- **3 >>> Προσπελασιμότητα του δικτύου**
(network accessibility)
- Μετράει τον συντομότερο δρόμο από κάποιο δεσμό προς όλους τους άλλους



- **3 >>> Προσπελασιμότητα του δικτύου**
(network accessibility)



- Στην Περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας...



Η ανάπτυξη των περιφερειών και η γεωγραφική θέση των μεγάλων αστικών κέντρων είναι στενά συνδεδεμένες με τη σχέση που είχαν με τα μεταφορικά συστήματα (περιφέρειες και πόλεις πάνω σε οδικούς ή θαλάσσιους δρόμους, δηλαδή στα λιμάνια ή σε συγκοινωνιακούς κόμβους και σταυροδρόμια)

Ολοκλήρωση διασυνδέσεων:

Σπάμε την απομόνωση. Πρόσβαση των αστικών περιοχών στο κεντρικό οδικό δίκτυο.

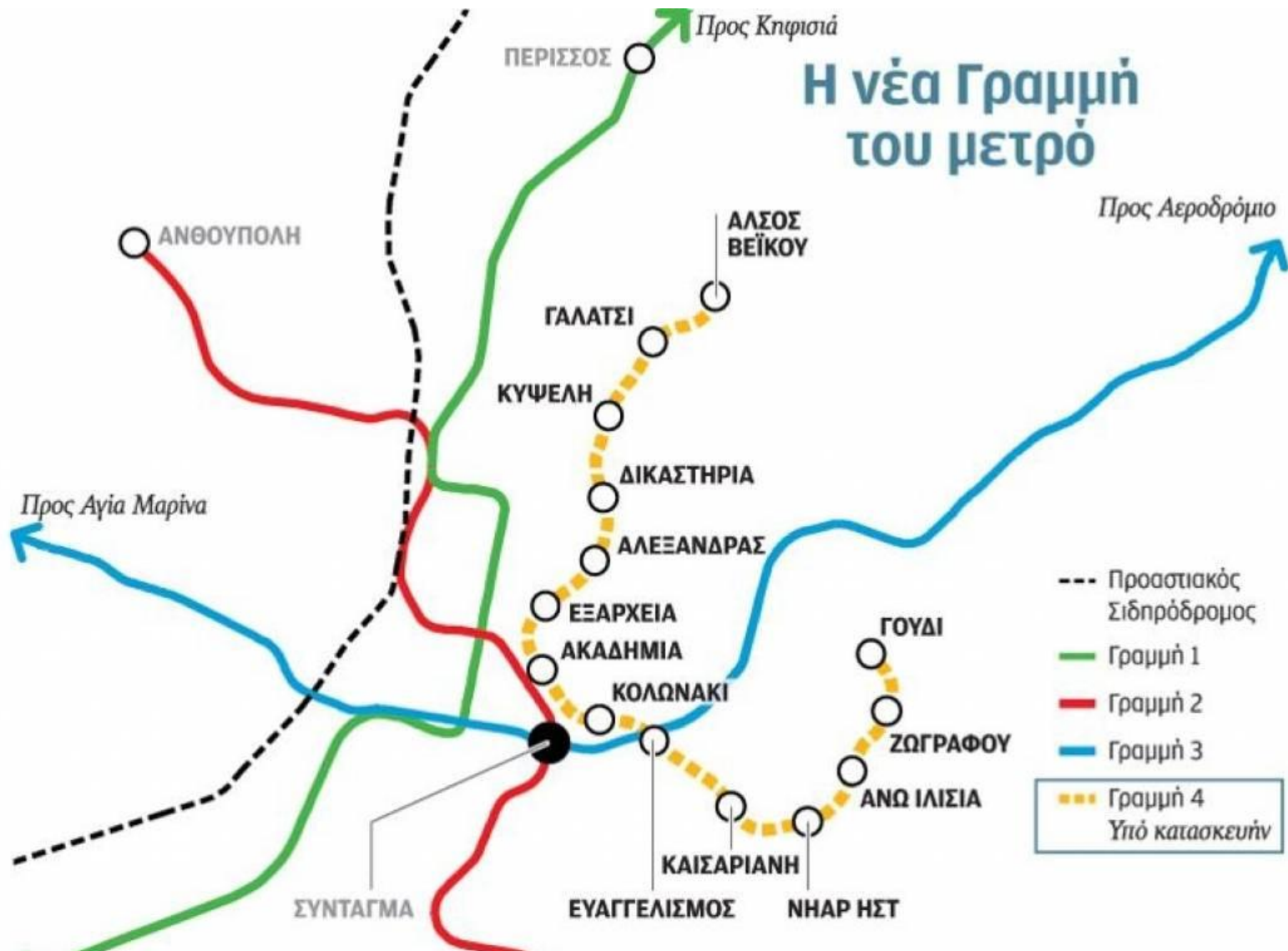
Έργα προτεραιότητας	Ορίζων	Κόστος (σε εκατ. €)
B.1 Αγρίνιο - Ιονία Οδός	4ετίας	70-90
B.2 Ιωάννινα - Κακαβιά	4ετίας	400-450
B.3 Δράμα - Εγνατία	4ετίας	100-150
B.4 Ε75 - Γιαννιτσά - Έδεσσα - Ε65	4ετίας	180-250
B.5 Καρπενήσι - Λαμία	4ετίας	300 - 500
Επένδυση 4ετίας: € 1,1 - 1,4 δις		



- ενώ το **πρώτο κριτήριο** για την κατασκευή των **μεταφορικών υποδομών** είναι η συμβολή τους στη **μείωση του μεταφορικού κόστους** και στην οικονομική ανάπτυξη,
- ο ρόλος τους **δεν περιορίζεται μόνο σε αυτό** και πρέπει να συνυπολογίζονται οι συνολικές μεταβολές που επιφέρουν σε κάθε περιοχή

- η αλληλεπίδραση των συστημάτων **χρήσεων γης** και των **δικτύων μεταφορών** αποτελεί ένα από τα βασικότερα φαινόμενα που εμφανίζονται στις **περιοχές με αστικές συγκεντρώσεις**.
- Γενικά παρατηρείται ότι, η ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς αποτελεί **πόλο έλξης** για την εγκατάσταση κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στις παρακείμενες περιοχές.

Το μετρό των Αθηνών είναι ένα τέτοιο παράδειγμα ...



- Η **ανάπτυξη περιοχών (κόμβων) υψηλής προσβασιμότητας** αυξάνει κατά κανόνα τη συνολική ζήτηση για εγκατάσταση των δραστηριοτήτων, δημιουργώντας **συγκριτικό πλεονέκτημα** έναντι άλλων ανταγωνιστικών περιοχών.
- Η ανάπτυξη αυτή αποκτά πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα, καθόσον οι περιοχές υψηλής προσβασιμότητας ανατροφοδοτούν νέα ανάπτυξη και συγκέντρωση περαιτέρω οικονομικών δραστηριοτήτων

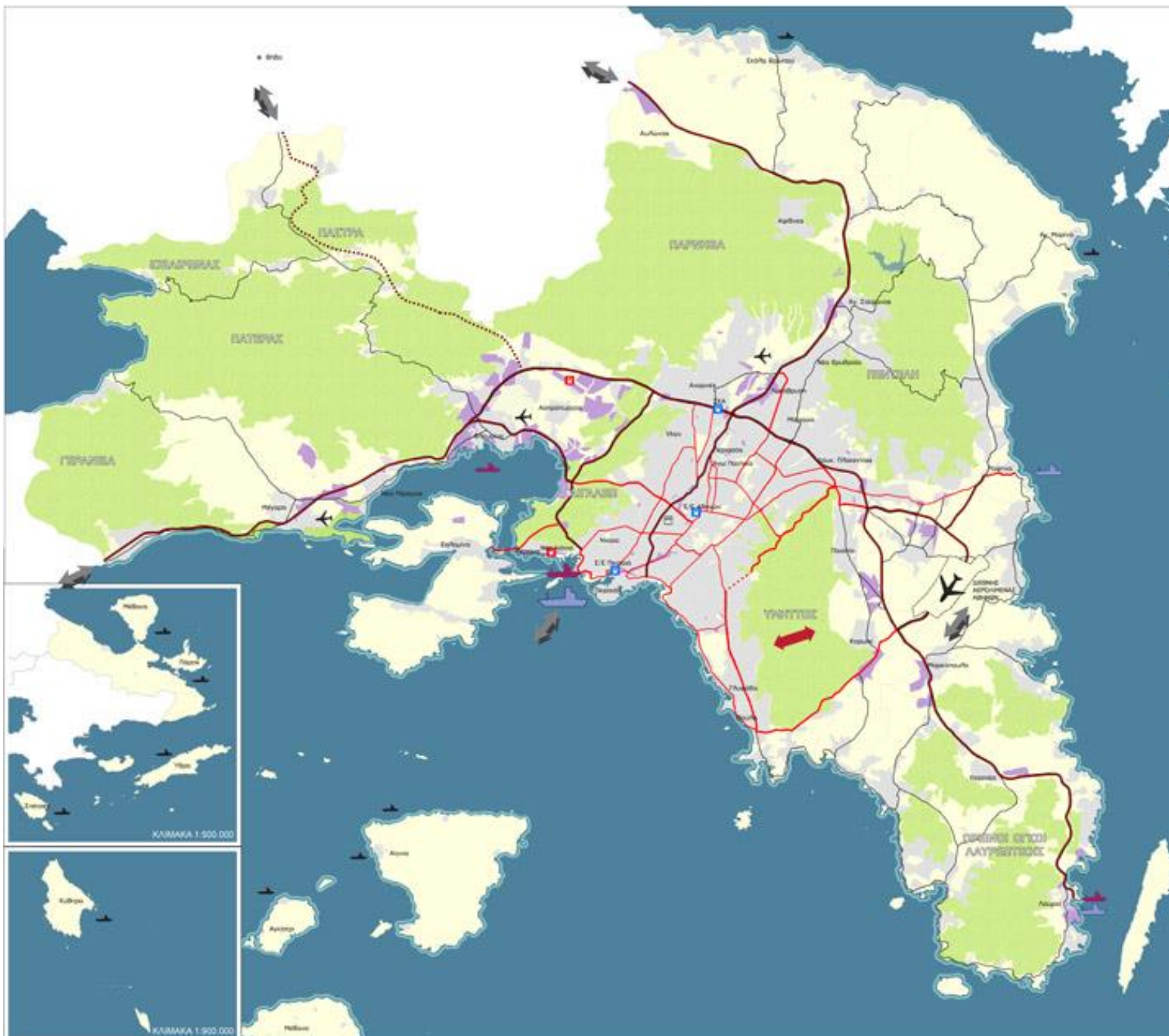
ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**
- ΑΞΟΝΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ
 - ΑΞΟΝΕΣ ΔΙΑΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΟΔΕΥΣΗ)
 - ΠΡΟΤΕΥΟΝΤΕΣ ΑΞΟΝΕΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ
 - ΠΡΟΤΕΥΟΝΤΕΣ ΑΞΟΝΕΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΟΔΕΥΣΗ)
 - ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΑΞΟΝΕΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ
 - ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΑΟΡΤΕΣ
 - ΑΕΤΙΚΕΣ / ΠΕΡΑΙΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ
 - ΟΔΙΚΗ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - Δ.Α.Α. (κατόπιν αφομόρφησης ενδοακτινών Αξόνων)

- ΠΥΛΕΣ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ**
- ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΦΟΡΕΩΝ
 - ΚΥΡΙΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
 - ΚΥΡΙΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
 - ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ
 - ΑΛΛΟ ΑΕΡΟΣΤΟΜΙΟ
 - ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ
 - ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ
 - ΑΛΛΟ ΛΙΜΑΝΙ

- ΟΡΕΙΝΟΙ ΟΓΚΟΙ
- ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΙ ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ
- ΥΠΟΔΟΧΕΙΣ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΩΝ / ΤΡΙΤΟΓΕΝΩΝ ΒΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
- ΛΙΜΝΕΣ
- ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ





Στην Ελλάδα, **αύξηση** του μεριδίου των μεταφορικών υποδομών μέσα στις Δημόσιες Επενδύσεις ...

Το μερίδιο του προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων της χώρας στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για ενδεικτικά έτη από την περίοδο 2009-2016.

	2009		2010	
	Απολογισμός ^(β) (€)		Απολογισμός (€)	
Προϋπολογισμός Δημοσίων Επενδύσεων	8.288.054.218,20		7.702.013.564,49	
Μερίδιο Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	674.002.640,06	(8,13%)	2.363.342.624,46	(30,68%)
	2012		2014	
	Απολογισμός (€)		Απολογισμός (γ) (€)	
Προϋπολογισμός Δημοσίων Επενδύσεων	5.812.185.821,12		6.591.651.210,23	
Μερίδιο Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	1.609.700.594,37	(27,70%)	1.866.436.013,71	(28,32%)
	2015		2016	
	Απολογισμός (€)		Διαμόρφωση(γ) (€)	
Προϋπολογισμός Δημοσίων Επενδύσεων	6.377.428.124,16		6.751.114.898,00	
Μερίδιο Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	1.439.541.908,12	(22,57%)	2.090.920.898,00	(30,98%)

Διαχρονική μεταβολή της ποσοστιαίας συμμετοχής των παραγωγικών τομέων στο ΑΕΠ,
κατά τη δεκαετία 1995-2004

ΠΡΟΙΟΝ/ ΕΙΣΟΔΗΜΑ(*)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ΓΕΩΡΓΙΑ(**)	9,11	8,32	7,77	7,49	7,14	6,37	6,17	6,18	5,94	5,14
Μεταλλεία - Ορυχεία	0,59	0,60	0,57	0,56	0,47	0,55	0,54	0,59	0,53	0,52
Μεταποίηση	11,97	12,00	10,68	10,80	10,61	10,06	10,02	9,70	9,58	9,99
Ενέργεια	2,19	1,97	1,83	1,89	1,82	1,55	1,55	1,55	1,56	1,61
Κατασκευές	5,94	5,94	6,04	6,50	6,57	6,47	7,34	7,15	7,62	7,64
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(**)	20,70	20,51	19,12	19,75	19,47	18,64	19,45	19,00	19,29	19,77
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ(**)	62,60	63,00	64,34	64,24	63,75	62,25	61,77	61,99	62,48	67,04
Εμπόριο	12,53	13,27	13,17	12,43	11,96	11,07	11,87	11,53	11,62	12,16
Ξενοδοχεία και εσπαστόρια	6,03	6,41	7,10	7,03	6,38	6,46	6,50	6,51	6,85	7,26
Μεταφορές- επικοινωνίες	6,23	5,68	5,86	6,14	7,71	7,61	7,28	7,46	7,43	8,65
Χρηματοπιστωτική διαμεσολάβηση	3,89	4,20	4,14	4,55	4,87	5,57	4,44	3,80	4,21	5,17

(*) Τιμές σε % του ΑΕΠ

- Η σημασία που κατέχουν οι μεταφορές στην οικονομική ζωή της Ελλάδας είναι δεδομένη και εμφανής σε πολλές εκφάνσεις της κρατικής της υπόστασης, όπως είναι η διοικητική της διάρθρωση, η κατανομή των πόρων, και η παραγωγική της συγκρότηση.

- Οι **μεταφορικές υποδομές** και τα δίκτυα μεταφορών συνιστούν **ένα πάγιο δομημένο κεφάλαιο** που εκτείνεται, με διαφορετικές μορφές, στο σύνολο της χώρας.
- Ωστόσο, ο τρόπος που τα μεταφορικά δίκτυα συντελούν στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης διέπεται από υψηλό βαθμό **πολυπλοκότητας** και πραγματοποιείται **σε συνδυασμό με τους υπόλοιπους αναπτυξιακούς παράγοντες μιας περιοχής** (γεωγραφική θέση, οικονομίες συγκέντρωσης, τομεακή σύνθεση της τοπικής παραγωγής και απασχόλησης κλπ)

