

ΤΟΣ ΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ

ΠΡΟΒΛΗΜΑ

(ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ)

Τοῦ ΓΙΑΝΝΗ ΤΟΜΠΡΟΓΙΑΝΝΗ

Βασική καὶ ἰδιάζουσα θέση ἀνάμεσα στὰ προβλήματα τῆς ἐθνικῆς οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης κατέχει τὸ συγκοινωνιακό.

Ἡ καθυστερημένη ἀγροτική οἰκονομία, ἡ μεγάλη διασπορά μεγάλου ἀριθμοῦ μικρῶν οἰκισμῶν ἐπὶ ὄρεινῶν καὶ ἡμιορεινῶν ἐδαφῶν καὶ νήσων, ἡ ἔλλειψη βαρεῖας βιομηχανίας καὶ ἡ μεγάλη οἰκονομικὴ ἐξάρτηση ἀπ' τὸ ἐξωτερικὸ ἀντανακλῶνται:

α) στὴν ἔλλειψη μαζικῶν μεταφορῶν (μεταφορὲς μεγάλου ὄγκου καὶ μικρῆς ἀξίας ἀγαθῶν)

β) σὲ μιὰ ἀναιμικὴ ἐσωτερικὴ κυκλοφορία ἐμπορευμάτων, (ἀποτέλεσμα τῆς διατήρησης σημαντικοῦ ποσοστοῦ τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας ἔξω ἀπὸ κάθε ἀνταλλαγὴ καὶ τῆς ὑποκατανάλωσης ἀγαθῶν στὸ σύνολο τῶν περιοχῶν τοῦ ἐθνικοῦ χώρου)

γ) στὴν ὑπερσυγκέντρωση παραγωγῆς καὶ κατανάλωσης στὶς δύο μόνο μεγάλες οἰκιστικές περιοχὲς τοῦ Λεκανοπεδίου Ἀθηνῶν καὶ τῆς Θεσσαλονίκης.

Αὕτῃ ἡ γενικὴ εἰκόνα τῶν περιορισμένων ἀπ' τὶς πρὸ πάνω αἰτίες συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν θρῖσκεται σὲ ὀξύτατῃ ἀντίθεση μὲ τὴν ἀντίστοιχη κατάστασι τῶν μέσων μεταφορᾶς καὶ δείχνει, περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλο κλάδο τεχνοοικονομικῆς δραστηριότητος τὴν ἔλλειψη στοιχειώδους προγραμματισμοῦ καὶ τὴν ἀσυνδοσία στὴν κατασπατάλησι τοῦ ἐθνικοῦ πλούτου (οἱ ἐπενδύσεις σὲ μεταφορικὰ μέσα καὶ ἐπικοινωνίες πιάνουν τὸ 33,4% τοῦ συνόλου τῶν ἀκαθαρίστων ἐπενδύσεων παγίου κεφαλαίου ἢ τὰ 52 δισεκατομμύρια δρχ. ἀγοραστικῆς ἀξίας 1954 στὸ διάστημα 1950—1961). Παράλληλα μὲ τὴν ἀπαράδεκτη γιὰ χώρα «ὑπὸ ἀνάπτυξιν» πολυτέλεια σ' ἓνα περιορισμένο χωρὸ τῆς συγκέντρωσις συγκοινωνιακῶν γραμμῶν καὶ δαπανηρῶν μεταφορικῶν μέσων (ποὺ ἀνταγωνίζονται τὸ ἓνα τὸ ἄλλο ἐξοντωτικά) τὸ ἐθνικὸ δίκτυ τῶν συγκοινωνιακῶν γραμμῶν (ὁδῶν σιδηροδρόμων) δὲν ἐπεκτείνεται μέσα στὸν ἐθνικὸν χωρὸ. Ἔτσι δημιουργεῖται μιὰ δευτερογενὴς αἰτία περιορισμοῦ τῆς κυκλοφορίας ἀγαθῶν μέσα στὸν ἐθνικὸν χωρὸ καὶ συν-

τήρησης τῆς καθυστέρησης ὁλοκληρῶν περιοχῶν.

Ἡ κατάστασι τῶν ἐθνικῶν συγκοινωνιακῶν γραμμῶν καὶ τῶν μέσων μεταφορᾶς, παρὰ τὶς προαναφερόμενες τεράστιες ἐπενδύσεις στὸν τομέα αὐτό, εἶναι μὲ συντομία ἡ πρὸ κάτω:

1. Ἡ κατάστασι τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου δείχνει ὅτι ἡ ἐπίσημη συγκοινωνιακὴ πολιτικὴ θεωρεῖ τὸ σιδηροδρομικὸ μέσο μεταφορᾶς «ἄταφο νεκρὸ» ποὺ δὲν τολμάει νὰ τὸν θάψῃ. Παρὰ τὴν ἐνοποίηση τῶν δικτύων (ΣΕΚ, ΣΠΑΠ, Θεσσαλικῶν) δὲν πραγματοποιήθηκε ἡ τεχνικὴ ἐνοποίηση τῶν σιδ)κῶν γραμμῶν (κανονικοῦ καὶ στενοῦ πλάτους), καὶ τοῦ τροχαίου ὕλικου. Μὲ τὴν κρατικὴ ἐκμετάλλεισι ὅλων τῶν σιδ)μῶν τὸ κράτος διαθέτει ἓνα ἰσχυρὸ καὶ φθινὸ μέσο μεταφορᾶς, ποὺ θὰ μπορούσε νὰ τὸ χρησιμοποιήσῃ ἀποτελεσματικά στὴν ἐθνικοοικονομικὴ ἀνάπτυξιν τῆς χώρας. Μὲ τὴ διαπλάτυνσι τῶν στενῶν γραμμῶν Πελοποννήσου καὶ Θεσσαλίας, μὲ τὴν κατασκευὴ μερικῶν παραλλαγῶν καὶ διπλῶν ἐν μέρει γραμμῶν μὲ τὴν βελτίωσι τῶν τεχνικῶν χαρακτηριστικῶν μὲ τὴν ἐνοποίηση, ἐκσυγχρονισμό καὶ εἰδίκευσι τοῦ τροχαίου ὕλικου καὶ τὴν προοδευτικὴν ἐφαρμογὴ τῆς ἡλεκτρικῆς ἑλξης μὲ τὴ δημιουργία ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ ἐγκαταστάσεων ταχυτάτων φορτοεκφορτώσεων καὶ μεταφορτώσεων σὲ σημαντικὸ ἀριθμὸ σιδ. σταθμῶν, μὲ τὴν ὁργάνωσι τῆς διανομῆς τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων στὸ σημεῖο προορισμοῦ τους κ.λ.π. κ.λ.π., τὸ σιδ)κὸ μέσο μεταφορᾶς, ποὺ ἀντιπροσωπεύει τεράστιον ἐθνικὸ πᾶγιο κεφάλαιο, θὰ ἔπαινε νὰ εἶναι «τρόφιμος τοῦ προϋπολογισμοῦ» (ὅπως τὸ κατάντησαν οἱ ἐπιδιώξεις τῆς «ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας» στὸν τομέα τῶν μεταφορῶν).

2. Τὸ πλωτὸ μέσο μεταφορᾶς (σὲ μιὰ χώρα, ποὺ ἡ ἀπόστασι τοῦ πρὸ ἀπομακρυσμένου σημείου τῆς δὲν ξεπερνᾷ τὰ 60 χλμ. ποὺ τὸ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς ξεπερνᾷ κατὰ 4.500 χιλιόμετρα τὶς ἀκτὲς τῆς Ἀγγλίας, μὲ ἑκατοντάδες φυσικοὺς ὅρμους καὶ νησιά) ἔχει περιορισθῇ μονάχα ἐκεῖ ὅπου εἶναι ἀδύνατῃ ἡ

χρησιμοποίηση χερσαίου μέσου μεταφορᾶς. Ἀποτέλεσμα ἡ περιορισμένη καὶ καθυστερημένη τεχνικοοικονομικὰ ἐκμετάλλευση τῶν θαλασσίων μέσων μεταφορᾶς, παρὰ τὶς κρατικὲς ἐπιχορηγήσεις κλπ. πρὸς τὶς ἰδιωτικὲς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις.

Ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῶν πλωτῶν μέσων μεταφορᾶς καὶ τῶν λιμανιῶν, ποὺ ἔχουν σχεδὸν ἐγκαταλειφθῇ, παράλληλα μὲ τὴν ἐνοποίηση τῆς ἐκμετάλλευσης θὰ ἀνοίγε μεγάλες δυνατότητες ἀνάπτυξης τοῦ ἀπόλυτα ἐναρμονισμένου μὲ τὴν ἰδιομορφία τῆς χώρας μας πλωτοῦ θαλασσίου μέσου μεταφορᾶς καὶ θὰ συνέβαλε περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλο παράγοντα στὴν τουριστικὴ ἀξιοποίηση τῶν παραγωγικὰ καθυστερημένων νησιώτικων καὶ παραθαλασσίων περιοχῶν καὶ οἰκισμῶν. Ἡ ἐνταξη τῆς ἀνάπτυξης τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν σὲ ἓνα ἐθνικὸ συγκοινωνιακὸ προγραμματισμὸ θὰ ἦταν σημαντικὸς παράγοντας γιὰ τὴν ὀρθολογιστικὴ ὁργάνωση τῶν ἐθνικῶν συγκοινωνιακῶν μέσων.

3. Τὸ αὐτοκίνητο ὁδικὸ μέσο μεταφορᾶς, ἔχει σήμερα σχεδὸν μονοπωλήσει τὶς χερσαῖες μεταφορὲς χάρις στὰ ἐντυπωσιακὰ του πλεονεκτήματα καὶ τὴν ἐνίσχυσή του ἀπὸ τὴν ἀκολουθημένη ἐπίσημη συγκοινωνιακὴ πολιτική.

Τὸ αὐτοκίνητο, ἀπαραίτητο καὶ ἀναντικατάστατο γιὰ ὠρισμένου εἶδους μεταφορὲς καὶ κάτω ἀπὸ ὠρισμένες συνθῆκες (μικρὲς σὲ ἔκταση μεταφορὲς, συγκοινωνία μικρῶν καὶ μεγάλης ἀξίας ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων εὐπαθῶν) συγκεντρώνει σοβαρὰ ἀντιοικονομικὰ μειονεκτήματα γιὰ Οἰκονομία μὲ στάθμη ἀνάπτυξης καὶ ἰδιομορφία σὰν τὴ δική μας. Τὸ σύνολο τῶν αὐτῶν μέσων μεταφορᾶς, τὰ ἀναγκαῖα γιὰ τὴν κίνηση καύσιμα κλπ. εἰσάγονται ἀπ' τὸ ἐξωτερικόν. Ἡ κατασκευὴ τῶν ἀναγκαίων ἔργων ὑποδομῆς (ὁδῶν ἐστρωμένων) ἐκτελεῖται ἀπ' τὰ κρατικὰ ἔσοδα καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς τους γιὰ χώρα ὀρενὴ εἶναι ἐξαιρετικὰ ὑψηλὸ (μεγάλα χωματουργικὰ καὶ τεχνικὰ ἔργα). Τὸ κόστος τῶν δι' αὐτοκίνητου μεταφορῶν εἶναι κι' αὐτὸ σχετικὰ ὑψηλόν. Ἔτσι ἡ χρησιμοποίησή του θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι περιορισμένη στὶς ἀναγκαῖες καὶ ἀπαραίτητες διαστάσεις. Ὅμως, ἀντίθετα ἀπ' αὐτό, ἡ ἐγκατάλειψη τοῦ σιδ)κοῦ μέσου μεταφορᾶς, ὁδηγεῖ στὴ μονοπώληση τῶν χερσαίων μεταφορῶν ἀπ' τὸ αὐτοκίνητο.

4. Τὸ ἐναέριο μέσο μεταφορᾶς εἶναι λογικὰ περιορισμένο μέσα στὰ πλαίσια τοῦ εἰδικευμένου στὴν τεχνικοοικονομικὴ ἰδιομορφία τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἔργου τῶν μεγάλων ἀποστάσεων καὶ τῆς μεταφορᾶς προσώπων, ταχυδρομείου καὶ ἐμπορευμάτων μικροῦ ὄγκου καὶ βάρους καὶ μεγάλης ἀξίας.

Ἀπ' τὴν πρὶν πάντω περιληπτικὴ εἰκόνα συνάγεται ὅτι τὰ βασικὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος στὴ χώρα μας εἶναι:

1) Καθυστέρηση στὰ μέσα μεταφορᾶς ἐκεῖνα (σιδ)μοι, θαλάσσια μέσα) ποὺ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τους καὶ ἡ ἰδιομορφία τους θὰ βοηθοῦσε τὴν ἐθνικοοικονομικὴ ἀνάπτυξη.

2) Ὑπεράνπτυξη νοσηρῇ τῶν ὁδικῶν αὐ-

τοκινήτων μέσων μεταφορᾶς (καὶ ἰδιαίτερα τῆς πολυτελοῦς μεταφορᾶς προσώπων) καὶ μάλιστα σὲ περιοχές, ποὺ ἐξυπηρετοῦντο μὲ σχετικὴ ἐπάρκεια καὶ ἀπὸ τ' ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Ἡ παραγορητικὴ δικαιολογία τῆς ἀνάπτυξης τῶν ὁδικῶν συγκοινωνιῶν γιὰ τὴν διευκόλυνση τῆς τουριστικῆς κίνησης δὲν δικαιολογεῖ τὴν καθυστέρηση τῶν θαλασσίων μέσων μεταφορᾶς πρὸς τὰ ὁποῖα ἐκδηλώνεται ἰδιαίτερη προτίμηση τῶν τουριστῶν.

3) Μεγάλη ἐπιβάρυνση τοῦ παραγωγικοῦ κόστους λόγω τοῦ ὑψηλοῦ κομίστρου τοῦ αὐτοκινήτου, ἰδιαίτερα προκειμένου γιὰ ἐμπορεύματα μεγάλου ὄγκου καὶ χαμηλῆς ἀξίας, ὅπως εἶναι τὸ μέγιστο ποσοστὸ τῶν ἐθνικῶν προϊόντων (γεωργικὰ καὶ ὀπωροκηπευτικά, πρῶτες ὕλες, καύσιμα κλπ.).

4) Ὁλοκληρωτικὴ καὶ ἄμεση ἐξάρτηση τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν ἀπ' τὸ ἐξωτερικόν (λόγω τῆς ἀποκλειστικῆς χρήσης κινητῶν ἐσωτ. καύσεως) γιὰ ὑγρὰ καύσιμα, λιπαντικὰ γιὰ ὁχήματα, ἀνταλλακτικὰ κλπ.

Τὸ συγκοινωνιακὸ πρόβλημα συνδέεται μὲ τὰ βασικὰ ἔργα ὑποδομῆς καὶ κατὰ συνέπειαν ἐντάσσεται ἀποκλειστικὰ στὴν κρατικὴ οἰκονομικὴ δραστηριότητα. Καὶ γι' αὐτό, εἶναι ἀπαιτητὸς καὶ ἀναγκαῖος ἓνας ἐπιστημονικὸς προγραμματισμὸς τῶν συγκοινωνιῶν σὲ χώρα «ὑπὸ - ἀνάπτυξιν».

Ἐξ ἄλλου ἡ ἐκμετάλλευση τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων δὲν εἶναι ἐπιτρεπτό νὰ θρῖσκεται στὰ χέρια τῆς «ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας». Ἡ ἐκμετάλλευση τῶν μέσων μεταφορᾶς, κατ' ἐξοχὴν ὑπηρεσία κοινῆς ὠφελείας εἶναι κατὰ περιοχὲς παθητικὴ ἢ ἐνεργητικὴ. Δὲν μπορεῖ, κατὰ συνέπεια, νὰ πληρώνει ὁ ἐλληνικὸς λαὸς καὶ γιὰ τὴν ἐκτέλεση τῶν ἔργων ὑποδομῆς συγκοινωνιῶν καὶ τὰ ἐλλείμματα τῶν παθητικῶν ἐκμεταλλεύσεων χωρὶς νὰ παίρνῃ μερικόν ἀπ' τὸ κέρδος τῶν ἐνεργητικῶν ἐκμεταλλεύσεων τῶν μεταφορικῶν μέσων.

Ἐνας προγραμματισμὸς πρέπει ν' ἀρχίσει μὲ τὴν ἐξακρίβωση τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας (σημερινῶν καὶ προβλεπομένων μέσα σ' ἓνα λογικὸ χρονικὸ διάστημα) γιὰ κάθε περιοχὴ τῆς χώρας καὶ τῶν ἐποχιακῶν αἰχμῶν τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν. Οἱ συγκοινωνιακὲς αὐτὲς ἀνάγκες θὰ ἐκτιμηθοῦν:

α) σὲ ὄγκους μεταφορᾶς, ποὺ θὰ δίνουν τὴν ἔκταση τῶν ἀναγκῶν,

β) σὲ ἀπαιτήσεις μεταφορᾶς, ποὺ θὰ δίνουν τὸ περιεχόμενον τῆς συγκοινωνίας μικρῶν, μεσαίων καὶ μεγάλων ἀποστάσεων,

γ) σὲ συγκοινωνιακὰ εἶδη (κατὰ μορφή, ὄγκο, βάρος, σύσταση, ἀξία) ποὺ θὰ δίνουν τὸ ποῖόν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, συνάρτηση τῆς παραγωγικῆς ἰδιομορφίας τῆς κάθε περιοχῆς καὶ ὁλόκληρης τῆς χώρας καὶ τῆς οἰκονομικοτεχνικῆς ἀνάπτυξης.

Τὸ πρόγραμμα τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν σὲ συνδυασμὸ μὲ τὶς δοσμένες γεωμορφικές, οἰκονομικὲς καὶ οἰκιστικὲς συνθῆκες τῆς χώρας καὶ τὴ δοσμένη τεχνικὴ ἀνάπτυξη τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ τῆς ἰδιομορφίας τους θὰ ἔβαζε τὶς στέρεες βάσεις γιὰ μιὰ ὀρθολογιστικὴ κατανόμη τῶν μετα-

φορῶν ἀνάμεσα στὰ διάφορα συγκοινωνια-
κὰ μέσα ἀνάλογα μὲ τὰ τεχνικοοικονομικά τους
χαρακτηριστικά προσαρμοσμένα κι' αὐτὰ στὴν
παραγωγικὴ ἰδιομορφία τῆς χώρας δηλαδή:

α) ἀπὸ τὴν ἄποψη τῆς ἐντατικῆς χρησιμο-
ποίησης ἐκείνων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων,
ποὺ ἡ λειτουργία τους βασίζεται περισσότερο
σὲ ἐγγύριες πηγὲς ἐνέργειας καὶ ποὺ κατὰ
συνέπεια ἐξασφαλίζουν τὴν ἐθνικὴ ἀνεξαρτη-
σία καὶ συμβάλλουν στὴν ἐξυγίανση τοῦ 'Ι-
σοζυγίου Πληρωμῶν.

β) ἀπ' τὴν ἄποψη τῆς οἰκονομικοπαραγωγι-
κῆς ἀποδοτικότητος σὲ σχέση μὲ τὸν ὄγκο με-
ταφορῶν, ποὺ θὰ ἀντιστοιχεῖ στὸ κάθε συγ-
κοινωνιακὸ μέσο.

Ἡ ὀρθολογιστικὴ ὁργάνωση τῆς λειτουργίας
τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων, ἡ συνεργασία καὶ

ὁ συντονισμὸς καθὼς καὶ ἡ διοικητικὴ ἀναδι-
οργάνωση τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκμετάλλευσης θὰ
ἔβγαινε σὰν φυσικὴ συνέπεια τῆς πρὸ πάνω
κατανομῆς τοῦ ὄγκου τῶν μεταφορῶν τῆς χώ-
ρας, τῆς σημασίας καὶ τῆς θέσης τοῦ κάθε
συγκοινωνιακοῦ μέσου στὰ πλαίσια τῆς ἐθνι-
κῆς οἰκονομίας.

Ἡ παραπέρα ἀνάπτυξη τῶν συγκοινωνια-
κῶν μέσων τῆς χώρας θὰ μπορούσε νὰ μελε-
τηθῇ στὴ βάση τῆς ἐκτίμησης τῶν νέων ἀ-
ναγκῶν μεταφορῶν, ποὺ θὰ δημιουργήσῃ ἡ
ἀνάπτυξη τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας, οἱ διαρ-
θρωτικὲς ἀλλαγές της καὶ οἱ συνέπειες (κοι-
νωνικὲς, πολιτιστικὲς) τῆς ἀνάπτυξης αὐτῆς.
Παράλληλα, τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα θὰ συν-
τελοῦσαν μὲ τὴ σειρά τους στὴν ἀνάπτυξη αὐ-
τὴ καὶ θὰ δέχονταν τὶς ἐπιδράσεις της.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΜΑΣ ΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

**Τὰ «Σύγχρονα Θέματα» μπαίνουν
μὲ τοῦτο τὸ τεῦχος στὸ δεύτερο χρόνο
τῆς ζωῆς τους. Ἀπευθύνουμε θερμὴ πα-
ράκληση στοὺς ἀναγνῶστες μας τῶν
ἐπαρχιῶν, ποὺ ὀφείλουν τὴ συνδρομὴ
τοῦ 1^{ου} ἔτους, νὰ μᾶς τὴ στείλουν κατὰ
τὸ δυνατόν συντομώτερο. Μ' αὐτὸ τὸν
τρόπο βοηθοῦν τὴν προσπάθειά μας,
ποὺ στηρίζεται μόνο στοὺς ἀναγνῶστες
μας.**