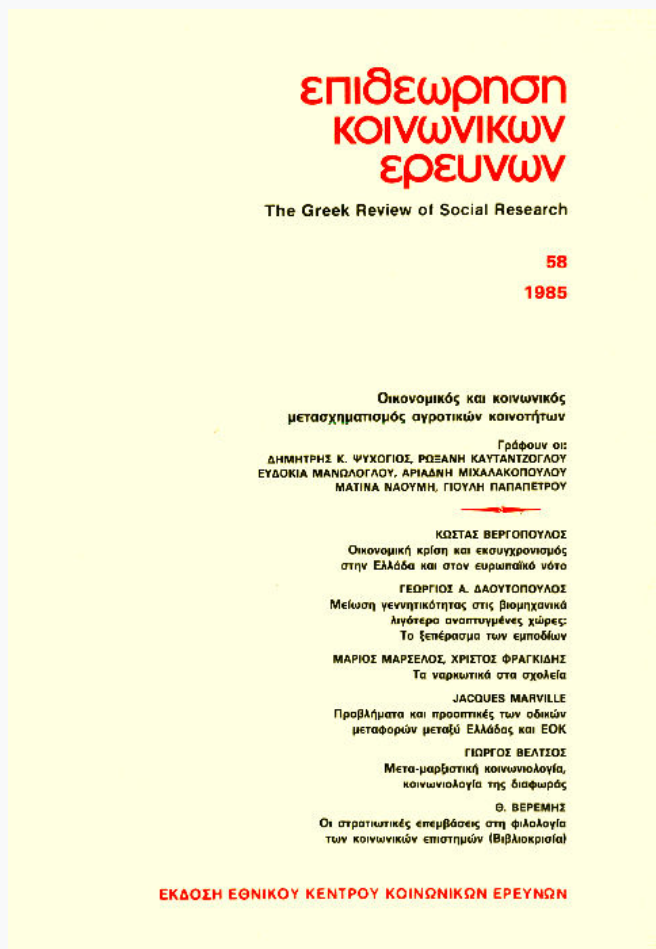


## The Greek Review of Social Research

Vol 58 (1985)

58



### Προβλήματα και προοπτικές των οδικών μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και ΕΟΚ

Jacques Marville

doi: [10.12681/grsr.809](https://doi.org/10.12681/grsr.809)

Copyright © 1985, Jacques Marville



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

### To cite this article:

Marville, J. (1985). Προβλήματα και προοπτικές των οδικών μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και ΕΟΚ. *The Greek Review of Social Research*, 58, 167–178. <https://doi.org/10.12681/grsr.809>

*Jacques Marville*

---

**ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΕΟΚ**

---

Η Ελλάδα είναι η πιο απομακρυσμένη από το κέντρο χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ενώ οι κύριοι οικονομικοί πόλοι της ΕΟΚ (περιοχή του Παρισιού, Ρουρ, νότια Αγγλία, Μιλάνο) απέχουν 600 με 800 χιλιόμετρα οι μεν από τους δε, περισσότερα από 2.000 χιλιόμετρα χωρίζουν την Αθήνα από την πεδιάδα του Πάδου. Τα εισαγόμενα ή εξαγόμενα από την Ελλάδα προϊόντα λόγω αυτού του γεγονότος υποβάλλονται σε όχι ευκαταφρόνητες υπερκοστολογήσεις.

Το εμπόδιο της απόστασης επιτείνεται από την έλλειψη γεωγραφικής συνέχειας μεταξύ του εδάφους της Ελλάδας και αυτών των Ευρωπαϊών εταίρων της. Ενώ ένας απλός πορθμός χωρίζει τη Μεγάλη Βρετανία από την ηπειρωτική Ευρώπη, το πιο κοντινό στην Ελλάδα «κοινοτικό» λιμάνι, το Πρίντζι, απέχει 400 χιλιόμετρα από την Πάτρα. Βρίσκεται επιπλέον στο «τακούνη της ιταλικής μπότας», δηλαδή στην πιο απομακρυσμένη από το κέντρο περιοχή της ΕΟΚ. Εξάλλου, η χρήση των χερσαίων μέσων μεταφοράς παρακωλύεται από την ύπαρξη, μεταξύ της Ελλάδας και των εταίρων της, πολλών κρατών που δεν είναι μέλη της ΕΟΚ.

**I. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΕΟΚ**

Οι εξωτερικές συναλλαγές της Ελλάδας με τον υπόλοιπο κόσμο διασφαλίστηκαν το 1983 κατά περισσότερο από 92% από τη θάλασσα, ενώ το υπόλοιπο μοιράστηκε ανάμεσα στο σιδηρόδρομο (2%) και τα οδικά μέσα (6%) (βλ. Πίνακα 1). Από το 1974, το μερίδιο της θάλασσας μειώθηκε ελαφρά (από 94,5% σε 92,1%)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
**Κατανομή των εισοτηρικών συναλλαγών της Ελλάδας**  
**κατά τρόπον μεταφορής**

<i>Εκατομείρια</i> <i>τόνοι</i>	1974	1978	1979	1980	1981	1982	1983
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>							
πλοίο	19.908.930 96,2%	19.923.004 94,7%	22.290.303 95,2%	16.106.846 93,9%	13.725.695 93,1%	17.869.245 93,1%	17.752.559 92,2%
σιδηρόδρομος	564.306 2,7%	489.009 2,3%	411.452 1,8%	348.351 2,0%	371.826 2,5%	387.834 2,0%	415.527 2,1%
οδική μεταφορά	213.031 1%	609.815 2,9%	691.065 2,9%	674.480 3,9%	624.559 4,2%	894.132 4,7%	1.072.86 5,6%
αεροπλάνο	11.843 0,1%	9.047 0,1%	12.273 0,1%	15.600 0,2%	22.820 0,2%	35.132 0,2%	11.506 0,1%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>20.698.110</b>	<b>21.030.875</b>	<b>23.405.093</b>	<b>17.145.277</b>	<b>14.744.900</b>	<b>19.186.343</b>	<b>19.251.778</b>
<b>ΕΞΑΓΩΓΗ</b>							
πλοίο	8.378.647 90,8%	13.259.549 89,9%	13.107.509 91,9%	15.083.785 89,6%	13.110.249 92,1%	13.395.345 91,2%	15.462.761 92,0%
σιδηρόδρομος	441.854 4,8%	303.808 2,1%	202.270 1,4%	429.240 2,5%	332.002 2,3%	330.805 2,2%	235.307 1,4%
οδική μεταφορά	301.271 3,3%	816.413 5,5%	856.730 6,0%	1.076.014 6,4%	741.260 5,2%	936.934 6,4%	1.080.265 6,4%
αεροπλάνο	107.538 1,1%	371.026 2,5%	98.047 0,7%	257.158 1,5%	55.114 0,4%	14.951 0,2%	32.437 0,2%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>9.229.310</b>	<b>14.750.796</b>	<b>14.264.556</b>	<b>16.846.197</b>	<b>14.228.625</b>	<b>14.678.035</b>	<b>16.810.760</b>

προς όφελος των χερσαίων μεταφορών, που το σχετικό τους βάρος πέρασε από 5,1% σε 7,8%, όπως δείχνει ο παρακάτω Πίνακας:

Σε τόνους	1974	1983	1983/1974
Θαλάσσιες μεταφορές	28.287.577	33.215.320	+ 17%
%	94,5	92,1	
Σιδηρόδρομος	1.006.160	650.834	- 35%
%	3,4	1,8	
Οδικές μεταφορές	514.302	2.152.451	+ 4,2 φορές
%	1,7	6,0	
Αεροπορικώς	119.381	43.943	- 37%
%	0,4	0,1	
Σύνολο	29.927.420	36.062.538	+ 20%
	100,0	100,0	

Ενώ η ποσότητα των τόνων που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης αυξήθηκε σε 17%, δηλαδή λιγότερο από τον μέσο όρο (+20%), αυτή που μεταφέρθηκε σιδηροδρομικώς και οδικώς σχεδόν διπλασιάστηκε (+84%). Αλλά αυτή η αυξανόμενη χρήση των χερσαίων μεταφορών καλύπτει στην πραγματικότητα μια διπλή εξέλιξη: μία μείωση κατά 35% της ποσότητας σε τόνους που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς, από τη μια πλευρά, και, από την άλλη, τον τετραπλασιασμό του βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με φορτηγά.

Για να παραμείνουμε στις χερσαίες μεταφορές, οι συναλλαγές της Ελλάδας με τις χώρες μη μέλη της ΕΟΚ κατανέμονται σχεδόν εξίσου ανάμεσα στις οδικές μεταφορές (480.000 τόνους) και στον σιδηρόδρομο (440.000 τόνους). Αντίθετα, με τις χώρες μέλη της ΕΟΚ οι μεταφορές εξασφαλίζονται σε ποσοστό γύρω στο

ΠΙΝΑΚΑΣ 2  
Κατανομή των εξωτερικών συναλλαγών της Ελλάδας το 1983  
1 - Κατά τρόπους μεταφοράς 2 - Κατά γεωγραφικές ζώνες

Εκατομμύρια τόνοι	Πλοίο	Τρένο	Οδική μεταφορά	Αεροπλάνο	Σύνολο
ΕΙΣΑΓ. 1. ΕΟΚ	3.106.600	133.476	836.075	7.806	4.083.957
	76,1%	3,2%	20,5%	0,2%	
2. Άλλες χώρες	14.645.959	282.051	236.111	3.700	15.167.821
	96,6%	1,8%	1,6%	-	
Σύνολο	17.752.559	415.527	1.072.186	11.506	19.251.778
ΕΞΑΓ. 1. ΕΟΚ	2.721.061	77.309	836.390	8.046	3.642.806
	74,7%	2,1%	23%	0,2%	
2. Άλλες χώρες	12.741.690	157.998	243.875	24.391	13.167.954
	96,8%	1,2%	1,8%	0,2%	
Σύνολο	15.462.751	235.307	1.080.265	32.437	16.810.760

90% οδικώς (1.672.000 τόνους), ενώ το ποσοστό από το σιδηρόδρομο φτάνει τους 211.000 τόνους (βλ. Πίνακα 2).

Αυτή η υπεροχή του φορτηγού μεταξύ της Ελλάδας και του υπόλοιπου της ΕΟΚ εξηγείται από τρεις λόγους:

1. Η σημασία των εξαγωγών των αγροτικών προϊόντων από την Ελλάδα απαιτεί μια ταχύτητα στη μεταφορά που δεν μπορούν να την εξασφαλίσουν ούτε ο σιδηρόδρομος ούτε το πλοίο.

2. Η μεγάλη διάρκεια της θαλάσσιας διάβασης μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών μελών της ΕΟΚ, ιδιαίτερα αυτών που βρίσκονται κοντά στις ακτές της Βόρειας Θάλασσας, είναι δυσανάλογη σε σχέση με τη διαδρομή οδικώς. Η θάλασσα εξασφαλίζει ωστόσο το 75% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και ΕΟΚ.

3. Το αβέβαιο των σιδηροδρομικών συνδέσεων (βλ. Χάρτη 2). Μία μόνο σιδηροδρομική γραμμή, Θεσσαλονίκη — Σκόπια — Βελιγράδι, συνδέει την Ελλάδα με το κέντρο της Ευρώπης<sup>1</sup>, αλλά ο ανεπαρκής εξοπλισμός της καθιστά τη διαδρομή της Γιουγκοσλαβίας ιδιαίτερα αργή και αβέβαιη.

## II. ΟΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΕΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ

Η Ελλάδα είναι λοιπόν αναγκασμένη να καταφύγει στην οδική μεταφορά για να φτάσει στις ευρωπαϊκές χώρες και κυρίως στους εταίρους της ΕΟΚ, με τους οποίους πραγματοποιεί το μισό περίπου του εξωτερικού της εμπορίου. Αλλά η ανάγκη να διασχίσει τρίτες χώρες προσκρούει σε μια τριπλή δυσχέρεια, γεωγραφική, κανονιστική και δασμολογική.

α) *Γεωγραφική δυσχέρεια*: Η πιο ευθεία οδική σύνδεση και επομένως η πιο οικονομική, αποτελείται —η γεωγραφία το υποχρεώνει— από τον άξονα Μοράβα - Βαρδάρη (Αξιός) και την πεδιάδα του Πάνανα. Οι άλλες διαδρομές (ανατολικές χώρες από τη μία πλευρά, Ιταλία μετά το κανάλι του Οτράντο από την άλλη) είναι πιο μεγάλες και πιο διαπανηρές.

β) *Κανονιστική δυσχέρεια*: Γύρω στα 43.000 ταξίδια με επιστροφή ελληνικών φορτηγών, από τα οποία 36.000 προς στις χώρες μέλη της ΕΟΚ μόνο, είναι απαραίτητα για να εξασφαλίσουν αυτές τις μεταφορές. Η Ελλάδα είναι λοιπόν αναγκασμένη να λαμβάνει κάθε χρόνο έναν αντίστοιχο αριθμό αδειών διαμετακομίσεων από τις εν λόγω χώρες.

1. Οι δύο άλλες γραμμές που διασχίζουν τα σύνορά της είναι ακατάλληλες για να εξασφαλίσουν ένα διαμετακομιστικό εμπόριο. Αυτή που φτάνει μέχρι Σόφια και Βουκουρέστι δεν παίζει παρά περιφερειακό ρόλο. Η άλλη, που διασχίζει τη δυτική Μακεδονία, αποτελεί μια μερική και με στροφές διακλάδωση του άξονα Μοράβα-Βαρδάρη.

Η Γιουγκοσλαβία, διαπιστώνοντας την υπερφόρτωση του άξονά της βορρά - νότου (μοναδική οδός που συνδέει τη δυτική και κεντρική Ευρώπη με τα Βαλκάνια και την Εγγύς Ανατολή) περιορίζει την ποσόστωσή της σε 26.000 διελεύσεις. Οι πιέσεις που ασκήθηκαν στο Βελιγράδι επιτρέπουν στην Ελλάδα να επιτυγχάνει κάθε χρόνο ένα συμπλήρωμα (28.000 άδειες το 1983, 32.000 το 1984), αλλά πάντα σε εξαιρετική περίπτωση. Ακόμη και με την αύξηση, η ποσόστωση παραμένει ανεπαρκής (βλ. Χάρτη 1).

Θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς ότι η απευθείας πρόσβαση στην Κοινότητα από την Ιταλία αποτελεί το οριστικό φάρμακο στο πρόβλημα της «νησιωτικότητας» της Ελλάδας. Αυτό όμως δεν είναι σωστό, γιατί η Ιταλία υπολογίζει επίσης τον αριθμό των αδειών διαμετακόμισης (10.000 το 1983, περιλαμβανομένου του διμερούς εμπορίου), επικαλούμενη την υπερφόρτωση του οδικού της δικτύου και κυρίως των δρόμων πρόσβασης στο Μετζοτζιόρνο. Επίσης, το μόνο λιμάνι της δυτικής ακτής της Ελλάδας που είναι ικανό να δεχθεί φέρυ μπόουτ, αυτό της Πάτρας, βρίσκεται πολύ νότια για τους καταναλωτές της κεντρικής και βόρειας Ελλάδας.

Οι δυνατότητες διαμετακόμισης μέσω Γιουγκοσλαβίας περιορίζονται με τη σειρά τους από τον ανεπαρκή αριθμό αδειών που χορηγούνται από την Αυστρία (17.000 το 1983). Η Ελλάδα είναι λοιπόν υποχρεωμένη να παρακάμπτει το ένα τρίτο περίπου των διαμετακομίσεων που διασχίζει τη Γιουγκοσλαβία και που δεν μπορεί να περάσει από την αυστριακή «χοάνη», προς την Ουγγαρία και την Τσεχοσλοβακία (8.000 καμιόνια).

Αλλά επειδή αυτό το σύστημα στο σύνολό του παραμένει ανεπαρκές, ένας αριθμός από χίλια καμιόνια είναι αναγκασμένα να καταφύγουν στο «ανατολικό δρομολόγιο», που από τη Βουλγαρία στην Τσεχοσλοβακία χρησιμοποιεί απ' άκρη σ' άκρη το έδαφος των ανατολικών χωρών. Η διαδρομή είναι πιο μεγάλη, πιο ανώμαλη και δυσχερής το χειμώνα. Η διαμετακόμιση μέσω της Βουλγαρίας είναι ελεύθερη, αλλά η Ουγγαρία μετράει τον αριθμό των αδειών της. Όσο για τη Ρουμανία, επιβάλλει υψηλούς δασμούς (45.000 δραχμές για κάθε φορτηγό) πέρα από τις 1.500 πρώτες διελεύσεις που είναι δωρεάν. Το ανατολικό δρομολόγιο δεν είναι λοιπόν, στην καλύτερη περίπτωση, παρά «λύση ανάγκης».

γ) *Οικονομική δυσχέρεια:* Οι διαμετακομιστικοί δασμοί αποτελούν μια τρίτη δυσχέρεια, τυχαία και ετερογενή συγχρόνως. Τυχαία γιατί αυτοί οι δασμοί μπορούν να αυξηθούν χωρίς προειδοποίηση. Η Γιουγκοσλαβία τους αύξησε έτσι κατά 60% το 1983 (ο δασμός για κάθε φορτηγό ανέβηκε από 12.000 σε 20.000 δραχμές). Η Ρουμανία εφαρμόζει, όπως είδαμε, απαγορευτικές τιμές. Η δυσχέρεια είναι επίσης ετερογενής, γιατί αυτές οι επιβαρύνσεις διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα, στη διάρκεια του ίδιου δρομολόγιου. Έτσι, μια μονομερής απόφαση από μια χώρα διέλευσης μπορεί να ανατρέψει άρδην την οικονομία όλης της αλυσίδας διαμετακόμισης.

Η ΕΟΚ δεν έμεινε αδιάφορη στο πρόβλημα της γεωγραφικής απομόνωσης της Ελλάδας. Η εμπορική συμφωνία που υπογράφηκε μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Βελιγραδίου επιβάλλει στη Γιουγκοσλαβία να διευκολύνει τη διαμετακόμιση των εμπορευμάτων που ανταλλάσσονται μεταξύ Ελλάδας και Κοινής Αγοράς. Για να διευκολύνει αυτή τη διαμετακόμιση, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων χορήγησε ακόμη στο Βελιγράδι πιστώσεις για να βελτιώσει το δρόμο που γίνεται η διαμετακόμιση, από τα ιταλικά ή αυστριακά σύνορα μέχρι τα ελληνικά. Αλλά η κυκλοφορία αυτού του άξονα, που μετατράπηκε σε αυτοκινητόδρομο σε λιγότερο από το 40% του συνολικού του μήκους, παραμένει ακόμη περιορισμένη.

Από το Χάρτη 1 προκύπτει ότι η Ελλάδα είναι ευρέως εξαρτημένη από τα κράτη μέλη του Συμφώνου της Βαρσοβίας,<sup>2</sup> αφού το ένα τέταρτο περίπου των εμπορευμάτων που ανταλλάσσει με την ΕΟΚ διασχίζει το έδαφος μίας και διαδοχικά πολλών ανατολικών χωρών. Αυτή η εξάρτηση αποτελεί χωρίς αμφιβολία έναν από τους λόγους για τους οποίους η Ελλάδα θέλει να διατηρήσει όσο το δυνατόν καλύτερες σχέσεις με τους γείτονές της. Αυτή η ανάγκη είναι ακόμη πιο επιτακτική, δεδομένου ότι οι ανάγκες αυτών των χωρών στον τομέα των διαμετακομίσεων μέσω της Ελλάδας είναι σχεδόν ανύπαρκτες, στο βαθμό που η Αθήνα δεν έχει φυσικά πλεονεκτική διαπραγματευτική θέση.

### III. ΟΙ ΛΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Επειδή το εμπόριο με την ΕΟΚ αναμένεται να αυξηθεί περισσότερο τα επόμενα χρόνια, η Ελλάδα αναζητεί, για να ξεφύγει από τη νησιωτική ιδιότητά της, νέες λύσεις των οποίων τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα θα εξετάσει το παρόν άρθρο.

#### 1. Η λύση του σιδηρόδρομου

Η Γιουγκοσλαβία πιέζει την Ελλάδα να μεταφέρει με το σιδηρόδρομο ένα μέρος των εμπορευμάτων που διασχίζουν το έδαφός της με φορτηγά. Αλλά δεδομένων των βελτιώσεων που θα έπρεπε να γίνουν στα σιδηροδρομικά δίκτυα, τόσο στο ελληνικό όσο και στο γιουγκοσλαβικό, για να προσφέρουν μια ανταγωνιστική διάρκεια μεταφοράς σε σχέση μ' αυτή της οδικής μεταφοράς και των δελεαστικών τεχνικών μέσων (τρένα βυτιοφόρα, μεταφορά ρυμουλκών σε βαγόνια, πυκνά ταχεία τρένα μεταξύ Θεσσαλονίκης και Γαλλίας ή Ομοσπονδιακής Δημο-

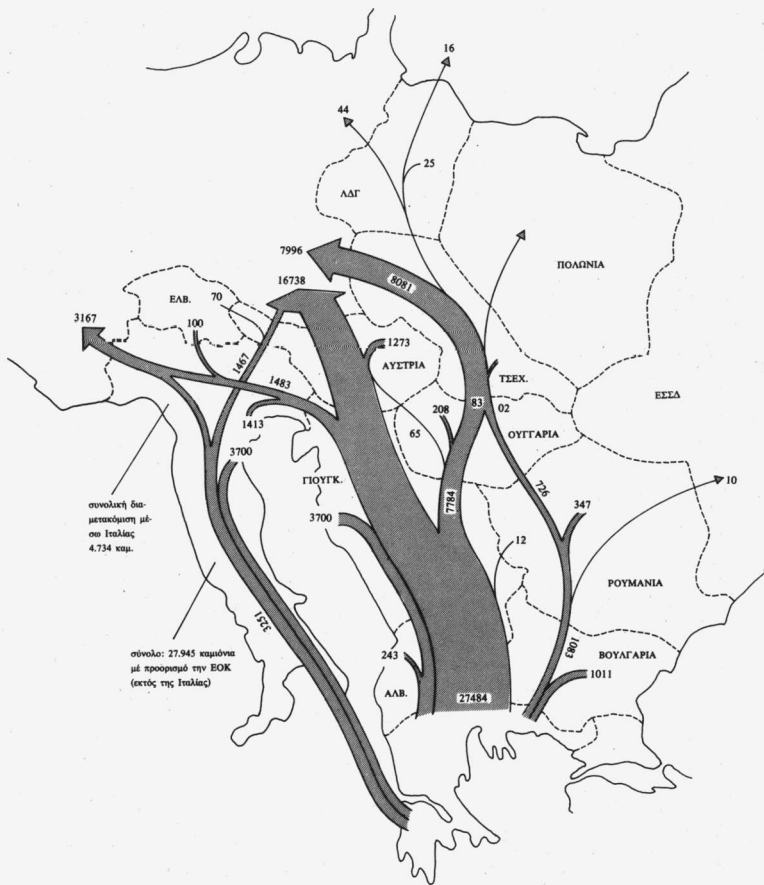
2. Επομένως, εκτός από τη Γιουγκοσλαβία.

**ΧΑΡΤΗΣ 1**

*Δρομολόγια διαμετακόμισης μεταξύ Ελλάδας και ΕΟΚ το 1983*

*— αριθμός φορτηγών αυτοκινήτων —*

*(Ο Χάρτης εμφανίζει μόνο τις εξαγωγές. Η αντίστροφη διαδρομή είναι περίπου αντίστοιχη)*





κρατίας της Γερμανίας), η προσφυγή σ' αυτή τη λύση δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί, στην καλύτερη περίπτωση, πριν από μία δεκαετία.

Το ίδιο ισχύει για το σχέδιο σύνδεσης Ελλάδας και Ιταλίας με σιδηρόδρομο σε φέρυ μπόουτ γιατί αυτό προϋποθέτει την αύξηση της ικανότητας των σιδηροδρομικών γραμμών του Μετζοτζιόρνο και τη μετατροπή σε κανονική γραμμή της στενής γραμμής Αθηνών — Πατρών για να εναρμονιστεί με το υπόλοιπο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

## 2. Η οδική λύση

Η άρνηση της Γιουγκοσλαβίας και της Ιταλίας να χορηγήσουν εμπορικές άδειες στα ελληνικά φορτηγά οφείλεται, κατά μεγάλο ποσοστό, στο μήκος των διαδρομών που εκτελούνται στα εδάφη τους.<sup>3</sup> Οι Έλληνες ειδικοί μελέτησαν μια θαλάσσια σύνδεση μεταξύ της Ελλάδας και του ενδότερου μέρους της Αδριατικής (Ριζέκα ή Τριέστη), που θα περιόριζε σημαντικά τις υπάρχουσες οδικές μεταφορές. Το Βελιγράδι και η Ρώμη διάκεινται πιο ευνοϊκά ως προς αυτό γιατί τα λιμάνια τους θα είχαν έτσι μεγαλύτερη κίνηση.

Αλλά αυτή η λύση παρουσιάζει δύο μειονεκτήματα: θα ήταν πολύ πιο δαπανηρή από αυτή μιας καθαρά οδικής διαμετακόμισης. Οι ειδικοί την κρατούν λοιπόν με επιφύλαξη για να αντιμετωπίσουν μια ενδεχόμενη επιδείνωση των συνθηκών διαμετακόμισης από την ξηρά (μείωση του αριθμού των αδειών, απαγορευτική αύξηση των φόρων). Κατά δεύτερο λόγο, αυτή η λύση δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον για τη Βόρεια Ελλάδα λόγω της νότιας θέσης των Πατρών, όπως ήδη αναφέρθηκε πιο πάνω.

Οι ελληνικές αρχές συμφώνησαν στην ανάγκη εγκατάστασης ενός ορμητηρίου θαλάσσιας σύνδεσης με το Πρίντζι, την Ανκόνα, Τριέστη ή Ριζέκα με τη βορειότερη θέση της δυτικής ακτής της Ελλάδας, την Ηγουμενίτσα. Μία τέτοια επιλογή προϋποθέτει πολύ δαπανηρές επενδύσεις: το λιμάνι πρέπει να εκσυγχρονιστεί στο σύνολό του (αύξηση των σημείων ελλιμενισμού, εξοπλισμοί για τη φόρτωση των κοντέινερ κλπ.). Αλλά κυρίως ο στενός δρόμος, με στροφές και δυσχερή τον χειμώνα,<sup>4</sup> που συνδέει το λιμάνι με το ανατολικό τμήμα της χώρας, πρέπει να αντικατασταθεί με ένα δρόμο μεγάλης κυκλοφορίας.

Μπροστά στη δυσκολία να εξασφαλίσει μόνη της τη χρηματοδότηση μιας τόσο δαπανηρής επένδυσης,<sup>5</sup> η Ελλάδα άρχισε να ενδιαφέρεται για ξένους δα-

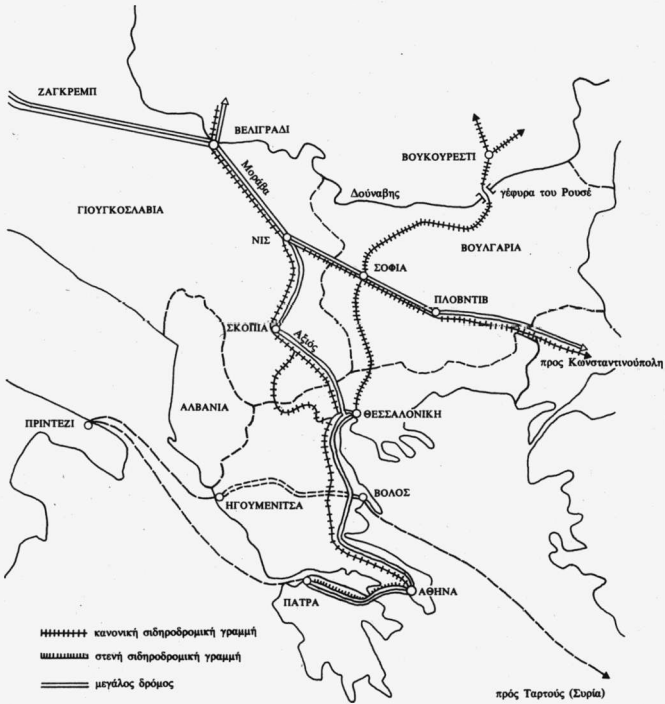
3. 1.100 χιλιόμετρα στη Γιουγκοσλαβία από την Ελλάδα μέχρι την Αυστρία· 1.200 από το Πρίντζι στη Γαλλία.

4. Διασχίζει στο Μέτσοβο ένα πέραςμα σε ύψος 1.700 μέτρων.

5. 40 δισ. δρχ. μόνο για το δρόμο. Η διέλευση της οροσειράς της Πίνδου επιβάλλει στο Μέτσοβο την κατασκευή μιας σήραγγας μήκους 4 χλμ.

ΧΑΡΤΗΣ 2

Συνδέσεις μεταξύ Ελλάδας και ευρωπαϊκής ηπείρου



εισιτές. Απέδειξε ότι μια σύνδεση αποτελούμενη διαδοχικά από μία θαλάσσια διαδρομή μέχρι την Ηγουμενίτσα, από μία οδική διαδρομή απ' αυτό το λιμάνι μέχρι τον Βόλο και από μία δεύτερη θαλάσσια διαδρομή μέχρι τη Συρία, ήταν πιο σύντομη και πιο οικονομική από μια σύνδεση, είτε καθαρά οδική είτε καθαρά θαλάσσια, μεταξύ της Ευρώπης και της Εγγύς Ανατολής.

Σύμφωνα με το πνεύμα των εισηγητών του, ένα τέτοιο σχέδιο θα είχε επίπλεον το πλεονέκτημα να τροφοδοτεί το εμπόριο στη σύνδεση με φέρυ μπόουτ μεταξύ Βόλου και Ταρτούς στη Συρία, που μπήκε σε λειτουργία στην αρχή της δεκαετίας για να αντιμετωπίσει την αύξηση των δασμών οδικής διαμετακόμισης μέσω Τουρκίας.

Η Ιταλία έδειξε ενδιαφέρον για το σχέδιο, με την ελπίδα ότι θα επωφεληθεί από κοινοτικούς πόρους για να βελτιώσει το οδικό δίκτυο του Rouilles. Το σχέδιο υποβλήθηκε στην ΕΟΚ, στις αρχές του 1982, από τους υπουργούς Δημοσίων Έργων των δύο χωρών, Τσοχατζόπουλο και Signorile, αλλά δεν προχώρησε καθόλου από τότε.

Οι εμπειρογνώμονες αμφισβητούν τα πλεονεκτήματα μιας τέτοιας σύνδεσης μεταξύ της Ευρώπης και της Εγγύς Ανατολής.<sup>6</sup> Αλλά όλοι ανεξαιρέτως υπογραμμίζουν το ενδιαφέρον που παρουσιάζει για την Ελλάδα η κατασκευή ενός σύγχρονου δρόμου μεταξύ του δυτικού και του ανατολικού τμήματος της χώρας. Από το τέλος του πολέμου, πράγματι, η οικονομική δραστηριότητα συγκεντρώθηκε κατά τρόπο εντυπωσιακό κατά μήκος της ανατολικής ακτής, αφήνοντας στο περιθώριο τις ακτές του Ιονίου.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις των γεωγράφων, από τώρα μέχρι το τέλος του αιώνα, εννέα στους δέκα Έλληνες θα κατοικούν σ' ένα απέραντο δίκτυο πόλεων που θα εκτείνεται από την Κόρινθο μέχρι τη Θεσσαλονίκη, αν δεν αντιμετωπίσουν με αυτόβουλες αποφάσεις τη σημερινή έλλειψη ισορροπίας στην ανάπτυξη του χώρου. Είναι επείγον, λένε, να ανοίξει το δυτικό τμήμα γιατί υπάρχει κίνδυνος να υπάρξει ακόμη μεγαλύτερη ανισότητα με το υπόλοιπο της χώρας. Υπάρχουν όμως φόβοι ότι το σχέδιο για το δρόμο ανατολής - δύσης, παρά τά ίδια οφέλη, θα αργήσει πολύ να μπει σε εφαρμογή.

### 3. Η λύση της θαλάσσιας μεταφοράς

Για το λόγο αυτό ορισμένοι εμπειρογνώμονες συνιστούν την εφαρμογή μιας καθαρά θαλάσσιας λύσης, που θα επέτρεπε στην Ελλάδα να ξεπεράσει ένα μέρος των δυσχερειών από τη χερσαία διαμετακόμιση. Αυτός ο «τέταρτος δρόμος» θα αποτελείται από σύγχρονα πολυλειτουργικά πλοία ταχείας εξυπηρέτησης (μετα-

6. Γι' αυτούς, η σύντμηση της διάρκειας μεταφοράς εκμηδενίζεται από τον πολλαπλασιασμό των κινδύνων (ακυρώσεις φόρτωσης, απεργία φορτοεκφορτωτών κ.λ.π.).

γωγικά που θα μεταφέρουν φορτηγά και κοντέινερς συγχρόνως), που θα συνδέουν την Ελλάδα με ένα ή περισσότερα λιμάνια των χωρών της ΕΟΚ, τα οποία έχουν σημαντικές συνδέσεις με το σύνολο της Κοινότητας: για παράδειγμα, η Γένοβα, ή ακόμη καλύτερα η Μασσαλία.

Για να είναι αποτελεσματική μια τέτοια σύνδεση πρέπει να αποφύγει να διαμοιράζεται το εμπόριο σ' έναν πολύ μεγάλο αριθμό λιμανιών. Αυτή προϋποθέτει λοιπόν τον καθορισμό δύο ή τριών λιμανιών στα οποία θα συγκεντρώνονται στο μέλλον οι απαραίτητες επενδύσεις: εγκατάσταση μέσων ταχείας διαχείρισης, επιτάχυνση των διαδικασιών φόρτωσης και τελωνείου, βελτίωση των οδών επικοινωνίας που εξυπηρετούν τα λιμάνια. Αυτός ο στόχος προϋποθέτει όμως πλήρη αλλαγή της πολιτικής που ακολουθείται μέχρι σήμερα, πολιτική που χαρακτηρίζεται από τη διασπορά των επενδύσεων ανάμεσα σε δεκαπέντε λιμάνια.

Μία επιτροπή εμπειρογνομόνων επιφορτίστηκε από την κυβέρνηση να επιλέξει τα λιμάνια που θα αποτελέσουν στο εξής τις αφετηρίες του διεθνούς εμπορίου και που θα έπρεπε να τους δοθεί προτεραιότητα για την επιδότηση από τους δημόσιους πόρους. Η επιλογή δεν είναι εύκολη, γιατί οι ελληνικές αρχές φιλοδοξούν να κάνουν την Ελλάδα «γέφυρα μεταξύ Ευρώπης και αραβικού κόσμου», έναν πόλο κίνησης και συγκέντρωσης του θαλάσσιου εμπορίου όλης της Ανατολικής Μεσογείου.<sup>7</sup> Ο πρώτος στόχος επιβάλλει την επιλογή λιμανιών όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος, η Πάτρα. Ο δεύτερος επιβάλλει την επιλογή μιας περιοχής της Κρήτης. Οι δύο στόχοι δεν είναι όμως συμβιβάσιμοι ή τουλάχιστον πραγματοποιήσιμοι συγχρόνως, αν λάβει κανείς υπόψη του το κόστος τους.

Ο όγκος των συναλλαγών μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών της ΕΟΚ, που υπήρξε σημαντικός από το 1980, δεν μπορεί παρά να αυξηθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον. Τα γεγονότα δείχνουν ότι μόνο το φορτηγό κατάφερε να απορροφήσει το πλεόνασμα του εμπορίου που δημιούργησε η ένταξη της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Τα γεγονότα αποκαλύπτουν επίσης τις δυσχέρειες που πρέπει να αντιμετωπίσει η οδική μεταφορά μεταξύ της Ελλάδας και των εταίρων της καθώς και τη σχετική αβεβαιότητα των τωρινών ρυθμίσεων. Αυτά αποδεικνύουν την ανάγκη για την Ελλάδα να αντιμετωπίσει τη γεωγραφική της «νησιωτικότητα».

7. Η θαλάσσια μεταφορά του μέλλοντος θα στηριχθεί σε μεγάλα φορτηγά πλοία τα οποία μεταφέρουν κοντέινερς που θα εξασφαλίσουν τις υπερατλαντικές συνδέσεις και τη διανομή των «κιβωτίων» τους από μικρότερα πλοία, μέσω μερικών εξειδικευμένων λιμανιών, εξοπλισμένων με τις πιο σύγχρονες τεχνικές διαχείρισης.

Φαίνεται στο τέλος αυτής της μελέτης ότι η παραδοσιακή θαλάσσια μεταφορά, ακόμη και αν εξακολουθεί να επικρατεί και να έχει προσαρμοστεί καλά σε ορισμένα είδη εμπορίου, δεν μπορεί να επιλύσει το πρόβλημα της Ελλάδας. Τουλάχιστον όχι περισσότερο από την αποκλειστική επιλογή της μιας από τις τρεις φόρμουλες που αναφέρθηκαν. Το φάρμακο στο πρόβλημα της απομόνωσης της Ελλάδας πρέπει να βασίζεται σε τρεις αρχές:

- Έναν συνετό συνδυασμό των σιδηροδρομικών, οδικών και θαλάσσιων μεταφορών, ικανό να ανταποκριθεί με τον πιο ενδεδειγμένο τρόπο στις ειδικές απαιτήσεις για κάθε τύπο εμπορίου, κυρίως με την ανάπτυξη πολλών τρόπων μεταφορών.

- Μια διαφοροποίηση των δρομολογίων εισόδου στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για να διευρυνθεί το πλαίσιο των δυνατοτήτων. Σήμερα, ο Έλληνας εξαγωγέας δεν έχει άλλες επιλογές πέρα από την παραδοσιακή θαλάσσια μεταφορά, το καμiónι μέσω τρίτων χωρών και σέ πιο περιορισμένη κλίμακα το φέρι μπόουτ από την Πάτρα στο Πρίντεζι.

- Το άνοιγμα του θαλάσσιου εμπορίου από τη δυτική ακτή που, με εξαίρεση την Πάτρα, αποτελεί εμπόδιο στις συναλλαγές μεταξύ Ελλάδας και ΕΟΚ, αν και παραδόξως η δυτική ακτή βρίσκεται απέναντι από την Ιταλία.

Αλλά η εφαρμογή αυτών των νέων λύσεων προϋποθέτει αποφάσεις με βαριές συνέπειες. Πράγματι, αυτές οι αποφάσεις θα έχουν αναπόφευκτα αντίκτυπο σταδιακά στο σύνολο του συστήματος μεταφορών της Ελλάδας, τόσο των εσωτερικών όσο και των θαλάσσιων και τελικά στην κατανομή ως προς τον χώρο των ανθρώπων και των οικονομικών δραστηριοτήτων.

(Μετάφραση: Όλγα Ι. Πολυχρονοπούλου)