

ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Του Δρος κ. Γεωργίου ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ

Οι μεταφορές, ένας από τους κύριους παράγοντες της ανάπτυξης της οικονομίας, της ομαλής λειτουργίας όλων των παραγωγικών δραστηριοτήτων και βασικό εργαλείο επιδίωξης ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης, καλούνται να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στην απρόσκοπτη διακίνηση προσώπων και αγαθών στην ενιαία Ευρωπαϊκή αγορά.

Ο ζωτικός ρόλος που διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή οικοδόμηση, οδήγησε τους πρωτεργάτες της να θεωρήσουν την θέσπιση σχετικής κοινής πολιτικής, ως έναν από τους θεμελιώδεις στόχους της Συνθήκης της Ρώμης.

Αλλά ενώ τα τελευταία τριάντα χρόνια η Ευρώπη παρουσίασε σημαντική βελτίωση των εθνικών οδικών και σιδηροδρομικών της υποδομών, η πρόοδος δεν ήταν η ίδια στην σύνδεση μεταξύ όλων των Κρατών Μελών της Κοινότητας.

Και αυτό γιατί, μέχρι πρόσφατα η κοινή πολιτική μεταφορών δεν παρουσίασε εντυπωσιακή ανάπτυξη, όπως άλλοι κοινοτικοί τομείς.

Τα αίτια της σημαντικής αυτής καθυστέρησης συνοψίζονται:

Στα διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και στις οικονομικές ανισότητες μεταξύ γεωγραφικών κεντρικών και περιφερειακών Χωρών της Ε.Ε..

Στις γεωγραφικές συνθήκες που υποδείκνυαν διαφορετικές πολιτικές.

Στην έλλειψη Ευρωπαϊκού συντονισμού, με αποτέλεσμα τα Κράτη Μέλη να αναπτύξουν τα συγκοινωνιακά τους δίκτυα για την κάλυψη εθνικών αναγκών.

Στην έλλειψη κοινοτικού πλαισίου για χρηματοδοτική συμμετοχή έργων υποδομής μεταφορών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Η ευθύνη για την μη κοινή προώθηση του τομέα βαρύνει κατά κύριο λόγο το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών των Χωρών Μελών.

Ήδη, από 1.1.93 η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά αποτελεί μία πραγματικότητα. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχτ, κύριος στόχος της κοινής κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών είναι να αναδείξει την Κοινότητα σ' ένα αρμονικό περιβάλλον.

λον, να επιτύχει το ανώτατο επίπεδο σύγκλισης των οικονομικών δραστηριοτήτων, με ένα υψηλό επίπεδο απασχόλησης και κοινωνικής προστασίας, με άνοδο του βιοτικού επιπέδου και αλληλεγγύη των Κρατών της.

Παράλληλα, η κοινοτική πολιτική για τις μεταφορές θα πρέπει να λάβει υπόψη το πρόβλημα της συνοχής, επιδιώκοντας την άμβλυση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών και την ενδυνάμωση των λιγότερο πλεονεκτικών. Η ανάπτυξη των μεταφορών πρέπει να συνδυάζεται με προγράμματα που αναδεικνύουν τις περιφέρειες και την προώθηση διευρωπαϊκών έργων, βελτιώνοντας την πρόσβαση σε ορισμένες περιοχές.

Η Ένωση, εκτός των άλλων, πρέπει να επεμβαίνει στον προσανατολισμό των μεταφορών εκείνων, που εξασφαλίζουν εξοικονόμηση ενέργειας, ανταποκρινόμενη στα γενικότερα ζητήματα εξάντλησης των φυσικών πόρων. Τα συστήματα μεταφορών οφείλουν, επίσης, να συνεισφέρουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό σημαίνει, ότι οι χρήστες των μεταφορών θα κληθούν να πληρώσουν το κόστος, που τους αναλογεί.

Οι περιφερειακές πολιτικές της Ένωσης, που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των ασθενέστερων περιφερειών μπορούν να εκμεταλλευθούν την αυξανόμενη κινητικότητα των σύγχρονων επιχειρήσεων, ώστε να προωθήσουν μία πιο ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη.

Η πολιτική που θα ακολουθηθεί πρέπει να εξασφαλίζει την άμεση επικοινωνία στην ενιαία αγορά και να δημιουργεί συνθήκες οικονομικής προόδου σε διαφορετικές περιοχές της Ένωσης.

Η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και η εφαρμογή της διαθέσιμης τεχνολογίας πρέπει να δίνουν την δυνατότητα σε πολίτες και επιχειρήσεις να ικανοποιήσουν τις ανάγκες και τις φιλοδοξίες τους. Έτσι, η ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συνδυάζεται με ένα πλαίσιο ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών διά μέσου της διασυνεργασίας των εθνικών δικτύων. Σ' αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανάγκη σύνδεσης νησιωτικών απομονωμένων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.

Η ολοκλήρωση ενός ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαιτεί την δημιουργία συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας (αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές συνδέσεις, αεροπορικές γραμμές, θαλάσσιες μεταφορές), ενώ η ισόρροπη χρήση του κοινοτικού εδάφους απαιτεί τριχοειδείς συνδέσεις με τις νέες συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας.

Συμπερασματικά, ο στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί δεν είναι μόνον η βελτίωση της υποδομής των μεταφορών γενικά, αλλά η ολοκλήρωση του συστήματος των κοινοτικών μεταφορών διά μέσου της ολοκλήρωσης και του συνδυασμού των δικτύων της, λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη τις ανάγκες των πιο απομονωμένων γεωγραφικά περιοχών.

Όσον αφορά την Ελλάδα διαπιστώνεται μία έντονη ανάγκη για την εφαρμογή Ενιαίας Πολιτικής Μεταφορών, ώστε να αλλάξει η κατάσταση που δημιουργεί η αποσπασματική άσκηση πολιτικής από τις δεκάδες δημόσιες επιχειρήσεις και φορείς αλλά και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για την ασφάλεια και παραγωγικότητα.

Η υιοθέτηση από την Ελλάδα μέτρων προσαρμοσμένων στην κοινή κοινοτική πολιτική μεταφορών κρίνεται αναγκαία για την ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών, δεδομένου ότι αυτή είναι απαραίτητη για την οικονομική ανάπτυξη της Χώρας σε εθνικό

και περιφερειακό επίπεδο.

Συγκεκριμένα, η ένταξη της Ελληνικής πολιτικής μεταφορών στα πλαίσια της Κοινοτικής πολιτικής θα προσφέρει την ευκαιρία στήριξης της οικονομικής ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο, μέσω της ισόρροπης ανάπτυξης των περιφερειών της Ένωσης, αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο, μέσω της επιδίωξης της ισόρροπης ανάπτυξης των περιφερειακών περιοχών και του κέντρου της Χώρας.

Η σύνδεση της Ελλάδας με τα αναπτυσσόμενα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών συνιστά την διεθνή διάσταση της επιδιωκόμενης πολιτικής μεταφορών, ενώ η «προγραμματισμένη» επέκταση των δικτύων στον Ελληνικό χώρο, συνοδευόμενη από την ανάλογη πολιτική στον τομέα της υποδομής μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο, αποτελεί την εθνική διάσταση, που στοχεύει στην περιφερειακή ανάπτυξη της Χώρας.

Τα συγκοινωνιακά έργα δεν επηρεάζουν μόνο την διεξαγωγή των μεταφορών, αλλά η χρήση τους έχει πολλαπλές και «πολλαπλασιαστικές» οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες.

Μία συνεπής πολιτική στον τομέα της υποδομής μεταφορών θα επηρεάσει ευνοϊκά τον προσανατολισμό και την ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων της οικονομίας, άρα και την οικονομία στο σύνολό της. Τα δίκτυα υποδομών έχουν κατασκευασθεί με βάση εθνικούς στόχους. Η σύνδεση με τα ευρωπαϊκά δίκτυα, εκτός των νέων συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας, πρέπει να εξασφαλίζει και την συμβατότητα των εθνικών δικτύων των Χωρών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι αναγκαίο για την περίπτωση της Ελλάδας, ιδιαίτερα για τις οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Η βελτίωση του δικτύου των μεταφορών, που συνδέει την περιφέρεια με το κέντρο μέσω επενδύσεων σε επίγεια, θαλάσσια και εναέρια μέσα καθώς και η σύνδεση των περιφερειακών περιοχών της Χώρας με τις συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας (τριχοειδείς συνδέσεις), που εντάσσονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο θα εξυπηρετήσει τα συνεχώς μεγενθνόμενα ρεύματα μεταφορών, αλλά και τα νέα δημιουργούμενα, από την ευκολότερη και ταχύτερη σύνδεση περιφέρειας κέντρου, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των περιοχών αυτών και την άμβλυση των ανισοτήτων με το κέντρο.

Ένα αναπτυγμένο δίκτυο μεταφορών υψηλής ταχύτητας αποτελεί βασικό παράγοντα για την περιφερειακή ολοκλήρωση προσφέροντας πρόσβαση στις περιφερειακές περιοχές της Χώρας, χωροταξική αναδιάρθρωση και αποκέντρωση.

Για την περίπτωση των Ελληνικών παραμεθόριων περιοχών, που συνιστούν ταυτόχρονα και σύνορα Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα, λόγω της μεγάλης απόστασης από τα Ευρωπαϊκά κέντρα, ώστε να αποκτήσουν εύκολη και ταχεία πρόσβαση (όχι μόνον οδική ή σιδηροδρομική αλλά εναέρια και θαλάσσια) με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα, με στόχο να επωφεληθούν από τις υπάρχουσες, αλλά και προτεινόμενες πολιτικές σύγκλισης των ασθενέστερων περιοχών της Ένωσης.

Όσον αφορά στην άρση της γεωγραφικής απομόνωσης, σε σχέση με την προσπελασιμότητα των οικονομικών κέντρων και των αγορών της Ευρώπης, η περιφερειακότητα της Ελλάδας είναι δεδομένη από την γεωγραφική της θέση. Η πολιτική μεταφορών στο πλαίσιο αυτό, μπορεί να λειτουργήσει προς μία διπλή κατεύθυνση: να βελτιώσει αφ' ενός τους όρους προσπελασιμότητας προς τα δυτικά κέντρα και, αφ' ετέρου, να αξιοποιήσει τις προοπτικές, που διανοίγονται με τις εξελίξεις στο ευρύτερο γεωγραφικό της περιβάλλον.

Το ερώτημα κατά πόσο η Ελλάδα θα μπορούσε να αποτελέσει διαμετακομιστικό κέντρο της Ευρώπης προς την Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική, έχει κατά καιρούς απασχολήσει τις Ελληνικές Αρχές και την επιστημονική έρευνα στην Χώρα μας. Όπως είναι φανερό, ένας ενδεχόμενος τέτοιος ρόλος της Ελλάδας θα σήμαινε έναν όγκο διαμετακομιστικού φορτίου εντελώς άλλης τάξης από αυτόν που εξετάζεται όταν συζητείται η διαμετακόμιση των γειτονικών βαλκανικών Κρατών. Το ενδιαφέρον για την Ελλάδα ως «γέφυρας προς την Μ. Ανατολή» ήταν, όπως είναι φυσικό, ιδιαίτερα μεγάλο την περίοδο των πετρελαϊκών ανατιμήσεων και της άνθησης του εμπορίου Ευρώπης-Μ. Ανατολής (μέσα δεκαετίας '70 με αρχές δεκαετίας του '80). Αργότερα, ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ και κυρίως η κατάρρευση της τιμής του πετρελαίου, μετέβαλαν ριζικά την εικόνα και κατέστησαν το όλο ζήτημα σχετικά ανεπίκαιρο.

Οι ιδέες που έχουν διατυπωθεί στο ζήτημα αυτό συνήθως περιλαμβάνουν την αξιοποίηση ελληνικών λιμανιών (Θεσσαλονίκη, Βόλος, Πειραιάς, Καλαμάτα) ως «πυλών» προς τον νότο, σε συνδυασμό με την βελτίωση των υπάρχουσών ή την κατασκευή νέων οδών πρόσβασης προς τα λιμάνια αυτά από την υπόλοιπη Ευρώπη.

Ειδικότερα:

Η Θεσσαλονίκη είχε κατά καιρούς προταθεί ως τέτοια «πύλη», τελευταία με την ιδέα του «Ευρωλιμένα». Ο «Ευρωλιμένας» συνδυαζόταν με την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Βορρά-Νότου (Trans-European Motorway-TEM), που θα ενώνει το Gdansk με την Μεσόγειο.

Ο Βόλος είχε προταθεί εναλλακτικά, μετά την εγκατάλειψη της ιδέας του «Ευρωλιμένα», που θα μπορούσε να αξιοποιήσει και τον άξονα Βορρά-Νότου (TEM), αλλά και τον άξονα Ανατολής-Δύσης, μέσω της Εγνατίας. Όπως είναι γνωστό, κατά την δεκαετία του 1980 λειτούργησαν πράγματι πορθμειακές γραμμές προς την Συρία, που όμως τελικά σταμάτησαν να λειτουργούν λόγω κυρίως των γνωστών γεγονότων. Είχε, επίσης, μελετηθεί και η ίδρυση σιδηροδρομικής πορθμειακής γραμμής.

Η διαδρομή από τα Βαλκάνια προς Θεσσαλονίκη/Βόλο έχει να ανταγωνισθεί την χερσαία οδό μέσω Βουλγαρίας-Τουρκίας, που, προοπτικά, φαίνονταν πιο ανταγωνιστική. Βέβαια, η Θεσσαλονίκη παρουσίαζε ενδεχόμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα για ορισμένες διαδρομές προς την Ανατολική Μεσόγειο (Αίγυπτος, Λιβύη) ή και πέραν της διώρυγος του Σουέζ, για τον χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, εφ' όσον βέβαια θα αναπτύσσονταν οι σχετικές υποδομές (TEM κ.λ.). Στο πλαίσιο αυτό, σημαντικό ήταν και το ζήτημα της πλωτής οδού, η μελέτη της οποίας είχε δρομολογηθεί την δεκαετία του 1970, αλλά που ουσιαστικά εγκαταλείφθηκε από ελληνικής πλευράς στις αρχές της δεκαετίας του 1980, για οικονομικούς αλλά και για πολιτικούς λόγους.

Δύο πρόσφατες εξελίξεις μεταβάλλουν την εικόνα όσον αφορά την διαμετακόμιση από την Ευρώπη προς την Μ. Ανατολή: τα γεγονότα στην Γιουγκοσλαβία και ο πόλεμος και το εμπάργκο του Ο.Η.Ε. κατά του Ιράκ.

Ανεξάρτητα όμως από τα αποτελέσματα, που είχαν οι προσπάθειες αυτές, θα πρέπει να γίνει σαφές, ότι η ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου δεν είναι μόνο θέμα μεταφορών. Οι μεταφορές, αν και θα παίξουν τον κύριο λόγο στην αξιοποίηση των όποιων πλεονεκτημάτων, που αναμένεται να προκύψουν από μία τέτοια εξέλιξη, εν τούτοις οι στόχοι και τα κριτήρια στα οποία θα βασιστεί η απόφαση

για ανάπτυξη - ή μη ανάπτυξη - της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου είναι θέμα της εμπορικής, οικονομικής και γενικά εθνικής πολιτικής.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι μεταφορές καλούνται να εξυπηρετήσουν τους μακροχρόνιους αυτούς εθνικούς στόχους και προσανατολισμούς, αλλά σαφώς δεν τους θέτουν.

Από αυτή την άποψη, οι μέχρι τώρα προσπάθειες στο θέμα δεν έχουν μεταφρασθεί σε μία μακροχρόνια πολιτική, στην οποία εντάσσονται τα όσα γίνονται ή προγραμματίζεται να γίνουν για τις μεταφορές και που σχετίζονται με τις προοπτικές ανάπτυξης της Χώρας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου.

Στη έκταση που οι μεταφορές είναι δυνατόν να συμβάλουν στη διαμόρφωση της μακροχρόνιας εθνικής στρατηγικής για μία τέτοια εξέλιξη, σημειώνεται ότι - με βάση την γεωγραφική θέση της Χώρας, την θέση των διεθνών αξόνων μεταφορών, τις ροές εμπορευμάτων πάνω στους άξονες αυτούς, την υποδομή και γενικά την οργάνωση του κλάδου μέσα στην Ελλάδα - οι προοπτικές είναι πως, αν διαμορφωθεί κατάλληλο πλαίσιο, οι μεταφορές άνετα μπορούν να προσαρμοσθούν στον ρόλο, που θα κληθούν να παίξουν.

Σ' ό,τι αφορά την γεωγραφική θέση-απόσταση και θέση πάνω στους κύριους άξονες μεταφορών - η Ελλάδα φαίνεται, ότι πλεονεκτεί, σε σύγκριση με τις άλλες Χώρες της Ε.Ε..

Η Ελλάδα μία μικρή Χώρα με παραδοσιακά καλές σχέσεις και με σημαντική σύμπτωση συμφερόντων με τις περισσότερες από τις Χώρες της Μ. Ανατολής και της Β. Αφρικής, γενικά, δεν αντιμετωπίζει πολιτικής φύσεως προβλήματα για την ανάπτυξή της σε κέντρο διαμετακομιστικού και μεταφορτωτικού εμπορίου.

Αν και η ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου αποτελεί για χρόνια τώρα - βασική επιδίωξη της Χώρας, εν τούτοις ελάχιστη πρόοδος, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχει σημειωθεί προς την κατεύθυνση αυτή. Οι λόγοι σχετίζονται τόσο με την αδυναμία της Ελλάδας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, που προϋποθέτει μία τέτοια προσπάθεια, όσο και σε εξωτερικούς παράγοντες (π.χ. οι διαμάχες και η αναταραχή που επικρατεί στις χώρες της Μ. Ανατολής και της Β. Αφρικής), οι οποίοι συχνά ανατρέπουν και την γενικότερη εξωτερική πολιτική της Χώρας.

Σε ό,τι αφορά τους εξωτερικούς παράγοντες η κατάσταση όχι μόνο δεν ελέγχεται από την Ελλάδα αλλά σε μεγάλο βαθμό είναι και εντελώς απρόβλεπτη. Παρά ταύτα όμως πιστεύεται, ότι η υιοθέτηση μίας μακροχρόνιας πολιτικής με σταθερούς στόχους και προσανατολισμούς μπορεί να μετριάσει τις αρνητικές συνέπειες των εξελίξεων αυτών.

Από τα πιο πάνω γίνεται φανερό, ότι αν η Ελλάδα δεν αναπτύχθηκε σε σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο μέχρι σήμερα αυτό οφείλεται περισσότερο στην αδυναμία αξιοποίησης των θετικών για τον σκοπό αυτό στοιχείων και, κυρίως, στην έλλειψη συνέχειας στην πολιτική που όλοι φαίνεται, ότι συμφωνούν ότι θα πρέπει να ακολουθηθεί αλλά που για κάποιους λόγους, που δεν μπορούν να εξηγηθούν, δεν υλοποιείται ή, έστω, δεν υλοποιείται συστηματικά.

Για την ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού και μεταφορτωτικού εμπορίου - πέρα από την υποδομή και το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο - απαιτείται και η χάραξη μίας μακροχρόνιας εθνικής στρατηγικής για τον ρόλο, που θέλει να παί-

ξει η Χώρα στην ευρύτερη περιοχή της. Εκ των πραγμάτων ο ρόλος αυτός δεν περιορίζεται μόνο στις μεταφορές, αλλά σχετίζεται άμεσα και με τον ευρύτερο διεθνή πολιτικό και οικονομικό προσανατολισμό της Χώρας.

Η προσέλκυση διερχόμενης από την Χώρα κίνησης αποτελεί και την βασική πρόταση για την στρατηγική ανάπτυξης του συστήματος των διεθνών μεταφορών της Χώρας μας. Στην πρόταση αυτή αντικατοπτρίζονται η βούληση για την ανάπτυξη της Ελλάδας ως κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου.

Από την άποψη των προτάσεων για την άσκηση πολιτικής στις διεθνείς μεταφορές προτεραιότητα φαίνεται ότι έχει:

Η ενθάρρυνση και ενίσχυση της προσπάθειας για την αύξηση του αριθμού των φορτηγών που διέρχονται από την Ελλάδα. Με αυτό τον τρόπο όχι μόνο εξασφαλίζεται η συμπληρωματική κίνηση που χρειάζεται με την αποτελεσματική λειτουργία των πορθμειακών γραμμών, μέσω των οποίων μπορούν να μεταφερθούν και τα ελληνικά προϊόντα που εξάγονται προς τις Χώρες της περιοχής αυτής, αλλά και η προώθηση της ανάπτυξης της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η επιτάχυνση της κατασκευής των αναγκαίων έργων υποδομής και του εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου, που θα επιτρέψει την μείωση του κόστους και γενικά την βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται.

Η αξιοποίηση του ενδιαφέροντος των διαμεταφορέων και των άλλων επιχειρηματικών κλάδων για τις ελεύθερες ζώνες και την κατασκευή ιδιωτικών αποθηκευτικών χώρων, που θα επιτρέψουν την παροχή νέων δυναμικών υπηρεσιών - ανάλογων με αυτές που προσφέρει η εμπορική ναυτιλία - που δεν θα εξαρτάται από τον όγκο των ελληνικών εξαγωγών και εισαγωγών αλλά από τον όγκο του διεθνούς εμπορίου που θα κατορθώσουν να προσελκύσουν στην Ελλάδα. Πέραν όμως της προστιθέμενης αξίας που αναμένεται να προκύψει, οι δραστηριότητες αυτές θα προωθήσουν την ανάπτυξη ενός διεθνούς συστήματος μεταφορών μέσω του οποίου θα εξασφαλίζεται και η οικονομική μεταφορά των ελληνικών εξαγωγών, αλλά και η εξασφάλιση μεγάλου όγκου Ευρωπαϊκού, αλλά και διεθνούς μεταφορικού έργου για τα ελληνικά φορτηγά αυτοκίνητα.

Από τα ανωτέρω καθίσταται απολύτως σαφές, ότι το σύστημα μεταφορών αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο. Η υποδομή των επί μέρους κλάδων μεταφορών διασυνδέεται άμεσα και λειτουργικά μεταξύ τους. Η υποδομή αυτή εξυπηρετεί ταυτόχρονα το μεταφορικό έργο που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο, καθώς και εκείνο που δημιουργείται από τις εξαγωγές και από τις εισαγωγές από τις άλλες χώρες και από την διερχόμενη από την Χώρα κίνηση. Για αυτό τον λόγο οι προτάσεις που γίνονται για τα έργα υποδομής αναγκαστικά θα πρέπει να προβλέπουν στην ικανοποίηση των αναγκών, που προκύπτουν από το σύνολο των δραστηριοτήτων αυτών.

Βασικό σημείο για την πλήρη εξίσωση των συνθηκών μεταφοράς των ελληνικών εξαγομένων προϊόντων προς αυτά των άλλων Χωρών είναι η άμεση σύνδεση του ελληνικού χώρου με τους διεθνείς άξονες μεταφορών.

Ως προς τις προοπτικές διαμετακόμισης, υπάρχουν, επίσης, οι προϋποθέσεις, ώστε η Ελλάδα, κατά κύριο λόγο η Θεσσαλονίκη, αλλά και η Αλεξανδρούπολη, και ενδεχόμενα ορισμένοι οδικοί άξονες, να εξυπηρετήσουν διαμετακομιστικά σημαντικό μέρος του εξωτερικού εμπορίου των υπό μεταρρύθμιση γειτονικών κρατών, κυρίως της Βουλ-

Ινστιτούτο
Περιφερειακής
Ανάπτυξης

**ΤΕΧΝΟΠΟΛΕΙΣ
ΝΕΟ ΜΕΣΟ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

Πρόλογος

Καθηγητού Νικ. Ι. Κόνσολα

Επιμέλεια
Ντ. Κυλπάση
Μ. Νικηταρίδης

Αθήναι, 1996

γαρίας, της ΠΓΔ της Μακεδονίας και της νέας Γιουγκοσλαβίας. Μακροπρόθεσμα, είναι ενδεχόμενο η Θεσσαλονίκη να αναλάβει ρόλο σημαντικού κέντρου για μία ευρύτερη ενδοχώρα, που να υπερβαίνει τα σύνορα των χωρών που ήδη αναφέρθηκαν.

Η Ελλάδα μπορεί, επίσης, να αποτελέσει διαμετακομιστικό κόμβο που θα ενώνει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική και άλλες περιοχές. Σε συνθήκες ομαλοποίησης της κατάστασης στα Βαλκάνια, η Θεσσαλονίκη μπορεί να παίξει ένα τέτοιο ρόλο για μία ευρύτερη ενδοχώρα. Στην περίπτωση συνέχισης των προβλημάτων στην Γιουγκοσλαβία, ο οδικός άξονας της Εγνατίας σε συνδυασμό με τις δυτικές πύλες, μπορεί να εξυπηρετήσει εγκαρσιες κινήσεις.

Προτείνεται, δηλαδή, να καταστεί η Ελλάδα κέντρο διαμετακομιστικού και μεταφορτωτικού εμπορίου από την οποία θα διέρχεται ένας μεγάλος όγκος εμπορευμάτων, που δεν θα έχει αρχική προέλευση ή τελικό προορισμό την Ελλάδα.

Προϋπόθεση, όμως, για την προσέλκυση διερχόμενης από την Χώρα μας κίνηση (transit) είναι η αντιμετώπιση όλων εκείνων των προβλημάτων τα οποία θέτουν φραγμούς στην ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Τα προβλήματα αυτά πηγάζουν, κυρίως, από την χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται - που σε μεγάλο βαθμό είναι αποτέλεσμα της ανεπάρκειας της σχετικής υποδομής - το υψηλό κόστος, το ακατάλληλο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο, καθώς και την έλλειψη μίας μακροχρόνιας εθνικής πολιτικής και προσανατολισμού για την εξυπηρέτηση τέτοιων σκοπών.

Συνεχίζεται...