

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΚΥΡΙΑΚΗ 4 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2021

A.1.1.

- α. Λ
- β. Λ
- γ. Λ
- δ. Λ
- ε. Σ

A.1.2.

1. Τα αποτελέσματα του ΔΟΕ ήταν θετικά και έγιναν ορατά λίγα χρόνια αργότερα. Η εγγύηση των Δυνάμεων αύξησε την πιστοληπτική ικανότητα του κράτους, ενώ ο έλεγχος απάλλαξε τους δημοσιονομικούς μηχανισμούς από δυσλειτουργίες του παρελθόντος. Το 1910, παρά τα προβλήματα στο εξωτερικό ισοζύγιο πληρωμών εξαιτίας της σταφιδικής κρίσης και παρά το γεγονός ότι η αποπληρωμή των δανείων εξακολουθούσε να απορροφά το 1/3 των εθνικών εσόδων, τα δημόσια οικονομικά μπορούσαν να χαρακτηριστούν υγιή, οι προϋπολογισμοί ήταν ελαφρώς πλεονασματικοί και οι οικονομικές δυνατότητες του κράτους σαφώς αυξημένες. Αυτή η θετική εξέλιξη επέτρεψε τις μεταρρυθμίσεις των πρώτων κυβερνήσεων του Ελευθερίου Βενιζέλου, την πολεμική προετοιμασία και τη συμμετοχή στους Βαλκανικούς πολέμους, χωρίς τις δραματικές επιπτώσεις που είχαν στο οικονομικό πεδίο οι πολεμικές κινητοποιήσεις του παρελθόντος.
2. Από τα υπόλοιπα δημόσια έργα το κυριότερο ήταν η αποξήρανση μεγάλων εκτάσεων που καλύπτονταν από νερά λιμνών και ελών. Πέρα από το γεγονός ότι η αποξήρανση έδινε πλούσια καλλιεργήσιμη γη, ήταν και ο μόνος τρόπος καταπολέμησης της ελονοσίας, της αρρώστιας που αποτελούσε μάλιστα για την αγροτική Ελλάδα ως τα μέσα του 20ού αιώνα. Πολλά αποστραγγιστικά έργα έγιναν στη χώρα, με πιο σημαντικό την αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας στη Βοιωτία.

A.2.1.

Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. Η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου. Στους ανασταλτικούς παράγοντες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον

«ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας.

A.2.2.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου. Είναι αναμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο. Πρόσφερε επίσης πολλές υπηρεσίες στον καιρό των πολέμων, αφού επέτρεψε τη γρήγορη επιστράτευση και τον εφοδιασμό του ελληνικού στρατού. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε. Δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχθηκαν πάνω του. Για να το κάνει αυτό θα έπρεπε να προκαλέσει την αλλαγή κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και, φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.

B1.

Στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος η ανάπτυξη της βιομηχανίας ήταν πάντα παρούσα στις συζητήσεις και αναλύσεις ως πρόθεση. Παρόλα αυτά, η πολυπόθητη ανάπτυξη παρεμποδιζόταν από χρόνιες δυσκολίες και από την απουσία των απαραίτητων προϋποθέσεων.

Χρειάστηκε να περάσουν σαράντα περίπου χρόνια από την απόκτηση της εθνικής ανεξαρτησίας για να παρατηρηθεί μια πρώτη απόπειρα ανάπτυξης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στη χώρα. Γύρω στα 1870 σημειώθηκε κάποιο κύμα ίδρυσης βιομηχανικών επιχειρήσεων, περισσότερων από εκατό, ενώ ταυτόχρονα παρατηρήθηκε κάποια τάση αύξησης του δυναμικού των ήδη υπαρχουσών μονάδων. Πολύ γρήγορα όμως, η απόπειρα αυτή έχασε τη δυναμική της και οι σχετικές δραστηριότητες επέστρεψαν στην ύφεση και τη στασιμότητα. Η Χριστίνα Αγριαντώνη στο έργο της «Βιομηχανία», σελ 222-223, στο «Η ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας», υπό την επιμέλεια των Κ. Κωστή και Σ. Πετμεζά συμπληρώνει ότι κατά την περίοδο αυτή την ανάπτυξη της βιομηχανίας ευνόησαν τα κεφάλαια που εισέρευσαν στη χώρα εξαιτίας της ίδρυσης από ομογενείς τραπεζών, αλλά και εξαιτίας της δυνατότητας δανεισμού που παρείχε η από το 1841 ιδρυθείσα Εθνική Τράπεζα. Απόρροια των ευνοϊκών αυτών συγκυριών ήταν η ίδρυση νέων εργοστασίων, αλλά και η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των ήδη υπαρχουσών μονάδων.

Οι όροι άρχισαν να μεταβάλλονται μόλις στα τελευταία χρόνια του 19ου αιώνα και, κυρίως, στα πρώτα χρόνια του 20ού. Η Χριστίνα Αγριαντώνη αναφέρει τα γενικά χαρακτηριστικά της περιόδου αυτής. Πιο συγκεκριμένα, η εκβιομηχάνιση της οικονομίας διευρύνεται, η βιομηχανική παραγωγή αποκτάει νέα χαρακτηριστικά, συντίθεται από ποικιλομορφία, αλλά και χαρακτηρίζεται για τις περιφερειακές της διαφοροποιήσεις. Τότε δημιουργήθηκε ένα βιομηχανικό δυναμικό σχετικά σταθερό, πολυδιάστατο, με τάσεις ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας, της μεταλλουργίας, της ναυπηγικής και της τσιμεντοβιομηχανίας, η οποία πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του νέου αιώνα.

Η βιομηχανία της Ελλάδας παρέμεινε καθηλωμένη σε δευτερεύουσες δραστηριότητες. Ακόμη και μετά την αλλαγή των δεδομένων που επέφεραν οι Βαλκανικοί

πόλεμοι και θα μπορούσαν να θεωρηθούν προωθητικοί της ανάπτυξης της η βιομηχανία δεν κατόρθωσε να αναδειχθεί σε κινητήριο δύναμη της ελληνικής οικονομίας.

B2.

Ο δανεισμός αποτέλεσε για τους Έλληνες μία σημαντική παράμετρο της λειτουργίας του ελληνικού κράτους από τα χρόνια της επανάστασης, αλλά και τα πρώτα μετά την ανεξαρτησία χρόνια. Το γεγονός όμως ότι οι οθωνικές κυβερνήσεις αρνήθηκαν να αποπληρώσουν τα επαναστατικά δάνεια απομόνωσε τη χώρα από τις διεθνείς χρηματαγορές.

Η αλλαγή των ρυθμών ανάπτυξης από τη δεκαετία του 1860 και μετά, οδήγησε αναγκαστικά σε νέο δανεισμό. Οι περιορισμένοι πόροι της χώρας, σε συνδυασμό με τα έκτακτα έξοδα που επέβαλαν οι διαρκείς εθνικές κρίσεις, καθιστούσαν αδύνατη την εξοικονόμηση κεφαλαίων για δημόσιες επενδύσεις. Ο εξωτερικός δανεισμός διογκώθηκε κατά τη δεκαετία του 1880, και μέσα σε λίγα μόλις χρόνια η χώρα βρέθηκε να οφείλει ποσά πολλαπλάσια του ετήσιου προϋπολογισμού της.

Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων αυτών χρησίμευσε για την κάλυψη των τρεχόντων ελλειμμάτων των εθνικών προϋπολογισμών. Πάνω σε αυτό ο Νίκος Βαρσακέλης, Αντιπρύτανης Οικονομικών Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης σε ομιλία του στις 26 Οκτωβρίου 2018 με θέμα «Από την Χρεοκοπία στο Έπος: 1893-1912 και 1932-1940» συμπληρώνει ότι με τα δάνεια το κράτος κάλυπτε τα ελλείμματα του προϋπολογισμού που προέκυπταν, επειδή το κράτος αδυνατούσε να συγκεντρώσει τους φόρους, αλλά και να καλύψει τα έξοδα των μισθών και των συντάξεων. Επίσης με τα δάνεια κάλυπταν τις δαπάνες των στρατιωτικών κινητοποιήσεων (του 1877-1880 και του 1885-1886) και των εξοπλισμών (26.000.000 δραχμές από τα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν για τη ναυπήγηση τριών θωρηκτών το 1889). Πιο συγκεκριμένα, ο Νίκος Βαρσακέλης αναφέρει ότι καλύφθηκαν τα έξοδα της επιστράτευσης που πραγματοποιήθηκε από την κυβέρνηση Δηλιγιάννη κατά τα έτη 1885 -86, επιστράτευση η οποία διήρκησε επτά μήνες. Επιβεβαιώνει, ακόμη, την ναυπήγηση επί της κυβέρνησης του Τρικούπη των τριών θωρηκτών, της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών, για τα οποία χρησιμοποιήθηκε μέρος των δανείων. Επίσης μεγάλα ποσά διατέθηκαν για την αποπληρωμή παλαιότερων δανείων. Στην ομιλία, χαρακτηριστικά, επισημαίνεται ότι το 1890 οι τόκοι και τα χρεολύσια απορροφούσαν το 22% των εξόδων του κράτους, αφού ανέρχονταν σε ύψος 24, 5 εκατ. χρυσών φράγκων. Μικρό μέρος απέμενε για παραγωγικές επενδύσεις και δημόσια έργα, ποσό όμως απαραίτητο, χωρίς το οποίο τα έργα αυτά δεν θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν. Ο Βαρσακέλης σημειώνει ότι τα δημόσια έργα στα οποία δαπανήθηκε μέρος των δανείων ήταν ο σιδηρόδρομος, το οδικό δίκτυο και τα εγχειοβελτιωτικά έργα. Συμπληρώνει ακόμη ότι το κράτος σύναψε δάνεια για να εξυπηρετήσει έκτακτες ανάγκες του, καθώς και την απόσυρση των κυκλοφορούντων τραπεζογραμματίων, αφού κατά τη διάρκεια του αποκλεισμού της χώρας από τη διεθνή χρηματαγορά οι κυβερνήσεις επέλεξαν να εκδώσουν νέο νόμισμα διογκώνοντας έτσι τον πληθωρισμό και υποβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο των πολιτών.

Το 1893 η Ελλάδα αδυνατούσε να εξυπηρετήσει τα χρεολύσια των δανείων. Το γεγονός αυτό την οδήγησε στην «πτώχευση», εξέλιξη που είχε μεγάλο πολιτικό κόστος για τη χώρα.