

Θεωρίες εδαφικής ολοκλήρωσης Ιστορική ανασκόπηση: η περίοδος του Μεσοπολέμου

Της κ. **Μαίρης ΕΥΑΓΓΕΛΙΝΙΔΟΥ-ΑΡΑΧΩΒΙΤΟΥ**

M. Phil. Sussex Univ.

Επιστημ. Συνεργ. Εθν. Σχ. Δημόσιας Διοίκησης

Ο Διεθνής χώρος κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου

Κατά την περίοδο αυτή η παγκόσμια Κοινότητα γνώρισε μία έντονη οικονομική κρίση και ύφεση, που σφράγισε βαθειά την ιδεολογία, ψυχολογία και κοινωνική συμπεριφορά του Δυτικού κόσμου. Η κατάσταση αυτή υπήρξε πρόσφορη για την ανάδειξη και κυριαρχία εθνικιστικών κινημάτων και ολοκληρωτικών καθεστώτων σε Χώρες της Κεντρικής, Ανατολικής και Νότιας Ευρώπης. Στις Χώρες αυτές ο ανορθολογισμός, η κρατική προπαγάνδα, η λογοκρισία του τύπου και της ελεύθερης έκφρασης, το χαμηλό ηθικό του λαού και η καταπίεση οδήγησαν Χώρες του Δυτικού κόσμου ν' ακολουθήσουν πολιτικές προστατευτισμού και στην αναζήτηση μεγαλύτερης οικονομικής αυτάρκειας. Γενικά, θα μπορούσε να πει κανείς, ότι κατά την περίοδο αυτή οι οικονομικές συναλλαγές μεταξύ των Κρατών σταμάτησαν ή μειώθηκαν σημαντικά και οι διαγραφόμενες τάσεις ήταν για περισσότερη εθνική οικονομική αυτάρκεια, εσωστρέφεια και ενίσχυση του εθνικιστικού φρονήματος.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί, ότι η εποχή του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και η οικονομική κρίση της μεσοπολεμικής περιόδου συμπίπτει με την περίοδο κάμψης του τρίτου μεγάλου κύκλου του Kondratieff που διήρκεσε μέχρι και τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο¹. Όσο δε για την κοινωνικο-οικονομική διάρθρωση και οργάνωση

1. Για λεπτομερέστερη ανάλυση των διαδοχικών φάσεων, της διάρκειας και των χρονικών περιόδων των μεγάλων οικονομικών κύκλων του Nikolai D. Kondratieff, βλ. Samuelson, R.J. (1978), *The Long Waves in Economic Life, Economic Impact*, A. *Quarterly Review of World Economics*, No. 26, pp. 60-64 και N.H. Mager (1987), *The Kondratieff Waves*, Praeger. Βλ. επίσης C. Freeman (1983), *Long Waves in the World Economy*, και: Elias H. Tuma (1971), «Οικονομική μεταβολή, διακυμάνσεις και πολιτική», *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία: Από το 10ο αιώνα ως σήμερα*, τόμ. Β', μετ. Μ.Π. Χατζηπροκοπίου, σελ. 694-708.

του χώρου, οι τάσεις αστυφιλίας και εκβιομηχάνισης παρέμεναν το κυρίαρχο μοντέλο και η λειτουργική ολοκλήρωση του χώρου συντελείτο σε όλα τα πεδία.

Μέσα από τις συνθήκες αυτές και ως αντίδραση στην εξάπλωση του αστικο-βιομηχανικού προτύπου ανάπτυξης εμφανίστηκαν και αναπτύχθηκαν κινήματα και θεωρητικές σχολές, που εξέφραζαν και υποστήριζαν διαδικασίες εδαφικής ολοκλήρωσης και περιφερειακής αυτονομίας (regionalism). Θα πρέπει, όμως, να τονίσουμε εδώ, ότι τα ρεύματα και κινήματα αυτά παρέμειναν θεωρητικές υποθέσεις και προτάσεις και περιορίστηκαν σε μεμονωμένα πειραματικά προγράμματα σχεδιασμού του χώρου. Δεν έγιναν, όμως, ευρύτερα αποδεκτά και δεν εφαρμόστηκαν από την πολιτική ηγεσία. Περιορίστηκαν στους ακαδημαϊκούς κύκλους και απετέλεσαν γόνιμο και πολύτιμο υλικό για συζήτηση και πειραματισμό μεταξύ κοινωνικών γεωγράφων, κοινωνιολόγων και πολιτικών επιστημόνων της εποχής. Παρ' όλα αυτά, ο πλούσιος αυτός προβληματισμός και η αντιμετώπιση του περιφερειακού προβλήματος και της οργάνωσης του χώρου από μία ομάδα επιστημόνων και προγραμματιστών επηρέασε βαθειά το γνωστικό αντικείμενο της περιφερειακής επιστήμης και άφησε πλούσια πνευματική κληρονομιά για τις επόμενες γενιές επιστημόνων και περιφερειολόγων².

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να ανατρέξουμε στην ιστορική ανάλυση του Stoehr, ο οποίος ισχυρίζεται, ότι ανάλογα με το κυρίαρχο ιδεολογικο-πολιτικό εποικοδόμημα και την αντίστοιχη τεχνολογική και κοινωνικο-οικονομική υποδομή, που επικρατεί σε μία συγκεκριμένη ιστορική περίοδο, έχουμε και το αντίστοιχο θεωρητικό αναπτυξιακό μοντέλο³. Το προτεινόμενο αυτό μοντέλο μπορεί να μην είναι απαραίτητα εφαρμοστέο και ευρύτερα αποδεκτό από τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες και κέντρα λήψης αποφάσεων, αποτελεί όμως ιδεολογικό προϊόν της εκάστοτε επιστημονικής και πνευματικής Κοινότητας και εκφράζει κοινωνικές ανάγκες, προβληματισμούς και αναζητήσεις για ανεύρεση λύσεων σε κοινωνικές συγκρούσεις και δυσλειτουργίες του κυρίαρχου κοινωνικού και οικονομικού συστήματος.

Για να επιστρέψουμε τώρα στην ιστορική ανάλυση της εποχής του Μεσοπολέμου, θεωρούμε σκόπιμο να αναφέρουμε τα κυριότερα γεγονότα και εξελίξεις που σημάδεψαν τόσο τις Χώρες της Ευρώπης, όσο και της Βόρειας Αμερικής γιατί την εποχή εκείνη οι Χώρες αυτές αποτελούσαν το λίκνο και το πνευματικό πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνονταν και διαπλάθονταν όλα τα ρεύματα, οι θεωρίες και οι προβληματισμοί σχετικά με την οικονομική, κοινωνική και πολιτική οργάνωση του χώρου.

Κατά την περίοδο, λοιπόν, του Α' Παγκοσμίου Πολέμου οι περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες περιήλθαν στον κρατικό έλεγχο. Η οικονομία ήταν κεντρικά σχεδιασμένη από την κρατική εξουσία με σκοπό να διοχετευτούν οι εθνικοί πόροι και

2. Βλ. John Friedmann and Clyde Weaver, (1979), *Territory and Function: The Evolution of Regional Planning*, pp 1-7.

3. Βλ. Walter B. Stoehr, (1981), «Development from Below: The Bottom-Up and Periphery - Inward Development Paradigm», *Development from Above or Below?*, pp 47-61.

Πάντειον Παν. Κοιν. και Πολ. Επιστ.

ΤΕΤΡΑΔΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Βασιλική ΜΑΛΙΝΔΡΕΤΟΥ

Επικ. Καθηγ. Τμήμ. Δημόσιας Διοίκησης

Χρηματοδότηση
των ΔΕΚΟ:
Διοίκηση
Ολικής Ποιότητας

Αριθμ. 19/1998

Αθήναι

Ο.Α.Ε.Δ. - ΠΑΝΤΕΙΟ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ Κ.Π.Ε. ΑΘΗΝΩΝ

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΟΥ
ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΟΥ ΣΤΙΣ
ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΑΙ Η
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΤΕΧΝΙΚΗ
ΤΟΥ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Επιστημονικός Υπεύθυνος
Καθηγητής Κωνστ. ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΘΗΝΑΙ, 1993

ο πλούτος προς εξυπηρέτηση των πολεμικών αναγκών. Θα μπορούσε κανείς, να περιγράψει το κυρίαρχο πολιτικο-οικονομικό σύστημα με τον όρο «πολεμικός σοσιαλισμός» (war socialism). Η εμπιστοσύνη στην ελεύθερη οικονομία και στον ιδιωτικό καπιταλισμό κατέρρευσε. Η πίστη και η επιδίωξη του κέρδους περιέπεσε σε δυσμένεια. Το εξαγωγικό εμπόριο περιήλθε στον πλήρη έλεγχο του κράτους και απέτελεσε κρατικό μονοπώλιο. Στην Γερμανία η οργάνωση και ο έλεγχος της παραγωγικής διαδικασίας περιήλθε στα χέρια των «πολεμικών εταιριών» (War Companies) και των μεγάλων τράστ. Στην Γαλλία είχαμε «consortia» βιομηχάνων και στις Ηνωμένες Πολιτείες και στην Βρετανία Πολεμικά Βιομηχανικά Συμβούλια (War Industries Boards). Οι πολεμικές εταιρίες αποτελούσαν μία μέση λύση μεταξύ ιδιωτικών επιχειρήσεων και μίας σοσιαλιστικής γραφειοκρατικής δομής. Ήδη από το 1916, όλες οι Κυβερνήσεις εγκαθίδρυσαν ένα σύστημα Συμβουλίων, Γραφείων και Επιτροπών για να συντονίσουν τις πολεμικές ενέργειές τους.

Ελέχθη και προηγουμένως, ότι η ελευθερία λόγου και σκέψης χάθηκε και εντάθηκε η προπαγάνδα και η λογοκρισία σε όλα τα μέσα επικοινωνίας και έκφρασης. Ήταν τέτοιος ο ανορθολογισμός που επικράτησε στην ψυχασύνθεση των ανθρώπων, που, όταν τελείωσε ο πόλεμος, το 1919, η φοβία εξακολούθησε ν' αποτελεί σημείο αναφοράς για τους περισσότερους Ευρωπαίους, ενώ το πολιτικό κλίμα που επικρατούσε

στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής χαρακτηρίζοταν από αισθήματα απομονωτισμού και δυσαρέσκειας για την κατάσταση που επικρατούσε στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Μετά το τέλος του πολέμου έχομε την δημιουργία πολλών νέων ανεξάρτητων κρατών στην Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη: όπως Δημοκρατία της Γερμανίας, Αυστρία, Ουγγαρία, Πολωνία, Τσεχοσλοβακία, Γιουγκοσλαβία, Εσθονία, Λιθουανία και Λατβία⁴. Στην δε νοτιο-ανατολική Ευρώπη έχομε τα νέα ανεξάρτητα κράτη, που κέρδισαν την ανεξαρτησία τους πριν από το 1914, όπως είναι η Ρουμανία, Βουλγαρία, και Αλβανία.

Τα κράτη αυτά εισήγαγαν δημοκρατικές ιδέες και θεσμούς στο σύστημα διακυβέρνησής τους, επί πλέον δε εφήρμοσαν πολιτικές προστατευτισμού για να στηρίξουν την εθνική νηπιακή βιομηχανία τους. Τα νέα αυτά εθνικά σύνορα δημιούργησαν πρόσθετες δυσκολίες συναλλαγής και επικοινωνίας στον Ευρωπαϊκό χώρο με αποτέλεσμα τα προϊόντα να κυκλοφορούν με δυσκολία μεταξύ εθνικών αγορών.

Λέγεται, ότι ενώ το 1913 η Ευρώπη είχε 6.000 μίλια συνόρων, μετά τον πόλεμο αυτά έγιναν 10.000 μίλια. Από καθαρά οικονομική σκοπιά, ο διαμελισμός και κατακερματισμός της Ανατολικής Ευρώπης σε πολλά ανεξάρτητα κράτη θεωρήθηκε ατυχές γεγονός, διότι τα κράτη αυτά εξακολούθησαν να μαστίζονται από σχετική φτώχεια, αντιδραστικές ηγεσίες, οικονομικές δυσκαμψίες και δυσλειτουργίες λόγω των προστατευτικών δασμών τους και της έλλειψης παράδοσης σε δημοκρατικές και διοικητικές διαδικασίες και θεσμούς, που, στο τέλος, οδήγησαν αυτές τις Χώρες στον φασισμό⁵. Γενικά, οι Χώρες ανατολικά της Γαλλίας και Ιταλίας ευρίσκονταν σε κατάσταση χάους.

Η έκβαση του πολέμου υπήρξε αναμφίβολα νίκη για την δημοκρατία, αλλά ήταν μία Πύρρειος νίκη γιατί δεν πρόσφερε λύσεις σε βασικά ζητήματα και προβλήματα της εποχής εκείνης, όπως ο εκσυγχρονισμός της πολιτικής και κοινωνικής ζωής, η εκβιομηχάνιση, ο εθνικισμός, η οικονομική σταθερότητα και η διεθνής ασφάλεια.

Κατά την περίοδο, που ακολούθησε τον Πόλεμο η απογοήτευση του κόσμου ήταν διάχυτη. Το αίσθημα εμπιστοσύνης μετατράπησε σε απογοήτευση και η ελπίδα σε φόβο. Την περίοδο του μεσοπολέμου η Ευρώπη γνώρισε μία άνευ προηγουμένου οικονομική ύφεση, που ανεστάλη μόνον για ένα μικρό διάστημα, 1912-1929, όταν οι ελπίδες για ανάκαμψη και περισσότερη δημοκρατία διαγράφηκαν στον ορίζοντα. Για άλλη μία φορά η ιδεολογία της ιδιωτικής επιχείρησης και της ελεύθερης αγοράς άρχισε να εδραιώνεται στα μάτια του κόσμου και οι διαδικασίες για την ολοκλήρωση της εκβιομηχάνισης και αστικοποίησης επαναδραστηριοποιήθηκαν, η παγκόσμιος παρα-

4. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. *The Economic and Social Impact of the War*, και *The Great Depression: Collapse of the World Economy*, στο: *A History of the Modern World Since 1815*, (1979), των R.R. Palmer and Joel Colton, 4th Edition, Ne York, pp. 749-762 και 839-845.

5. Τα νέα αυτά κράτη απεκλήθησαν «ατύχημα του πολέμου», βλ. *A History of the Modern World Since 1815*, ως ανωτέρω, σελ. 818-819.

γωγή και το διεθνές εμπόριο γνώρισαν άνθιση. Παρ' όλα αυτά η ανάκαμψη αυτή υπήρξε πρόσκαιρη και η οικονομική επέκταση που ακολούθησε ευάλωτη, σταμάτησε δε απότομα με την μεγάλη οικονομική κρίση και το crash του χρηματιστηρίου της Νέας Υόρκης το 1929.

Η κρίση αυτή, παρ' όλο που ήταν χρηματιστηριακή και νομισματική, συμπαρέσυρε στην πτώση της και τις υπόλοιπες οικονομικές δραστηριότητες και έτσι έχομε έναν ανατροφοδοτούμενο φαύλο κύκλο με την πτώση της παγκόσμιας παραγωγής, του διεθνούς εμπορίου, την αύξηση της ανεργίας, υποτίμησης των εθνικών νομισμάτων και χάους στις διεθνείς νομισματικές συναλλαγές. Τα φαινόμενα αυτά οδήγησαν για άλλη μία φορά την παγκόσμια Κοινότητα σε πολιτικές προστατευτισμού, εθνικισμού και μεγαλύτερης αυτάρκειας. Το εμπόριο έγινε διμερές, η εμπιστοσύνη στους μηχανισμούς της αγοράς κατέρρευσε και έχομε μία επιστροφή, εντονότερη αυτή την φορά, στον κεντρικό σχεδιασμό και ρυθμιστικό ρόλο της κεντρικής διοίκησης.

Σε Χώρες, όπως οι ΗΠΑ, Βρεταννία και Γαλλία έχομε την άνοδο της Δημοκρατίας και του Κράτους Πρόνοιας. Σε Χώρες όπως η Γερμανία, Ιταλία καθώς και Χώρες της Νότιας και Ανατολικής Ευρώπης έχομε την άνοδο του «πολεμικού φασισμού». Στις ΗΠΑ, η οικονομική κρίση αντιμετωπίστηκε με την πολιτική του «New Deal» του Fr. Roosevelt, την οποία εξέφραζε μία δέσμη μέτρων πολιτικών, που επεδίωκε την εθνική ανασυγκρότηση και ανόρθωση και εμπεριείχε εκτεταμένες νομοθετικές και θεσμικές μεταρρυθμίσεις. Η πολιτική αυτή αποσκοπούσε στην οικονομική βοήθεια προς τους ανέργους, σε μεγάλα προγράμματα δημοσίων έργων για την δημιουργία θέσεων απασχόλησης και στην δημιουργία θεσμών και οργανισμών, όπως η National Recovery Administration (NRA) για την θεσμοποίηση κωδίκων για την πάταξη του αθέμιτου ανταγωνισμού. Η πολιτική αυτή διαπνέετο από την θεωρία του J.M. Keynes περί της αναγκαιότητας δημοσιονομικών ελλειμμάτων για επενδυτικές δαπάνες και την επίτευξη πλήρους απασχόλησης (deficit financing)⁶.

Τελικά, οι ΗΠΑ, κατ' εξοχή μη παρεμβατικό κράτος, έγιναν την εποχή του Roosevelt κράτος πρόνοιας με ιδιαίτερα ενισχυμένους σωματειακούς θεσμούς και οργανώσεις. Ο Roosevelt δημιούργησε μία τεράστια διοικητική γραφειοκρατική δομή, δαπανηρή και δυσλειτουργική. Ο ρόλος του κράτους κατέστη παρεμβατικός και ρυθμιστικός. Οι πολιτικές και τα μέτρα που πήραν οι Κυβερνήσεις της Βρεταννίας και της Γαλλίας για ν' αντιμετωπίσουν την οικονομική κρίση ήταν παρόμοιες με αυτές των ΗΠΑ. Η πολιτική του «New Deal» εφαρμόστηκε έτσι και στην Ευρώπη.

Επάνω στο ίδιο θέμα και ακολουθώντας παρόμοια με τον Stoehr ιστορική διαλεκτική ανάλυση, η S. Lebreton επιχειρεί να ερμηνεύσει τις επιπτώσεις, που είχαν οι

6. Παράβ. την κατά το έτος 1933 μ.Χ. προσπάθεια περιφερειακής ανάπτυξης με την σύσταση στις ΗΠΑ της Tennessee Valley Authority. Βλ. και Κ. ΓΕ. Αθανασόπουλος, (1984), *Νομοθεσία Περιφερειακής Ανάπτυξης*, τ. Δ', 1984, σελ. 9 επόμ..

τρεις μεγάλες «οικονομικές κρίσεις» του καπιταλιστικού συστήματος κατά τις περιόδους 1873-1896, 1921-1935 και 1973 μέχρι τις ημέρες μας, στις διοικητικές μεταρρυθμίσεις για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, που εφαρμόστηκαν στην Γαλλία κατά τις αντίστοιχες αυτές περιόδους.

Σύμφωνα με την ανάλυση της Lebreton, κατά την περίοδο της δεύτερης οικονομικής κρίσης του μεσοπολέμου, 1921-1935, η διοικητική διάρθρωση και αρμοδιότητες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης παραμένουν οι ίδιες. Απλώς, όπως και στα υπόλοιπα Δυτικά Κράτη, ΗΠΑ, Βρεταννία και Γερμανία, η εξουσία και η παρέμβαση της Κρατικής Διοίκησης αυξάνει. Στην περίπτωση αυτή έχουμε αποδιάρθρωση και αναδιάρθρωση του παραγωγικού ιστού τόσο στον εθνικό, όσο και στον διεθνή χώρο. Οι αντιθέσεις στην διαδικασία συσσώρευσης κεφαλαίου αντιμετωπίζονται πλέον με αναμόρφωση του ρόλου του Κράτους. Αυτό αναλαμβάνει πλέον σαφώς ρυθμιστικό ρόλο στην εθνική οικονομία, γεγονός που στην πολιτική οικονομία εκφράζεται με τον όρο «κρατικός μονοπωλιακός καπιταλισμός». Το εργαλείο για την άσκηση αυτού είναι ο «προγραμματισμός», πρακτική που στην Γαλλία λαμβάνει τεράστιες διαστάσεις και αίγλη και εξελίσσεται πλέον σε επιστήμη⁷.

Η οικονομική κρίση που επακολούθησε τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο έφερε σοβαρή ανεργία στην Ιταλία και στην Γερμανία και έναν υπερπληθωρισμό, που ασφαλώς συνέβαλε στην άνοδο του σωματειακού κράτους στην Ιταλία, του εθνικοσοσιαλιστικού κράτους στην Γερμανία και της αναζωπύρωσης του милитарισμού στην Ιαπωνία, η δε Βρεταννία γνώρισε μία άνευ προηγουμένου οικονομική κρίση και ανεργία.

Γενικά κατά την δεκαετία του 1930 μόνον 10 κράτη στην Ευρώπη είχαν δημοκρατικά κοινοβουλευτικά πολιτεύματα. Αντιθέτως, στην Ανατολική και Νότια Ευρώπη επικράτησαν ολοκληρωτικά καθεστώτα.

Αυτό ήταν λοιπόν το κυρίαρχο ιδεολογικό, πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο στην Ευρώπη και στην Αμερική την περίοδο του Μεσοπολέμου και αυτό ήταν το σημείο αναφοράς, προβληματισμού και ερεθισμού για τους θεωρητικούς της περιφερειακής επιστήμης, τους πολιτικούς επιστήμονες, τους κοινωνικούς γεωγράφους και κοινωνιολόγους της εποχής εκείνης, οι οποίοι, σύμφωνα με τις υποθέσεις του θεωρητικού μοντέλου του Stoehr για την ιστορική διαλεκτική ανάλυση και ερμηνεία της εξέλιξης του γνωστικού αντικείμενου της περιφερειακής επιστήμης, δημιούργησαν κινήματα και σχολές που υποστήριζαν διαδικασίες εδαφικής ολοκλήρωσης, περιφερειακής αυτονομίας και ολοκληρωμένου σχεδιασμού⁸.

7. BA. *A History of the Modern World Since 1815*, ό.π. σελ. 847-850.

8. W.B. Stoehr, *In search of a Theory of Development «From Below»: Some Historical Parallels, Development from Above or Below?*, ό.π., σελ. 47-61.

Η εθνική εμπορική ναυτιλία και οι δυνατότητες ανάπτυξής της

Της κ. ΚΕΡΗ Π. ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗ

Η Ελλάδα, χώρα με μεγάλη ναυτική παράδοση, οφείλει κατά ένα μεγάλο μέρος την πολιτική της και οικονομική της υπόσταση στην εμπορική της ναυτιλία.

Η Ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα στην διεθνή υγρή αρένα προϋπήρξε της συστάσεως του ελληνικού κράτους και συνέβαλε αποφασιστικά στην δημιουργία του, καθώς και στην ανάπτυξή του. Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία αναπτύχθηκε συνήθως χωρίς την οικονομική βοήθεια του ελληνικού κράτους. Η αρωγή της ελληνικής πολιτείας συνήθως εκδηλώνεται με την θέσπιση ελκυστικής νομοθεσίας για να συγκρατήσει τα ελληνικά ή να επαναπατρίσει τα ελληνόκτητα πλοία στο ελληνικό νοηλόγιο.

Η σταθερή υποστήριξη από τις κατά καιρούς ελληνικές Κυβερνήσεις σ' εθνικό και διεθνές πεδίο των αρχών της ελεύθερης διεξαγωγής του θαλασσίου εμπορίου και του θεμιτού ανταγωνισμού, είναι συνήθως η κρατική ουσιαστική βοήθεια, που απολαμβάνει η ελληνική και η ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία εξαρτάται αποκλειστικά από το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και τους διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς.

I. Σημερινή κατάσταση της εθνικής εμπορικής ναυτιλίας

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχει την πρώτη θέση μεταξύ των εμπορικών στόλων της Ευρώπης. Η αξία, του ελληνικού εμπορικού στόλου, εκτιμάται περίπου σε 40 δισεκατομμύρια δολάρια.

Ο στόλος υπό Ελληνική σημαία άνω των 1000 κ.ο.χ. περιλαμβάνει σήμερα 890 πλοία και περίπου 100 πλοία από 100 έως 1000 κ.ο.χ.. Σ' αυτό τον αριθμό των πλοίων θα πρέπει να προστεθούν περίπου δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) μικρά πλοία κάτω των 100 κόρων.

Ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 16% περίπου του παγκοσμίου στόλου σε μεταφορική ικανότητα.

Ο ελληνόκτητος στόλος (άνω των 1000 κόρων ολικής χωρητικότητας) αριθμεί περίπου 3360 πλοία, παντός τύπου, ο οποίος φέρει την εθνική σημαία τριαντατεσσάρων περίπου διαφορετικών κρατών.

Οι άλλες σημαίες, τις οποίες υψώνουν συνήθως οι Έλληνες στα πλοία τους είναι κυρίως της Κύπρου, του Παναμά, της Μάλτας, της Λιβερίας, των Μπαχάμας. Τα ελληνικά πλοία απασχολούν (στην θάλασσα) περίπου (35.000), τριάντα πέντε χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς, αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα. Επίσης, τα 1037 Ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία απασχολούν στην στεριά περίπου 11000 Έλληνες υπαλλήλους.

Στον αριθμό των ατόμων αυτών, που απασχολούνται στα ναυταλιακά γραφεία, θα πρέπει να προστεθούν ισάριθμα άτομα, τα οποία απασχολούνται στις παραναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες συνιστούν υπηρεσίες προς το πλοίο, όπως λιμενικές υπηρεσίες, υπηρεσίες επισκευών, τροφοδοσίας, πρακτορεύσεως και τουρισμού, τραπεζικές, δικηγορικές υπηρεσίες κ.λ..

Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει, ότι ο εμπορικός στόλος, ελληνικός και ελληνόκτητος, απασχολεί τμήμα του ελληνικού λαού, που κατάγεται κυρίως από τις νησιωτικές αλλά και ηπειρωτικές περιφέρειες της χώρας, βελτιώνει το βιοτικό του επίπεδο, αλλά και το επίπεδο αναπτύξεως του τόπου καταγωγής του, συμβάλλει στην κάλυψη του διευρυμένου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου πληρωμών της χώρας και γενικά στην εθνική ανάπτυξη.

Επίσης, συμβάλλει στην διεθνή προβολή του ελληνικού κράτους και έθνους με την ισχυρή παρουσία του στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς και γενικά στην διεθνή Κοινότητα, ενώ παράλληλα η στρατηγική και αμυντική του σημασία είναι πολύ μεγάλη.

Όμως, παρ' όλα αυτά τα πολυποίκιλλα πλεονεκτήματα του εθνικού εμπορικού μας στόλου, δεν λαμβάνονται πάντοτε τα αναγκαία μέτρα που θα καταστήσουν ελκυστική την ελληνική σημαία.

Η απώλεια της ανταγωνιστικότητας των υπό ελληνική σημαία πλοίων, συγκριτικά με τις σημαίες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει οδηγήσει σε μείωσή τους.

Η φυγή πλοίων από την ελληνική σημαία (180 πλοία, ήτοι 22% του δυναμικού της) έχει αρχίσει από το 1996 και συνεχίζεται (1996 = 1099 πλοία άνω 1000 κ.ο.χ., 1998 = 890 πλοία άνω των 1000 κ.ο.χ.), ενώ το ίδιο χρονικό διάστημα, δηλαδή 1996-1998, έχει αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου και παράλληλα ναυπηγούνται περίπου 90 πλοία ελληνικών συμφερόντων. Ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος κατέχει σήμερα παγκοσμίως την τέταρτη θέση, ενώ το 1990 είχε την πρώτη θέση με 1871 εμπορικά πλοία.

Σημειώνεται, ότι διάφορα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν προβεί τελευταία στην θέσπιση ελκυστικής πολιτικής νηολογήσεως πλοίων και παροχής υπηρεσιών στο πλοίο, με συνέπεια να προσελκύσουν τόσον την επανεγγραφή στο εθνικό

ΝΙΚ. Ι. ΚΟΝΣΟΛΑΣ

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Αθήναι, 1997

τους νηολόγιο πλοίων, που ανήκουν σε υπηκόους τους, αλλά και πλοίων που ανήκουν σε υπηκόους άλλων χωρών, μεταξύ των οποίων είναι και οι Έλληνες. Παράλληλα, με την επανεγγραφή των πλοίων αύξησαν τον αριθμό των απασχολούμενων στην ξηρά σε βοηθητικές υπηρεσίες.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι ανάγκη να υιοθετηθεί μία νέα εθνική ναυτιλιακή πολιτική με στόχους:

- α) Την συγκράτηση των πλοίων υπό την ελληνική σημαία.
- β) Την προσέλκυση του μεγαλύτερου τμήματος του ελληνόκτητου στόλου.
- γ) Την ανάπτυξη του ελληνικού και ελληνόκτητου στόλου με την παροχή ενός ολοκληρωμένου συστήματος υπηρεσιών προς το πλοίο.
- δ) Την προώθηση της θαλασσίας μεταφοράς.

Οι στόχοι αυτοί είναι δυνατόν να επιτευχθούν, εάν πρώτον ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου έναντι των εθνικών και διεθνών νηολογίων των Ευρωπαϊκών χωρών καθώς και των τρίτων χωρών, των αποκαλούμενων ανοικτών νηολογίων.

II. Αναγκαία μέτρα

Τα μέτρα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνει μία ελκυστική εθνική ναυτιλιακή πολιτική είναι κυρίως τα εξής:

1. Νομοθετικό και διοικητικό πλαίσιο

Αμετάβλητο και ευέλικτο νομοθετικό και διοικητικό καθεστώς νηολογήσεως, το οποίο να μη υπόκειται σε συχνές τροποποιήσεις.

Η διατήρηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με παράλληλη βελτίωση των υπηρεσιών του είναι απαραίτητη. Η Ελλάδα ως πρώτη ναυτιλιακή δύναμη, πρέπει να έχει την δυνατότητα να χαράσσει την ναυτιλιακή πολιτική της.

Παράλληλα, η Πολιτεία θα πρέπει να ενισχύσει τον ρόλο του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, ως συμβούλου της για την ανάπτυξη της εμπορικής μας ναυτιλίας και για την προβολή της Ελλάδος ως ναυτικής χώρας.

2. Σύνθεση πλοίων

Ανταγωνιστική επάνδρωση των πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις επανδρώσεως, που έχουν υιοθετήσει τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως.

Εμπορική Τράπεζα
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Τεύχος 15/Ιουλ. - Σεπτ. 1998

*

Κ. Ζοπουνίδη, Μ. Δούμπου,
Μ. Σπανού

Τεχνικές προγραμματισμού
στόχων για την αντιμετώπιση
χρηματοοικονομικών
προβλημάτων ταξινόμησης:
η περίπτωση πτώχευσης
επιχειρήσεων

*

Α. Γεωργόπουλου
Αποτελεί το μέγεθος
των επιχειρήσεων
αποφασιστική παράμετρο
άσκησης πιστωτικής πολιτικής:

*

Κ. Σεγρεδάκη
Value vs Glamour:
μία αναλυτική προσέγγιση
των αντιτιθέμενων στρατηγικών
επένδυσης στους
χρηματιστηριακούς δείκτες
τιμών των αναδυόμενων
αγορών

*

Μ. Γεωργίου
Περιθώριο επιτοκίου και
κερδοφορία των Τραπεζών
στις συνθήκες του ΕΥΡΩ

Αθήναι

Το κόστος επανδρώσεως θεωρείται το κυριώτερο ανταγωνιστικό μειονέκτημα και η βασική αιτία φυγής των Ελλήνων πλοιοκτητών, διότι αυξάνει το λειτουργικό κόστος του πλοίου με συνέπεια να μην μπορούν να αποπληρωθούν τα ληφθέντα δάνεια από χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Έτσι, είναι αναγκαία η θέσπιση ενός ευέλικτου θεσμικού πλαισίου όσον αφορά α) την απαιτούμενη από την διεθνή νομοθεσία σύνθεση του πληρώματος, και β) την παροχή κινήτρων προς τους ναυτικούς, φορολογικού και ασφαλιστικού χαρακτήρα.

3. Σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση

Η συστηματική συμμετοχή του Ελληνικού κράτους, στον τομέα της εκπαίδευσης ναυτικών είναι αναγκαία ούτως, ώστε αφ' ενός να βελτιωθεί η επαγγελματική κατάρτιση των ελληνικών πληρωμάτων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διεθνούς και της κοινοτικής νομοθεσίας και αφ' ετέρου να αυξηθεί η προσέλκυση και η παραμονή νέων στο επάγγελμα του Αξιωματικού του εμπορικού πλοίου, διότι η έλλειψη ικανών αξιωματικών αποτελεί βασική παράμετρο του προβλήματος της ανταγωνιστικότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής των Σχολών, που ευρίσκονται στην ελληνική περιφέρεια, (νησιώτικη και ηπειρωτική) και στην προσέλκυση νέων, κυρίως Λυκειακής ή Τεχνικής Εκπαίδευσως, που συνήθως κατάγεται από ελληνικές νησιωτικές περιοχές.

Η επιδίωξη παραμονής των ναυτικών Σχολών στην νησιωτική χώρα θα συντελέσει στην αποτελεσματική αναζήτηση ενδογενούς δυναμικού, που θα έχει έφεση προς την ναυτοσύνη.

Ε. ΜΠΕΣΙΛΑ - ΒΗΚΑ
Δ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

**Σύγχρονες αρμοδιότητες
της Τοπικής Αυτοδιοίκησης
και Ευρωπαϊκή Ενοποίηση**

Θεσσαλονίκη, 1998

Ανδρέας ΛΥΤΡΑΣ

**Προλεγόμενα στη
Θεωρία της Ελληνικής
Κοινωνικής Δομής**

Αθήνα, 1993

Η έλλειψη στη διεθνή αγορά προσοντούχων και εμπείρων ναυτικών θ' αυξήσει την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, εάν ενισχυθεί η ποιότητα των γνώσεων και εάν προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις της αγοράς.

4. Κοινωνική ασφάλιση ναυτικών

Είναι απαραίτητη η υιοθέτηση ενός λειτουργικού συστήματος κοινωνικής ασφαλίσεως των ναυτικών, σύμφωνα με την αρχή της ανταποδοτικότητας, λαμβάνοντας υπ' όψει τα μέτρα μειώσεως της οικονομικής επιβαρύνσεως της ναυτιλιακής εταιρίας για την κοινωνική προστασία των ναυτικών, που έχουν υιοθετήσει παραδοσιακά ναυτικά κράτη.

Τα προβλήματα του ΝΑΤ είναι ανάγκη να αντιμετωπισθούν με σύνεση και τόλμη.

5. Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες

Η παροχή υπηρεσιών επισκευής και ναυπηγήσεως πλοίων, οι οποίες θα παρέχονται σ' ένα νέο, σταθερό, ανταγωνιστικό νομικό και οικονομικό πλαίσιο με μία σύγχρονη τεχνολογικά υποδομή, λαμβάνοντας υπ' όψει τα οικονομικά και λειτουργικά πλεονεκτήματα άλλων ανταγωνιστριών χωρών, είναι απαραίτητη.

Το κόστος των επισκευών, στις οποίες προβαίνει ο ελληνόκτητος στόλος παγκοσμίως ανέρχεται σε 400 εκατομμύρια δολάρια ετησίως.

Η Ελλάδα, ο Πειραιάς και κυρίως οι υποβαθμισμένες περιοχές του Περάματος και της Δραπετσώνας, πρέπει να έχουν την μερίδα του λέοντος σ' αυτό το σημαντικό ποσό, το οποίο συνεχώς βαίνει αυξανόμενο, διότι οι εργασίες ανανέωσης και επισκευής του εθνικού στόλου θα πολλαπλασιασθούν για να ανταποκριθούν στις επιταγές της αυστηράς διεθνούς και κοινοτικής νομοθεσίας ασφαλείας πλοίου. Σημειώνεται, ότι στην χώρα μας υπάρχει ναυπηγική τεχνογνωσία και πείρα των Ελλήνων, η οποία θα

μπορούσε ν' αξιοποιηθεί από την ελληνική Πολιτεία και να ενισχυθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την κατασκευή εξειδικευμένων εμπορικών πλοίων, όπως π.χ. κρουαζιεροπλοίων, επιβατηγών.

Άλλως τε, η διατήρηση και η ανάπτυξη της ναυπηγικής και επισκευαστικής ικανότητας και τεχνογνωσίας είναι απαραίτητη για την χώρα μας, τόσο για οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους, όσο και για αμυντικούς.

Η εθνική σημασία του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα, ο οποίος εξασφαλίζει οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική παρέμβαση και αμυντική ικανότητα έχει γίνει αντιληπτή από όλες τις χώρες, γι' αυτό είναι αλλού ένας ποικιλοτρόπως επιδοτούμενος τομέας.

6. Λιμενική υποδομή και λιμενικές υπηρεσίες

Η βελτίωση της υποδομής και της λειτουργίας των ελληνικών λιμανιών, σύμφωνα με τις επιταγές της νέας τεχνολογίας και τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού, ασφάλειας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι επιτακτική. Παράλληλα, είναι απαραίτητο να συνδεθούν με τα μέσα χερσαίων μεταφορών ούτως, ώστε ν' αποτελούν μέσον συνδέσεως θαλασσίων και χερσαίων μεταφορών. Ιδιαίτερη σημασία έχει το λιμάνι του Πειραιά, όπου πρέπει να υπάρξει σύγχρονος τεχνολογικός εξοπλισμός και εξειδικευμένο προσωπικό. Άλλα μέτρα που είναι αναγκαίο να ληφθούν αναφέρονται στην ναυτική ασφάλιση, τον ελληνικό νηογνώμονα, τις εθνικές και ευρωπαϊκές ενδομεταφορές, την χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας κ.λ..

III. Χρηματοδότηση

Η Ελληνική Πολιτεία θα πρέπει να καταστήσει την Ελλάδα ελκυστική χώρα από την άποψη της χρηματοδότησης¹ των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με την θέσπιση ενός διαφανούς, ανταγωνιστικού πλαισίου χρηματοδότησης, ανάλογου των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Το πλαίσιο αυτό καθίσταται έτι περαιτέρω αναγκαίο αυτήν την χρονική περίοδο, που προβάλλει επιτακτική η ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου και του στόλου των κρουαζιεροπλοίων.

Είναι πρόδηλο, ότι η εθνική εμπορική ναυτιλία, ελληνική και ελληνόκτητη, είναι ένας οικονομικός τομέας, που η Ελληνική Πολιτεία πρέπει να διατηρήσει και παράλληλα να αναπτύξει, διότι προσφέρει πολυσήμαντα οφέλη, εθνικά απαραίτητα.

Άλλως τε δεν πρέπει να λησμονείται, ότι η Ελλάδα έχει να επιδείξει μία ασυναγώγιστη μοναδικότητα στην βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών.

Από τα εκτεθέντα ανωτέρω, προκύπτει, ότι εάν υιοθετηθεί μία εθνική ναυτιλιακή πολιτική, η οποία θα περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων και τα προτεινόμενα μέτρα, θα ευνοηθεί, η περιφερειακή και γενικά εθνική ανάπτυξη, πράγμα που θα έχει ευεργετική επίδραση στην εθνική οικονομία, αλλά και στην εθνική στρατηγική ισχύ της χώρας μας.

¹ Βλ. και Κωνστ. ΓΕ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θεσμικό πλαίσιο περιφερειακής ανάπτυξης. Τόμ. Α', Δ' έκδ. 1997, τόμ. Β', Γ' έκδ. 1995.