

ΑΒΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

sup 1 2 6 2

ΔΗΜ. ΣΙΝΗ - ΓΕΩΡΓ. ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ

ΑΙ
ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ
ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

*

ΑΘΗΝΑΙ - 1958



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΙΜΗΣ ΕΝΕΚΕΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΕΡΓΟ

ΑΙ ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΑΙ ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

ΠΡΩΤΟ ΤΥΠΟ	
Α/Α	2004
Β/Β	
Γ/Γ	
Δ/Δ	



ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΣΙΝΗ – ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ

ΑΙ ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΒΙΒ.	73804
COMP.	
ΤΑΞΗ.	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	



00173804

ΑΙ ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΤΕΡΤΙΟΥ ΑΡΕΩΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΕΛΟΤΕΧΝΙΚΗΣ

**Η παρούσα μελέτη συνετάχθη τον Μάρτιον του 1957 και ως εκ τούτου
δεν περιλαμβάνονται εις αυτήν στοιχεία του έτους τούτου.*

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τὸ ζήτημα τῶν χειρσαίων μεταφορῶν, παρ' ὅσον διε ἀπασχολεῖ ἀπὸ μακροῦ χρόνου τοὺς ἄρμοδιους καὶ τὴν κοινὴν γνώμην, δὲν ἔχει μέχρι τοῦδε λυθῆ ἱκανοποιητικῶς. Ἀηλαδή δὲν μπορούμε νὰ θεωρήσωμεν, ὅτι ἔχομεν ἐνὶ συγχρονισμένον καὶ συντονισμένον σύστημα μεταφορῶν, οὔτε διὰ τοὺς ἐπιβάτας, οὔτε διὰ τὰ ἔμπορεύματα.

Μόνον τὰ κόμιστρα εἶναι εὐθηρὰ εἰς τὰς ἑλληνικὰς μεταφορὰς. Ἀλλὰ τὸ κόστος τῶν μεταφορῶν δὲν ἀποτελεῖται μόνον ἀπὸ τὰ κόμιστρα, ἡ διαφορὰ δὲ κόστους μεταφορῶν ἀπὸ τὰ κόμιστρα εἶναι τόσον μεγαλύτερη ὅσο ἡ ἀσφάλεια εἶναι ὀλιγώτερη, ἢ ταχύτης μικρότερη καὶ ἡ ποιότης ἐν γένει τῆς μεταφορᾶς χειρότερη.

Ἐχαρακτικῶς ὁ ἐπιβάτης θὰ εἰδέχτο ἀξίτησον εἰσπηρέσει, ἂν εὐρημα θέαν εἰς κάθε ἐνδιάμεσον σταθμὸν, ἂν ὑπῆρχαν ἀντιποκρίσεις ἠρομολογίων, ἂν δὲν διέτρεχε κανένα κίνδυνον, ἂν μὲ ἀκριβῆ καὶ ταχύτερα ἠρομολόγια ἐταξίδευε ταχύτερα καὶ ἀσφαλέστερα καὶ ἂν ἡ μεταφορὰ ἦτο πῶς ἀνετος, ὥστε νὰ φθάσῃ ἀκραιότερος εἰς τὸν προορισμὸν του.

Ἐπίσης εὐχαρακτικῶς ὁ βιομήχανος ἢ ὁ ἔμπορος ἢ καὶ ὁ ἰδιώτης θὰ εἰδέχτο ἀξίτησον κομιστρίων ἂν τὰ ἔμπορεύματα ἐφθάνον ταχύτερα, ἀσφαλέστερα καὶ μὲ ὀλιγωτέραν φοβρὰν εἰς τὸν προορισμὸν τῶν καὶ αὐτὸ ὄχι μόνον διὰ μεγάλης ποσότητος ἔμπορευμάτων, ἀλλὰ καὶ διὰ μεμονωμένα δέματα.

Ἀλλοῦστε, ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὴν παρούσων μελέτην, τὰ κυρίως κόμιστρα εἶναι ἐλάχιστον ποσοστὸν τῆς τιμῆς πωλήσεως καὶ αὐτὸ ἀκόμη διὰ μικρᾶς μεταφορᾶς καὶ διὰ προϊόντα μικρᾶς ἕξιας. Μπορεῖ δὲ κανεὶς νὰ συμπεράσῃ, ὅτι, ἂν ἀξιεθῶν τὰ κόμιστρα μὲ σύγχρονον βελτίωσιν τῆς ἀσφαλείας, τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ποιότητος τῶν μεταφορῶν, ἀσφαλῶς θὰ ἐπέλθῃ μείωσις τοῦ συνολικοῦ κόστους μεταφορᾶς, τὸ ὅποσον εἶναι πολλαπλασίωσιν τῶν κυρίως κομιστρίων.

Τὸ ΕΛΚΕΠΑ, ἐν τῇ συναισθήσει τῆς σημασίας, ποὺ ἔχει τὸ πρόβλημα τῶν μεταφορῶν διὰ τὴν οἰκονομίαν, ἀλλὰ καὶ πολὺ ἐνθύτερα διὰ τὴν πρῶσιν γενικῶς τῆς χώρας, ἔκρινεν ὅτι θὰ ἦτο συμφέρον νὰ συγκαιτωθῶν εἰς μίαν μελέτην

όλα τὰ στοιχεῖα, τὰ ἀναγκαῖα εἰς οἰονδήποτε θελήσῃ νὰ μελετήσῃ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος.

Οἱ συγγραφεῖς τῆς παρούσης μελέτης θὰ ἠδύνατο νὰ ἔχουν ἐγκυροτάτη γνώμην διὰ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος τῶν μεταφορῶν, ἐν τούτοις ἀπέφυγαν ἐπιμελῶς νὰ διατυπώσουν οἰανδήποτε πρότασιν, διότι τοῦτο θὰ ἐξέφευγε τοῦ σκοποῦ, τὸν ἀποῖον πρόκειται αὕτη νὰ ἐξετηρητήσῃ.

Ἐπὶ τῆς μελέτης ἐκλήθησαν νὰ διατυπώσουν παρατηρήσεις ὅλαι αἱ ἀεμό-
δαι ἑπηρεαῖαι. Αἱ παρατηρήσεις των δημοσιεύονται ἐν περιορισμένῳ τῆς
μελέτης, θὰ εἶναι δὲ καὶ αὐταὶ πολύτιμοι διὰ πάντα μελετητὴν.

ΣΟΤΟΛΟΡΟ ΑΛ. Ι. ΠΑΠΠΑΣ

Ἀντιπρόεδρος Ε. Μ. Πολυτεχνείου
Σύμβουλος ΕΛΚΕΠΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

ΧΑΡΑΚΤΗΡ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΝ ΓΕΝΕΙ

1.— Μεταφορά, ἐν τῇ εὐρυτέρᾳ ἑννοίᾳ, νοεῖται ἡ μετακίνησις, ἀπὸ τόπου εἰς τόπον, προσώπων καὶ πραγμάτων καὶ ἡ μεταβίβασις τῆς ἀνθρωπίνης σκέψεως, διὰ ὀπτικῶν καὶ ἀκουστικῶν μέσων (εἰκόνων καὶ ἤχων).

Ἐν τῇ παρουσίᾳ μελέτῃ θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ ἡ μεταφορά προσώπων καὶ πραγμάτων, εἴτε ὑπὸ μορφήν ὠργανωμένην, ὁπότε ὑπειφέρεται ἡ ἔννοια τῆς συγκοινωνίας, εἴτε ὑπὸ μορφήν ἀπλής ἢ συμπτωματικῆς μεταφορᾶς, ἐκτελουμένης συνήθως δι' αὐτοκινήτων ἰδιωτικῶν.

Ἡ μεταφορά ἐπιρεάζει τὴν ζωὴν ἐνὸς τόπου ἀπὸ ἀπόψεως οἰκονομικῆς, κοινωνικῆς, ἐκπολιτιστικῆς.

Ἡ οἰκονομικὴ καὶ κοινωνικὴ ἐπίδρασις ἐκδηλοῦται εἰς τὴν ἀξιοποίησιν περιοχῶν, κέντρων ἢ ἐγκαταστάσεων παραγωγῆς, διὰ τῆς δυνατότητος μετακινήσεως προϊόντων πρὸς ἄλλας περιοχάς, οἷου ἡ διάθεσις τῶν προϊόντων τῶν παρουσιάζει οἰκονομικὸν ὄφελος, ἢ καὶ ἀντιθέτως διὰ τῆς μετακινήσεως, πρὸς τὰς περιοχάς ἢ τὰ κέντρα ταῦτα, πρώτων ὑλῶν καὶ ἐφοδίων, ἀναγκαίων διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν αὐτῶν.

2.— Ἰδιαιτέρως ἡ οἰκονομικὴ ἐπίδρασις ἐκδηλοῦται εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς τιμῆς τοῦ προϊόντος εἰς τὸν τόπον καταναλώσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ κόστος τῆς ζωῆς. Ἄς σημειωθῇ ἑνταῦθα, ὅτι ἡ ἐπίδρασις αὕτη τοῦ κόστους μεταφορᾶς εἶναι πολὺ μικρὰ ἐν σχέσει μὲ τοὺς πολλαπλοὺς παράγοντας τοῦ ἐμπορίου (μισάζοντες, φορτοεφορτώσεις, δικαιώματα σωματείων, φύρα κ.λ.π.), οἵτινες ἐπιβαρύνουν τὸ κόστος τοῦ ἐμπορεύματος (βλ. πίνακα 1).

3.— Ἡ μεταφορὰ ἐξ ἄλλου διευκολύνει τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν προσώπων, φέρει εἰς ἐπαφὴν ἀπομακρυσμένα μέρη μὲ τὰ πνευματικὰ κέντρα καὶ διευκολύνει τὴν μετάδοσιν τῶν ἀγαθῶν τοῦ πολιτισμοῦ εἰς τὰ μέρη ταῦτα.

Χωρὶς τὰ σύγχρονα μέσα μεταφορᾶς, τὰ ὁποῖα ἐπροκόλλεσαν τὴν δημιουργίαν, εἰς τὴν θέσιν τῶν παλαιῶν τοπικῶν ἀγορῶν, ἔθνικῶν ἢ παγκοσμίων ἀγορῶν, ἡ ὀργάνωσις τῆς παραγωγῆς δὲν θὰ ἦτο οἷα εἶναι σήμερον.

Αἱ αὐξοῦσαι εὐκαλῖαι τῆς μεταφορᾶς δὲν παρέχουν μόνον τὴν δυνατότητα τῆς πλέον προσηφάρου διανομῆς τῆς αὐτῆς ποσότητος ἀγαθῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν δυνατότητα τῆς μεγαλυτέρας παραγωγῆς ἀγαθῶν· δημιουργοῦν νέας παραγωγικὰς δυνάμεις.

4.— Ἡ εὐκαλία τῶν μεταφορῶν ἔχει συνεπείας πολὺ πέραν τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου. Εἶναι ὁ σχηματισμὸς τῶν μεγάλων πόλεων, οἰκονομικῶν καὶ πνευματικῶν κέντρων. Εἶναι ἡ δυνατότης πνευματικῆς ἐπικοινωνίας καὶ ἡ ταχέια διάδοσις τῶν ἰδεῶν. Εἶναι ἡ ἐθνικὴ ἐνότης καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῶν πάσης φύσεως διεθνῶν σχέσεων. Χωρὶς τὴν πρόοδον τῶν μεταφορῶν πολλὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα τῆς σημερινῆς κοινωνικῆς ζωῆς μας δὲν θὰ ὑφίσταντο.

5.— Εἶναι περιττὸν τέλος νὰ ἐξαρθῆ ὁ ρόλος τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν ἀμυνα τῆς Χώρας. Ἡ καλὴ ὀργάνωσις αὐτῶν, κατὰ τὴν ἐμπόλεμον περίοδον, τόσον διὰ στρατιωτικὰς, ὅσον καὶ διὰ πολιτικὰς ἀνάγκας, ἀποτελεῖ βασικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν ἐπιβίωσιν τοῦ ἀμάχου πληθυσμοῦ.

6.— Δύναται ἀδιστάκτως νὰ λεχθῆ, ὅτι ὁ βαθμὸς τῆς συγκοινωνιακῆς ἀναπτύξεως μιᾶς Χώρας εἶναι δείκτης τοῦ πολιτισμοῦ καὶ τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος αὐτῆς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΚΑΣΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ

Ι.— ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

7.— Είναι τό, κατ' ἔξοχὴν, μεταφορικὸν μέσον τῶν μεγάλων ἀποστάσεων καὶ τῶν μαζικῶν μεταφορῶν.

Διὰ μὲν τοὺς ἐπιβάτας παρέχει ἀνεσιν καὶ ταχύτητα, τὴν ὁποίαν δὲν δύναται νὰ φθάσῃ τό ἕτερον χερσαίον μεταφορικὸν μέσον, τό αὐτοκίνητον, ἔξαιρέσει τῆς κυκλοφορίας ἐπὶ αὐτοκινητοδρόμων.

Διὰ τὰ ἐμπορεύματα παρέχει χαμηλὸν κόμιστρον (διὰ μεγάλας ποσότητας καὶ μεγάλας ἀποστάσεις), ἀσφάλειαν καὶ ἀκρίβειαν μεταφορᾶς.

Ἀντιθέτως, ἔχει ὡς μειονέκτημα: α) τὴν ἀνάγκην τῆς μεταβάσεως τοῦ ἐπιβάτου ἢ τῆς προσκομίσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν σιδηροδρομικὸν σταθμὸν, εὐρισκόμενον συνήθως μακρὸν τοῦ κέντρου τῆς πόλεως, β) τὴν συνεπείᾳ τούτου ἀνάγκην μεταφορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων, τόσον κατὰ τὴν ἀποστολὴν ὅσον καὶ κατὰ τὴν παραλαβὴν (ἔξαιρέσει τῆς περιπτώσεως χρησιμοποίησεως ἐμπορευματοκιβωτίων - Containers), γ) ἱκανὴς διατυπώσεις καὶ βραδύτητα ἐκτελέσεως τῆς μεταφορᾶς ἐμπορεύματος, λόγῳ τῆς φύσεως καὶ τῆς σχετικῆς δυσκομίας ὡς μεταφορικῷ μέσῳ.

Εἰδικώτερον, δύναται νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἐπιχειρήσις τῆς μεταφορᾶς ὑφίσταται τὸν ἀντίκτυπον τῶν διακυμάνσεων τῆς κυκλοφορίας προσώπων ἢ ἀγαθῶν, χωρὶς νὰ δύναται νὰ ἐπηρέασῃ ἢ νὰ ἐλέγξῃ τὰς μεταβολὰς ταύτας. Κατὰ συνέπειαν, εἶναι ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις μεταφορᾶς νὰ δύνανται νὰ προσαρμόζωνται εὐχερῶς εἰς τὰς μεταβολὰς τῆς κινήσεως. Εἰς τὴν πραγματικότητα συμβαίνει, κατὰ μέγα μέρος, τὸ ἀντίθετον. Αἱ μεταφορικαὶ ἐπιχειρήσεις, ὡς ἐκ τῆς φύσεως καὶ τῆς διαφθάρσεώς των καὶ ἀναλόγως τοῦ εἶδους τοῦ μεταφορικῷ μέσου, στεροῦνται τῆς ἱκανότητος προσαρμογῆς. Μεταξύ τῶν παρουσιαζουσῶν τὴν μεγαλυτέραν ἀδράνειαν εἶναι ὁ σιδηρόδρομος.

Ἐπιχειρήσεις, βεβαρημένη με μεγάλας ἐπενδύσεις καὶ πολυπληθεῖς προσωπικόν, δὲν δύναται νὰ περιορίσῃ εὐκόλως τὰς δαπάνας τῆς. Ἡ μείωσις τοῦ μεταφορικῷ ἔργου προκαλεῖ ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους ἀνά μονάδα ἔργου

μεγαλυτέραν τοῦ ποσοστοῦ τῆς μειώσεως. Ἀντιθέτως ὁ σιδηρόδρομος εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσῃ εὐχερέστερον ἄλλων μεταφορικῶν μέσων ἀποτόμους αὐξήσεις τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ αὐτοκίνητον προσαρμόζεται εὐχερέστερον εἰς μίαν μείωσιν τῆς κινήσεως, ἀλλὰ ἔχει περιορισμένους δυνατότητας, νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀπότομον ζήτησιν ἔργου.

Πάντως ὁ σιδηρόδρομος ἀποτελεῖ τὴν σπονδυλικὴν στήλην τοῦ μεταφορικοῦ συστήματος μιᾶς Χώρας, κυρίως διὰ τὴν ἱκανότητα τῆς κατὰ μάζας μεταφορᾶς προσώπων καὶ πραγμάτων καὶ παίζει πρωταρχικὸν ρόλον εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῶν ἐνόπλων δυνάμεων.

II. — ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΝ

8.— Μεταφορικὸν μέσον εὐέλικτον καὶ προσαρμοζόμενον εὐκόλως εἰς τὸ εἶδος τοῦ πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματος.

Ἐχει τὸ μέγα προσόν τῆς ἀπὸ θύρας εἰς θύραν μεταφορᾶς.

Ἀποτελεῖ μικρὰν μεταφορικὴν μονάδα, εὐκόλως χρησιμοποίησιμον, δυναμένην εὐκόλως νὰ καταστῇ ἰδιόκτητος τοῦ παραγωγοῦ ἢ βιομηχάνου εἰς τὸν ὁποῖον παρέχει ἄμεσον ἐξυπηρέτησιν, ὄχι μόνον μεταφορικὴν ἀλλὰ καὶ γενικώτερον πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρήσεώς του (Αὐτοκίνητον Ἰδιωτικῆς Χρήσεως).

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς δι' αὐτοκινήτου μεταφορᾶς, ῥαγδαία κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὀφείλεται εἰς τοὺς κάτωθι λόγους :

α) Εἰς τὴν συνεχῆ ἐπέκτασιν καὶ βελτίωσιν τοῦ ὁδικοῦ δικτύου. Τὸ κόστος μεταφορᾶς εἶναι συνάρτησις τῆς καταστάσεως τοῦ ὁδικοῦ δικτύου, τοῦ ὁποῖου ἀτυχῶς ἢ διαμόρφωσις καὶ οἱ τεχνικοὶ ἔροι κατασκευῆς, λόγῳ σημαντικῶν οικονομικῶν ἐπιβαρύνσεων δὲν ἀκολουθοῦν πάντοτε τὰς ἀπαιτήσεις ἐξελίξεως τοῦ αὐτοκινήτου, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα, τὰ φορτία, τὴν συχνότητα κυκλοφορίας κλπ.

β) Εἰς τὴν τεχνικὴν πρόοδον τῆς κατασκευῆς τοῦ αὐτοκινήτου, (ταχύτης, χωρητικότης, μείωσις καταναλώσεως καυσίμου, ἀσφάλεια, ἀνίσεις).

γ) Εἰς τὴν σταθερὰν μείωσιν τῆς τιμῆς ἀγορᾶς, λόγῳ τῆς ἐν σειρᾷ κατασκευῆς.

δ) Εἰς τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν, τὰς ὁποίας ὁ σιδηρόδρομος δὲν δύναται νὰ παράσχῃ, ὡς μεταφορὰ ἀπὸ θύρας εἰς θύραν, μὲ δυνατότητα σταθμεύσεων καὶ ἀλλαγῆς διαδρομῆς, ταχύτης παρείλας κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ ὁδηγοῦ, ἐγκαταστάσεις σταθμεύσεως καὶ ἀνεφοδιασμοῦ ἀπλούστεραι τῶν τοῦ σιδηροδρόμου, ποικιλία ὀχημάτων καὶ προσαρμογὴ ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν.

Μειονεκτήματα τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι :

Βαθμὸς ἀσφαλείας μικρότερος τοῦ σιδηροδρόμου, λόγῳ τῆς ἐντατικῆς

κυκλοφορίας ἐπὶ τῶν ὁδῶν καὶ μὴ αὐστηρῶς τηρήσεως παρὰ τῶν ὀδηγῶν τῶν κανόνων κυκλοφορίας.

Μεταφέρει μικρὸν ὄγκον ἐμπορευμάτων.

Ὁ ἐπιβάτης ἔχει μικροτέραν ἀνεσιν παρὰ εἰς τὸν σιδηρόδρομον.

Ἡ μέση ταχύτης εἶναι μικροτέρα τῆς τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἀπὸ τῆς ἐμφανισέως του εἰς τὴν Ἑλλάδα τὸ αὐτοκίνητον ἠκολούθησε βραδύαιαν ἐξέλιξιν, τόσοσιν εἰς τὸν ἰδιωτικὸν τομέα (αὐτοκίνητα ἰδιωτικῆς χρήσεως) ὅσον καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς δημοσίας μεταφορᾶς (ταξί καὶ ἀγοραῖα, λεωφορεία, φορτηγά).

Ὅπου διηνοίγοντο νῆαι ὁδοὶ ἐπεξετιέμετο ἁμέσως καὶ ἡ δι' αὐτοκινήτων συγκοινωνία καὶ ἐπετυγχάνετο ἡ ἐπικοινωνία μιμακρυσμένων περιοχῶν μὲ τὰ κέντρα. Ἡ διάνοιξις νέων ὁδῶν καὶ ἐγκατάστασις συγκοινωνίας δι' αὐτοκινήτου ἐνέχει ἰδιάζουσαν σημασίαν διὰ τὰς ἑλληνικὰς συνθήκας, δεδομένου ὅτι τὸ ἔτερον χερσαίον μεταφορικὸν μέσον, ὁ σιδηρόδρομος, λόγῳ τοῦ ὀρεινοῦ ἐδάφους τῆς Χώρας καὶ τῶν μεγάλων τεχνικῶν ἔργων, ὅτινα ἀπαιτεῖ ἡ σιδηροτροχία, ἔχει περιορισμένον μᾶλλον δίκτυον.

III.— Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ

9.—Θαλάσσιον μεταφορικὸν μέσον βραδείας μεταφορᾶς, τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τοῦ ὁποίου εἶναι τὸ εὐθηνὸν κόμιστρον, προκειμένου περὶ ἐμπορευμάτων.

Ἐν προκειμένῳ ἠδιαφέρει ἡ διὰ θαλάσσης ἐπικοινωνία θέσεων, συνδυομένων καὶ δι' ἑτέρου χερσαίου μεταφορικοῦ μέσου καὶ ἡ συσχέτισις τοῦ πλοίου πρὸς τὰ χερσαῖα μεταφορικὰ μέσα.

Κατόπιν τῆς ἐξελίξεως τῶν χερσαίων μεταφορικῶν μέσων καὶ τῆς μειώσεως τῶν τιμολογίων καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ πλεονεκτήματα τῆς ταχείας, συχνῆς καὶ τακτικῆς μεταφορᾶς, ἐπαυσαν οὐσιαστικῶς ὑφιστάμεναι αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ διὰ τὴν Ἠπειρωτικὴν Ἑλλάδα.

IV.— ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ

10.—Ἐμφανισθὲν ἀρχικῶς, ὡς μηχανήμα χρήσιμον διὰ παλεμικοὺς σκοπούς, ἐξελίχθη ταχύτατα εἰς μεταφορικὸν μέσον κυρίως ἐπιβατῶν, κατέχον σήμερον σημαντικὴν θέσιν εἰς τὴν μεταφορὰν ταύτην. Χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὴν ἀσυγκρίτως μεγαλυτέραν ταχύτητα ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἄλλα μεταφορικὰ μέσα, τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν ἐν γένει ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν του. Ἐχει τὸ πλεονέκτημα ἐναντι τῶν λοιπῶν χερσαίων μεταφορικῶν μέσων, ὅτι δὲν ἔχει ἀνάγκην ἔργων ὑποδομῆς καὶ εἶναι ἀνεξάρτητον ἐδαφικῆς διαμορφώσεως καὶ γεωγραφικῆς θέσεως. Ἀντιθέτως ἔχει ἀνάγκην διαπανηρῶν ἐγκαταστάσεων προσγειώσεως κ.λ.π. καὶ συστήματος ἐλέγχου καὶ ἀσφαλείας τῆς πλεύσεως.

Εἰς τὸν ἐν συνεχείᾳ πίνακα δίδονται στοιχεῖά τινα κινήσεως ἐπιβατῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη :

ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
ΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

		1953	1954	1955
Ἀθηνῶν :	Ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ	46207	47899	64902
	Ἀφίξεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	48196	50022	67717
	Θεσσαλονίκης :			
	Ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ	20372	20875	28717
	Ἀφίξεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	19467	20253	27474
Ἀγρινίου :	Ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ	797	835	704
	Ἀφίξεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	771	971	642
	Ἀλεξ)πόλεως :			
	Ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	1359	1850	2506
	Ἀφίξεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	1302	1713	2170
Ἰωαννίνων :	Ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ	1936	2865	3672
	Ἀφίξεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	1804	2638	3370
	Καβάλλας :			
	Ἀναχωρήσεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ	4218	3013	3735
	Ἀφίξεις ἐπιβατῶν Ἐσωτερικοῦ . . .	4061	2828	3498

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

ΤΑ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ, ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΟΥΜΕΝΟΝ ΥΠ' ΑΥΤΩΝ ΕΡΓΟΝ ΚΑΙ Η ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΑΥΤΩΝ

11.— Ἀναλυτικά στοιχεῖα στατιστικῆς μεταφορικῶν μέσων καὶ ἔργου αὐτῶν δίδονται εἰς τοὺς πίνακας II ἕως XII.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

I.—ΓΕΝΙΚΑ

12.— Πρὶν εἰσελθῶμεν εἰς τὴν ἐξέτασιν τῆς ὀργανώσεως τῶν καθ' ἕκαστα μεταφορικῶν μέσων εἶναι ἀνάγκη νὰ προτάξωμεν ὀλίγα τιμὰ ἐπὶ τῆς ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους, εἴτε εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαιτουμένων ἔργων (ὁδοί, γέφυραι, στήραγγες, διώρυγες), εἴτε εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μέσων μεταφορᾶς.

Ποιοὶ εἶναι οἱ λόγοι τῆς τοιαύτης ἐπεμβάσεως;

α) Ὑπάρχουσι συγκοινωνιακὰ ἔργα, ἢ δαπάνη τῆς κατασκευῆς τῶν ὁποίων δὲν δύναται νὰ ἐξυπηρετηθῇ ἀπὸ τοὺς χρησιμοποιοῦντας ταῦτα. Τότε τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν κατασκευὴν ἢ καὶ τὴν συντήρησιν καὶ ἡ δαπάνη καλύπτεται διὰ γενικῆς φορολογίας.

β) Ἡ ἐξασφάλισις ἀπαλλοτριώσεως τῶν ἀναγκαιουσῶν ἐκτάσεων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων.

γ) Ἡ ἀποφυγὴ συναγωνισμοῦ, ἵνα καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐξυπηρέτησις δαπανηρῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἔργων.

Εἶναι προτιμότερον διὰ τὸ κοινὸν εἶναι νόμῳ μονοπώλιον ὀργανωμένον παρὰ τῆς δημοσίας ἀρχῆς ἐν ὄψει τοῦ συμφέροντος τῆς ἀλόγτητος, παρὰ ἐν μονοπώλιον ἐκ τῶν πραγμάτων. Καὶ ὅταν, ἐλλείψει ὀργανώσεως, ἐπιβαλλομένης ὑπὸ τοῦ Κράτους, κατὰ τὴν ἀρχικὴν περίοδον, ἐγκατασταθῇ ἐν ἐμπράγματον μονοπώλιον, εἶναι ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη νὰ ἐπιβληθοῦν εἰς αὐτὸ κανονισμοὶ καὶ ἐλιγχοί.

δ) Ἡ χρησιμοποίησις ἰσίων συγκοινωνιακῶν ἔργων, ἀμεισος ἢ ἑμμεσος, εἶναι τοιαύτη, ὥστε ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτῶν νὰ γίνεται

τῇ ἐπιχορηγήσει τοῦ Κράτους ἐπ' ὠφελείᾳ τοῦ κοινοῦ, ὅταν εἶναι ἐπιθυμητὸν τὸ τιμολόγιον νὰ κρατῆται χαμηλά, ὥστε αἱ εἰσπράξεις νὰ μὴν ἀρκοῦν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου.

ε) Οἱ ἰδιοκτῆται τῶν ἐπιχειρήσεων μεταφορᾶς ἔχουν ἐν κοινωνικὸν ὄπλον εἰς χεῖρας των.

Ἀναμφιβόλως τὸ ἰδιωτικὸν των συμφέρον συμπίπτει συνήθως μὲ τὸ συμφέρον τῆς ὀλότητος. Δὲν συμβαίνει ὁμως οὕτω πάντοτε, ἐνίοτε δὲ ὁ ἐπιχειρηματίας δὲν διαβλέπει καλῶς τὸ ἴδιον συμφέρον.

Εἶναι ἐπομένως ἀναγκαῖον ὅπως τὸ Κράτος ἀσκήσῃ αὐστηρὸν ἔλεγχον. Αἱ συγκοινωνιακαὶ ὁδοὶ καὶ τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα ἀποτελοῦν ἕνα οὐσιαστικὸν παράγοντα τῆς οἰκονομίας, ἥτις δεόν νὰ εἶναι ὀργανωμένη κατὰ τρόπον ὥστε ἡ δημιουργὸς δράσις νὰ ἀσκήται καὶ νὰ ἀναπτύσσεται ἐλευθέρως. Διὰ τοῦτο πρέπει ἡ ὀργάνωσις τῆς οἰκονομίας νὰ εἶναι οὐδετέρα, ἀμερόληπτος, ἀποκλειούσα κατὰ τὸ δυνατόν τὴν εὐνοίαν ὀρισμένων ἰδιωτικῶν συμφερόντων εἰς βᾶρος μερικῶν ἄλλων.

II.— ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

13.— Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς πρώτης κατασκευῆς τῶν σιδηροδρόμων ἐν Ἑλλάδι, αἱ ἀντίστοιχοι ἐπιχειρήσεις συνεθέοντο μετὰ τοῦ Κράτους διὰ συμβάσεων, ἐξασφαλιζουσῶν ἐπικερδῆ ἔκμετάλλευσιν, εἴτε διὰ τοῦ πραγματικοῦ μονοπωλίου ἐπὶ τῶν μεταφορῶν, τὸ ὅποιον παρεχωρέιτο εἰς αὐτάς, εἴτε διὰ τῆς ἐξασφαλίσεως ὀρισμένης εἰσπράξεως ἀνά χιλιόμετρον, ὡσαύκις λόγοι στρατιωτικοὶ ἢ ἄλλοι ἠνάγκαζον τὸ Κράτος νὰ συμβληθῇ μετὰ τινος Ἑταιρίας πρὸς κατασκευὴν μιᾶς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς.

Οὕτως ἐδημιουργήθησαν ὡς ἐπικερδεῖς ἐπιχειρήσεις οἱ Σιδηρόδρομοι Ἀθηνῶν - Πειραιῶς (1869, ἠλεκτροκινηθέντες τὸ 1904), ὁ Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατακόλου (ΣΠΚ, 1883) πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Δυτικῆς Πελοποννήσου, οἱ ΣΠΑΠ, οἱ Θεσσαλικοὶ (ΣΘ), οἱ Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικῆς Ἑλλάδος (ΣΒΔΕ) καὶ Λαυρίου (1884 - 1902), ὡς στρατιωτικῆς δὲ μᾶλλον ἀνάγκης οἱ Σιδηρόδρομοι Πειραιῶς - Δεμερλῆ - Συνόρων (ΠΔΣ) τὸ 1903 - 1905.

14.— Μετὰ τοὺς πολέμους 1912 - 1918 προσηρητήθησαν εἰς τὴν Ἑλλάδα οἱ Σιδηρόδρομοι Μακεδονίας καὶ τὸ 1921 ἰδρύθησαν οἱ Σιδηρόδρομοι Ἑλληνικοῦ Κράτους ΣΕΚ, μὲ τὰς γραμμὰς τοῦ ΠΔΣ καὶ τῆς Μακεδονίας καὶ Θράκης, πλὴν τῆς γραμμῆς Ἀλεξανδρουπόλεως - Συνόρων, ἀνηκούστης εἰς τὴν Ἑταιρίαν Γαλλο-ελληνικῶν Σιδηροδρόμων (ΣΓΕ), ἥτις παρέμεινεν ὡς Ἑταιρία μέχρι τοῦ 1954.

Ἡ κοινωνικὴ ἀποστολὴ τῶν Σιδηροδρόμων ἔφερε σὺν τῷ χρόνῳ εἰς ὄλην τὴν Εὐρώπην τὴν ἀνάγκην κρατικοποιήσεως αὐτῶν, σήμερον δὲ οὐδεὶς ἐκ τῶν κυρίων δικτύων ἐν Εὐρώπῃ εἶναι ὑπὸ ἑταιρικὴν ἔκμετάλλευσιν.

Ἐν Ἑλλάδι ἀφ' ἐνός ὁ ἀνωτέρω λόγος καὶ ἀφ' ἑτέρου ἡ ἐγκατάλειψις

των δικτύων υπό των Έταιριών, λόγω συνιχών ζημιών εκ του συναγωνισμού του αυτοκινήτου, έφεραν αυτόματα επίσης την κρατικοποίηση, ούτως ώστε σήμερα υφίστανται πραγματικώς δύο Κρατικά δίκτυα: οί ΣΕΚ εις ούς περιελήφθησαν οί ΠΔΣ, οί Μακεδονικοί Σιδηρόδρομοι, οί ΣΓΕ και οί Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας και οί ΣΠΑΠ, εις ούς έχουν συγχωνευθή οί ΣΠΚ και ΣΒΔΕ.

Ός ιδιωτικόν δίκτυον παραμένει μόνον ό Ήλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών - Πειραιώς, του οποίου ή έκμετάλλευσις παραμένει μέχρι σήμερα έπικερδής, ώστε να μη παρίσταται ανάγκη Κρατικοποίησης.

15.— Πλεονεκτήματα της κρατικής επιχείρησης είναι ότι άσκει δημοσίαν υπηρεσίαν με πλείστας κοινωνικάς υποχρεώσεις, τάς οποίας εκ παραδόσεως έχει ό σιδηρόδρομος.

Υπό τάς σημερινάς συνθήκας, καθ' ός ό σιδηρόδρομος έχασε τό μονοπώλιον της συγκοινωνίας, ή επιχείρησις δέν δύναται παρά να είναι έλλειμματική. Ίδιωτική επιχείρησις δέν δύναται να όρθοποδήσῃ, άποτέλεσμα τούτου ή κατάρρευσις και ή άθλια κατάστασις, εις ήν παρελήφθησαν τά δίκτυα ΣΘ, ΣΓΕ και ΣΒΔΕ.

16.— Μειονεκτήματα, ή επέμβασις της πολιτικής εις διορισμούς ή άλλας πράξεις της διοικήσεως, με άποτέλεσμα την οικονομικήν επιβάρυνσιν και την άμβλυσιν της δραστηριότητος των υπαλλήλων, άποκτώντων νεοτροπία δημοσίου υπαλλήλου αντί υπαλλήλου έμπορικης επιχείρησης.

17.— Εις τούς πίνακας II έως VII δίδονται διάφορα στατιστικά στοιχεία, λίαν διδακτικά δια την παρούσαν μελέτην.

Εις τόν πίνακα Υ δίδονται συγκριτικά στοιχεία των εύρωπαϊκών δικτύων. Ός φαίνεται, ό συντελεστής έκμεταλλεύσεως 6 δικτύων είναι κάτω του 100 (δηλαδή με έπικερδή έκμετάλλευσιν), των δέ υπολοίπων 10 άνω του 100 (δηλαδή με έλλειμματικήν έκμετάλλευσιν).

Επί κεφαλής του πίνακος με τό μέγιστον έλλειμμα έρχεται ή Έλλάς. Εις τόν πίνακα τούτον της Διεθνούς Στατιστικής περιλαμβάνονται μόνον τά δίκτυα ΣΕΚ, ΣΓΕ και ΣΘ. Άν προστεθούν και τά υπόλοιπα δίκτυα της Έλλάδος, ό συντελεστής έκμεταλλεύσεως αύξάνει από 142,1 εις 153, δια της προσθήκης των ΣΠΑΠ με συντελεστήν 183 και των λίαν έλλειμματικών δικτύων ΣΠΚ (300) και ΣΒΔΕ (290), ως φαίνεται εκ του πίνακος ΥΙ.

Έν τούτοις ή Έλλάς τό 1936 ειχε συντελεστήν έκμεταλλεύσεως 99 (πίναξ Υ) έβιδε δηλαδή πλεόνασμα.

Έκ του ίδιου πίνακος Υ φαίνεται ότι ή κατά τό 1936 μέση διάστασις ενός τόννου έμπορεύματος ήτο 117,8 χιλιόμετρα, ένώ τό 1955 171,2 χιλιόμετρα. Τούτο λόγω της άπωλείας υπό των σιδηροδρόμων της μεταφοράς έμπορευμάτων μικράς διαδρομής. Τό αυτό παρατηρείται δια τούς επιβάτας 71,9 χιλιόμετρα 1936, έναντι 93,2 τό 1955.

Τά λοιπά στοιχεία του πίνακος Υ δεικνύουν ότι οί ΣΕΚ τό 1955 ειργά-

σθησαν καλώς από απόψεως εκμεταλλεύσεως του τροχαίου υλικού των και συνεπώς το έλλειμά των δεν οφείλεται εις κακήν διαχείρισιν.

18.— Έκ του πίνακος III προκύπτει ότι, αι συνολικαί εισπράξεις των ΣΕΚ (πλήν των ΣΘ) κατά το 1955 εμφανίζονται με συντελεστήν 604, έναντι του 1938, ενώ αι δαπάναι με συντελεστήν 860.

Έκ του αυτού πίνακος III προκύπτει ότι, το προσωπικόν των ΣΕΚ ανά 1.000.000 χιλιομ. τόννων ήλαττώθη από 5,60 άτομα το 1938 εις 4,40 το 1955. Το παραχθέν υπό των ΣΕΚ έργον ηύξηθη μεταξύ 1938 και 1955 κατά 62% διά τούς χιλιομ. επιβάτας και 9% διά τούς χιλιομ. τόννους.

19.— Έκ του πίνακος VII φαίνεται, ότι οι ΣΕΚ διαθέτουν εκ του συνόλου των δαπανών των 20% διά την συντήρησιν της γραμμής των. Το ποσοστόν τουτο διά τούς ΣΠΑΠ είναι 21%, δηλ. τα δύο δίκτυα διαθέτουν διά την συντήρησιν των γραμμών των περίπου 110.000.000 δρχ. έτησίως.

20.— Ο πίναξ ΙΥ δίδει μίαν σύγκρισιν του έργου των κυρίων δικτύων ΣΕΚ και ΣΠΑΠ. Ο ηύξημένος αριθμός προσωπικού των ΣΠΑΠ οφείλεται κατά μέγα ποσοστόν εις το ότι το δίκτυον ΣΠΑΠ είναι στενοῦ πλάτους γραμμής (1 μέτρον έναντι 1,44 των ΣΕΚ), εις το μικρόν μέσον βάρους έκαστου συρμού, εις την μάλλον έκτεταμένην χρῆσιν αυτοκινηταμαξῶν κ.λ.π.

21.— Ο πίναξ ΙΧ εμφανίζει ότι το 77% των σιδηροδρομικῶν γραμμῶν είναι παράλληλον πρὸς τὰς ὁδικὰς γραμμάς.

III.— ΤΑ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

22.— Η έλλειμματική κατάσταση των σιδηροδρόμων δεν είναι ελληνικόν φαινόμενον. Είναι διεθνές με έλαχίστας εξαιρέσεις, και ὡς τοιοῦτον προέκλεσε τελευταίως το ενδιαφέρον διεθνῶν ὀργανισμῶν, οἵτινες ἀνεζήτησαν τὰ αἷτια και ἐμελέτησαν τὰ μέσα διορθώσεως τῆς καταστάσεως ταύτης.

Από σχετικήν μελέτην, ἐκπονηθεῖσαν υπό τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Σιδηροδρόμων, παραλαμβάνομεν τὰ κάτωθι στοιχεῖα ὡς πρὸς τὰ αἷτια, τὰ προκαλοῦντα τὰ έλλείμματα.

Τυποποιήσις τῶν Λογαριασμῶν (Normalisation des comptes).

23.— Οι λογαριασμοί των σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων ὑφίστανται τὴν ἐπιρροήν παραγόντων, οἵτινες ἀλλοιώνουν τὴν πραγματικήν κατάστασιν. Η διορθώσις τῶν λογαριασμῶν ἀποσκοπεῖ εις τὴν ἀπάλειψιν τῶν ἐπιβαρύνσεων, αἵτινες δὲν συνδέονται με τὴν σημερινήν ἐκμετάλλευσιν και εις τὴν τοποθέτησιν τῆς ἐπιχειρήσεως εις τὸ γενικόν πλαίσιον τῶν λοιπῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Χώρας.

Τὰ κυριώτερα σημεῖα, ἐπὶ τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐπέλθῃ διορθώσις τῶν λογαριασμῶν είναι :

α) Αἰσχρονομικαὶ ἐπιβαρύνσεις. Εἰς πολλά σιδηροδρομικά δίκτυα

έχει καθιερωθή καθεστώς κοινωνικῶν εἰσφορῶν, εὐνοϊκώτερον διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς τὰ δίκτυα ταῦτα, ἀπὸ ἄλλας ἐπιχειρήσεις. Δὲν ἐπιζητεῖται βεβαίως ἡ τροποποίησις τῶν εἰσφορῶν εἰς βάραις τοῦ προσωπικοῦ, ἀλλὰ ἡ ἐπισήμανσις τῆς ἐπιβαρύνουσις ταύτης.

β) Φορολογία. Ἐξετάζεται κυρίως τὸ ὕψος αὐτῆς ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἄλλα μεταφορικά μέσα.

γ) Δαπάναι ἐπενδύσεων καὶ ἀνανεώσεως τοῦ ὕλικου. Δίαινα νὰ διαχωρίζωνται ἀπὸ τὰς δαπάναις ἐκμεταλλεύσεως.

δ) Εἰδικὴ τιμολογία εὐνοίας. Ἀφοροῦν ἐπιπτώσεις ἐπιβουλομένης ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐπὶ τῶν τιμολογιῶν ὀρισμένων ὑπηρεσιῶν (Στρατιωτικαὶ μεταφοραί, ταχυδρομείον, κ.λ.π.) καὶ ὀρισμένων κατηγοριῶν προσώπων (δημόσιοι ὑπάλληλοι, ἀνάπηροι πολέμου, πολύτεκνοι κ.λ.π.).

Ἡ διόρθωσις τῶν λογαριασμῶν ἀποτελεῖ προκαταρκτικὸν μέσον ἐξενερέσεως τῆς πραγματικῆς οικονομικῆς καταστάσεως τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ βόσει τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῆς λήψις μέτρων εἴτε πρὸς μετατόπισιν τῶν τυχόν ἀδικοπολογητῶν ἐπιβαρύνσεων εἰς ἄλλον τομεῖα εἴτε πρὸς ἐξενερέσιν καὶ ἐπιβολὴν μέτρων συντονισμοῦ μὲ ἄλλα μεταφορικά μέσα.

Ἐπιβαρύνσεις παροχῆς παρὰ τῶν σιδηροδρομῶν δημοσίας ὑπηρεσίας.

24.— Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ διάφορα Κράτη ἔχουν διαφόρους ἀντιλήψεις ἐπὶ τοῦ ρόλου τῶν σιδηροδρομῶν εἰς τὴν ἐθνικὴν οικονομίαν. Εἰς τινὰ ἐξ αὐτῶν ὁ σιδηρόδρομος θεωρεῖται πρὸ παντὸς δημοσία ὑπηρεσία καὶ ὄργανον τῆς οικονομικῆς καὶ κοινωνικῆς πολιτικῆς. Ἐκ τοῦ λόγου τούτου ὑπόκειται εἰς πολυαριθμούς ὑποχρεώσεις τιμολογιακὰς καὶ ἄλλας. Ἐξ ἀντιθέτου εἰς ἄλλα Κράτη, καίτοι νομικῶς ὁ σιδηρόδρομος θεωρεῖται ὡς δημοσία ἐπιχείρησις, εἰς τὴν πρῶξιν ἔχει ἀπαλλαγὴ τῶν οικονομικῶν συνεπειῶν τοῦ καθεστώτος τούτου καὶ ἔχει βοηθὴ ἡ δυνατότης νὰ ἀσκήῃ ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὰ μέσα νὰ συναγωνίζηται ἐπὶ ἴσοις ὅροις τὰ ἄλλα μεταφορικά μέσα.

Μεταξὺ τῶν ἀνωτέρω ἀκραίων περιπτώσεων, ὑπάρχει σειρὰ ἐνδιαμέσων καταστάσεων, ὅπου ἀρχικαὶ ὑποχρεώσεις καὶ δεσμεύσεις, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀπτηλείφθησαν ἢ ἀμβλύνθησαν.

Αἱ κυριώτεραι τῶν ὑποχρεώσεων ταύτων εἶναι :

α) Ἐπιβαρύνσεις ἐξυπηρέτησεως γραμμῶν καὶ σταθμῶν μὴ ἀποδοτικῶν.

[Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα παρ' ἡμῖν ἀποτελεῖ ἡ διατήρησις τῶν γραμμῶν Ἀγρινίου - Μεσολογγίου - Κρουσέρι (ΣΒΔΕ), Πύργου - Κατακόλου, Βόλου - Μηλεῶν].

β) Τιμολογιακά υποχρεώσεις.

— Διάρθρωσεις τιμολογίων, δημοσίευσις τιμολογίων.

— Διατήρησις τῶν αὐτῶν τιμολογίων καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους.

— Διατήρησις τῶν αὐτῶν τιμολογίων ἀνεξαρτήτως γεωγραφικῆς θέσεως.

Εἰς τὴν Ὀλλανδίαν ἔχει παρασχεθῆ πλήρης ἐλευθερία εἰς τοὺς σιδηροδρόμους νὰ καθορίζουν τὰ κόμιστρα κατὰ τὸ ἐμπορικόν των συμφέρον καὶ μάλιστα νὰ συνάπτουν ἰδιαιτέρας συμφωνίας μὲ τοὺς πελάτας των ἐντὸς πάντοτε ἀνωτάτου ὅριου, καθοριζομένου ὑπὸ τοῦ Κράτους.

Εἰς πολλὰ Κράτη, τῶν ὁποίων οἱ σιδηροδρομοὶ ἔχουν σοβαρὰ ἐλλείμματα, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὑψωθοῦν τὰ σιδηροδρομικὰ κόμιστρα εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ γενικοῦ τιμαρίθμου. Μία τοιαύτη πολιτικὴ καταλήγει εἰς τὸ νὰ ἐπιβαρύνεται τὸ σύνολον τῶν φορολογουμένων μὲ ἓνα μέρος τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς, ὅπερ ἔδει νὰ ἐπιβαρύνη τὸν χρησιμοποιοῦντα τὸ μεταφορικὸν μέσον.

Βεβαίως ὑπάρχουν περιπτώσεις, ὅπου τὸ χαμηλὸν σιδηροδρομικὸν κόμιστρον εἶναι ἀπώροια τοῦ συναγωνισμοῦ πρὸς ἄλλα μεταφορικὰ μέσα. Πρόκειται τότε περὶ ἄλλης αἰτίας τῶν ἐλλειμμάτων, περὶ τῆς ὁποίας κατωτέρω.

Συναγωνισμὸς πρὸς ἄλλα μεταφορικὰ μέσα.

25.— Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ αὐτοκινήτου ἀσκεῖ τριπλῆν ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τοῦ σιδηροδρόμου.

α) Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τοῦ σιδηροδρόμου, παρ' ὅλον ὅτι αὐξάνει λόγῳ τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, δὲν ἀντιπροσωπεύει πλέον παρὰ ἓν φθίνον ποσοστὸν τοῦ ὅλου ἔργου.

β) Τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια περιορίζονται εἰς περίπτωσιν συναγωνισμοῦ ἀπὸ τὰ τιμολόγια τῶν αὐτοκινήτων, μὲ ἐπακόλουθον τὴν μείωσιν τῆς μέσης εἰσπράξεως ἀνὰ τουννο-χιλιόμετρον.

γ) Κυρίως αἱ μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων μεγάλης ἀξίας καὶ συνεπῶς μὲ ὑψηλὸν σιδηροδρομικὸν κόμιστρον, τρέπονται πρὸς τὸ αὐτοκίνητον, πρᾶγμα ὅπερ ἐπιτείνει τὴν μείωσιν τῆς μέσης εἰσπράξεως.

Περαιτέρω ὁ συναγωνισμὸς μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου ἐπιπρεάζεται ἀπὸ τυχόν ἀνισότητος εἰς τὰς ἐπιβαρύνσεις, ὡς π.χ. αἱ δαπάναι ὑποδομῆς καὶ οἱ ὄροι ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ.

Δαπάναι ὑποδομῆς.

26.— Διὰ τὴν ὑποδομὴν τῶν ὁδῶν, ὑπάρχουν ἀντιτιθέμεναι ἀπόψεις ὡς πρὸς τὸ θέμα ἐὰν τὰ αὐτοκίνητα καταβάλλουν τὴν δαπάνην, ἢ ὅποια τοὺς ἀναλογεῖ.

Πράγματι ἡ ὁδὸς ὑπόκειται εἰς διαφόρους χρήσεις καὶ θὰ ἦτο ἀναγκαῖον ὄχι μόνον νὰ ὑπολογισθοῦν αἱ δαπάναι, αἰτινες δέον νὰ ἐπιπέσουν ἐπὶ τῶν

αυτοκίνητων, αλλά και να καθορισθή το ποσοστόν τῶν δαπανῶν, αἵτινες δέον να βαρύνουν τὸ ἐπιβατικόν αυτοκίνητον ἀπὸ ἑνὸς καὶ τὸ φορτηγόν ἀπὸ ἑτέρου. Ἐπὶ πλέον δέον να προσδιορισθῇ κατὰ πόσον οἱ δασμοὶ ἐπὶ τῶν καυσίμων δύνανται να θεωρηθοῦν ὡς ἀντάλλαγμα διὰ τὴν δωρεάν χρησιμοποίησιν τῶν ὁδῶν, ἢ να θεωρηθοῦν ὡς συμβολὴ εἰς τὴν γενικὴν φορολογίαν. Καὶ ἐάν ἐτι κριθῇ, ὅτι ἐν τῷ συνόλω τὸ αυτοκίνητον εἰς Χώρας τινὰς καταβάλλει πέραν τῶν δαπανῶν διὰ τὴν συντήρησιν τῆς ὁδοῦ, ἐξαιρατέον ἐάν τὸ φορτηγόν αυτοκίνητον δὲν καταβάλλῃ τὴν ἀναλογούσαν αὐτῷ μερίδα καὶ ἐπιχορηγῆται ἀπὸ τὸ ἐπιβατικόν αυτοκίνητον.

Ἔργα ἐργασίας προσωπικοῦ.

27.— Ἡ διέπουσα τὴν ἐργασίαν τοῦ προσωπικοῦ, εἰς τὰ διάφορα μεταφορικὰ μέσα, νομοθεσία δὲν εἶναι πάντοτε ἡ ἴδια καί, κυρίως, δὲν τηρεῖται ἐξ ἴσου εἰς τὰ μέσα ταῦτα. Ἐνῶ ἐφαρμόζεται ὀλοκληρωτικῶς εἰς τὸν σιδηρόδρομον, παραβιάζεται πολλάκις εἰς τὰς ὁδικὰς μεταφορὰς.

Ἡ μεγάλη ἀναλογία τῶν μικρῶν ἢ ἀτομικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς ὁδικὰς μεταφορὰς, καθιστᾷ λίαν δυσχερῆ τὴν πλήρη ἐξίσωσιν τῶν ὄρων ἐργασίας εἰς τὰ δύο ταῦτα μεταφορικὰ μέσα.

Βελτιώσεις τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῆς τεχνικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

28.— Ἐφ' ὅσον ὁ σιδηρόδρομος δὲν κατορθώσῃ να μειώσῃ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, τὸ ἔργον του θὰ βαίνει μειούμενον, ἦτοι τὸ ποσοστόν τῆς διὰ τοῦ σιδηροδρόμου μεταφορᾶς θὰ μειοῦται συνεχῶς, ἐν σχέσει πρὸς τὸ συνολικόν μεταφορικόν ἔργον. Διὰ να βελτιώσῃ τὴν παραγωγικότητα καὶ μειώσῃ τὸ κόστος ὁ σιδηρόδρομος πρέπει να συγχρονισθῇ. Πρὸς τοῦτο ἀπαιτοῦνται σημαντικαὶ ἐπενδύσεις, αἵτινες δὲν πραγματοποιοῦνται μὲ τὸν ἀναγκαῖον ρυθμόν. Πάντως πρέπει να παρακολουθοῦνται καὶ ἀπὸ μέτρα, διὰ τῶν ὁποίων θὰ αἰρῶνται αἱ ὑποχρεώσεις καὶ δεσμεύσεις, ὡς πρὸς τὰ τιμολόγια κ.λ.π. Σημειωτέον, ὅτι ἡ αὔξησις τῆς παραγωγικότητος εἰς τοὺς σιδηροδρόμους εἶναι τοσοῦτον μᾶλλον ἀναγκαία ὅσον ἡ ἀμοιβὴ τῆς ἐργασίας αὐξάνει.

Ὁ συγχρονισμὸς τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἔχων ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος, θέτει εἰς ἐκάστην Χώραν τὸ θέμα τοῦ συντονισμοῦ τῶν ἐπενδύσεων εἰς μεταφορικὰ μέσα. Ἡ ἀνάγκη τοιοῦτου συντονισμοῦ, ὅστις θὰ εἶδει να ἔχῃ ὡς ἀντικειμενικόν σκοπὸν να καθορίσῃ καὶ πραγματοποιήσῃ τὰς πλέον παραγωγικὰς ἐπενδύσεις, εἶναι ἀναμφισβήτητος.

Παρὰ τὰς δυσχερείας, αἵτινες παρουσιάζονται εἰς ἕνα ἐκ φύσεως δυσκίνητον ὄργανισμόν, ὡς εἶναι ἡ σιδηροδρομικὴ ἐπιχείρησις, λαμβάνονται παρὰ τῶν διοικήσεων μέτρα βελτιώσεως καὶ ἀπλοποιήσεως τῆς ἐμπορικῆς

έκμεταλλεύσεως. Λαμβανομένης υπ' όψιν τής εξέλιξεως τών μεταφορικών επιχειρήσεων είναι απαραίτητον, όπως τό προσωπικόν τών σιδηροδρόμων ενεργή μέ πνεύμα δυναμικών και έμπορικών, αποβλέπον πάντοτε εις αναζήτησιν έργου και εις τήν έρευναν του άντικτύπου επί τών οικονομικών του σιδηροδρόμου οιασδήποτε ενεργείας του. Γενικώτερον είναι ανάγκη, όπως παραχωρηθῆ εις τās διοικήσεις τών σιδηροδρόμων μεγαλυτέρα πρωτοβουλία και ανεξαρτησία και απλούστευσις τών διατυπώσεων εις τόν διοικητικόν, τεχνικόν και έμπορικόν τομέα αναλόγως πρός τά δικαιώματα τών διοικήσεων τών άλλων βιομηχανικών και έμπορικών επιχειρήσεων παρομοίας εκτάσεως.

Σύγκρισις αποτελεσμάτων εκμεταλλεύσεως διαφόρων δικτύων.

29.— Η σύγχρονος σιδηροδρομική επιχείρησις είναι επιχείρησις μαζικής παραγωγής, όπου τό κόστος, ανά μονάδα παραγωγής, μειούται ταχέως μέχρι ενός όριου, όταν η παραγωγή αύξάνη. Είναι, επομένως, φυσικόν, η οικονομική κατάσταση ενός δικτύου να είναι τοσοῦτον μάλλον ευνοϊκή όσον η κίνησις ανά χιλιόμετρον γραμμής είναι μεγαλυτέρα. Είναι επίσης βέβαιον, ότι τό μέσον έθνικόν εισόδημα, ανά κάτοικον, παίζει σημαντικόν ρόλον. Επίσης ο βαθμός συγκεντρώσεως του πληθυσμού και τής βιομηχανίας εις ώρισμένας περιοχάς, παίζει μεγάλον ρόλον. Επί του προκειμένου τά σιδηροδρομικά δίκτυα Αυστρίας, Δανίας, Γαλλίας και Ίταλίας είναι εις πολύ δυσμενεστέραν θέσην από τά δίκτυα άλλων Χωρών.

Επρος παράγων είναι ο βαθμός του συναγωνισμού πρός άλλα μεταφορικά μέσα. Εις τινα Κράτη, οι σιδηρόδρομοι κατέχουν εισέτι εμπράγματα τον μονοπώλιον εις ώρισμένα είδη μεταφοράς.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα οικονομικών αποτελεσμάτων παρέχουν τά κάτωθι σιδηροδρομικά δίκτυα :

- α) Έλβετικοί Σιδηρόδρομοι. Η ενεργητική κατάσταση τών έλβετικών σιδηροδρόμων όφείλεται εις τούς κατωτέρω ευνοϊκούς παράγοντας :
- αα) Ταχεία οικονομική ανάπτυξις τής Χώρας.
- αβ) Ηλεκτροκίνησις και συγχρονισμός του δικτύου και χαμηλόν κόστος ενεργείας, προερχομένης έξ ύδροηλεκτρικών εγκαταστάσεων, τών οποίων τό άρχικόν κεφάλαιον έχει ήδη αποσβεσθῆ.
- αγ) Υψηλόν επίπεδον κομιστρων (0,146 έλβ. φρ. ανά τοινοχιλιόμετρον) όπερ κατέστη δυνατόν να διατηρηθῆ άφ' ενός διά του περιορισμού του συναγωνισμού και άφ' έτέρου λόγω τής σημασίας τών μεταφορών επί διαμετακομίσει (Transit).
- αδ) Κίνησις χωρίς υπερβολικός αιχμάς, απαγόρευσις συναγωνισμού, σημαντικός αριθμός πόλεων άνευ υπερβολικής συγκεντρώσεως πληθυσμού, ανεπτυγμένη τουριστική κίνησις.

- αε) Αυτόνομία εις τὴν διοίκησιν.
 αστ) Ἀπαλλαγὴ ἀπὸ ἀμέσους φόρους.
- β) Ὅλλανδικοὶ Σιδηρόδρομοι. Εὐρίσκονται ἐπίσης εἰς καλὴν κατάστασιν ὀφειλομένην εἰς :
- βα) Ἐντατικὴν ἀνακαίνισιν καὶ συγχρονισμόν τοῦ δικτύου.
 ββ) Διοίκησιν καὶ διαχειρίσιν, ἀπληλαγμένην ἀύστηρῶν ὑποχρεώσεων δημοσίας ὑπηρεσίας.
 βγ) Σύμπτυσιν τῶν ὑπηρεσιῶν εἰς μεγάλην ἔκτασιν.
 Ἀποτέλεσμα ταύτης ἦτο, ἐντὸς μιᾶς 25ετίας, κατάργησις τοῦ ἡμίσεος τοῦ Δικτύου διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ τῶν 2)3 τῶν σταθμῶν καὶ στάσεων.
 βδ) Ἀνάληψιν ὑπὸ τοῦ Κράτους μέρους τῶν συντάξεων.
 βε) Χρησιμοποίησιν τῆς τεχνικῆς τοῦ αὐτοκινήτου.
 βστ) Ὁμοίωμορφον κατανομήν τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ.
- γ) Γαλλικοὶ Σιδηρόδρομοι. Ἡ ἐλλειμματικὴ κατάστασις τῶν γαλλικῶν σιδηροδρόμων ὀφείλεται εἰς :
- γα) Βραδείαν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας.
 γβ) Βραδείαν ἀνακαίνισιν καὶ συγχρονισμόν τοῦ Δικτύου.
 γγ) Ἐλλειψιν συνταυτισμοῦ μὲ ἄλλα μεταφορικὰ μέσα.
 γδ) Ἀντιοικονομικὰς αἰχμὰς κινήσεως ἐπιβατῶν καὶ συγκέντρωσιν τοῦ πληθυσμοῦ εἰς μεγάλας πόλεις.
 γε) Ὑψηλὰς κοινωνικὰς ἐπιβαρύνσεις.
 γστ) Τιμολογιακὰς εὐνοίας, ἐπιβαλλομένας ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως.
 γζ) Χαμηλὸν ἐπίπεδον τιμολογίων.
- δ) Ἰταλικοὶ Σιδηρόδρομοι. Ἡ ἐκμετάλλευσίς των ἀσκεῖται ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ εἶναι σοβαρῶς ἐλλειμματικὴ, δεδομένου ὅτι :
- δα) Ἐχουσιν ὄλας τὰς παλαιὰς ὑποχρεώσεις δημοσίας ὑπηρεσίας.
 δβ) Δὲν ἠδυνήθησαν νὰ προσαρμόσουν τὰ τιμολόγια, οὐδὲ νὰ καταργήσουν τὴν λειτουργίαν τῶν ἐλλειμματικῶν γραμμῶν ἢ σταθμῶν.
 δγ) Δὲν ἐχρησιμοποίησαν τὴν τεχνικὴν τοῦ αὐτοκινήτου, ὅπου αὐτὴ θὰ ἦτο πλέον οἰκονομικὴ.
 δδ) Ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ὀρισμένων κρατικῶν μεταφορῶν δωρεὰν καὶ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν μεταφορῶν ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων γεωργικῶν προϊόντων ἀπὸ τὴν Νότιον Ἰταλίαν μὲ ζημίαν.
 δε) Ὑπόκεινται εἰς βαρεῖας κοινωνικὰς ὑποχρεώσεις.
 δστ) Ὑπεχρεώθησαν νὰ διατηρήσουν πλεονάζον προσωπικόν.

Συμπεράσματα.

30.— Ἡ μελέτη τῆς Διεθνοῦς Ἐνώσεως Σιδηροδρόμων καταλήγει εἰς τὰ ἀκόλουθα συμπεράσματα :

Τὰ ὡς ἀνωτέρω ἐκτεθέντα ἐμφανίζουσι τοὺς διαφόρους παράγοντας, οἱ-

τινες επιδρούν επί της οικονομικής καταστάσεως των σιδηροδρόμων. Οι παράγοντες ο἗τοι επιδρούν κατά βαθμὸν διάφορον ἀπὸ χώρος εἰς χώρον.

Δὲν ὑπάρχει ἐπαμένως ὁμοίωμαρος δι' ὅλα τὰ κράτη λύσις τοῦ προβλήματος. Ἐν πάσῃ περιπτώσει διευτυώθησαν ἀπὸ κοινοῦ μέτρα τινά, τὰ ὅποια ἐφαρμοζόμενα καταλλήλως, θὰ συμβάλουν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως.

Τὰ μέτρα ταῦτα δύνανται νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὰ κάτωθι :

α) Διαχωρισμὸς τῶν ἀντικαυονικῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν διαφόρων δικτύων (Normalisation des comptes).

β) Ἀνακαίνισις καὶ συγχρονισμὸς τοῦ ὕλικου καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν δικτύων, μέτρον ἀπαιτοῦν σημαντικὰς ἐπενδύσεις.

γ) Ἐφαρμογὴ κανόνων ἐμπορικῆς διαχειρίσεως, ἀπαλλαγὴ βαθμιαία τῶν ὑποχρεώσεων ὡς δημοσίας ὑπηρεσίας, σύμπτυξις ὑπηρεσιῶν, χρησιμοποίησις τῆς τεχνικῆς τοῦ αὐτοκινήτου.

δ) Ὑπαγωγή ὄλων τῶν μέσων μεταφορᾶς εἰς ἴσην μοῖραν, ἀπὸ ἀπόψεως δαπανῶν ὑποδομῆς.

ε) Συνεργασία μετὰ τῶν λοιπῶν μεταφορικῶν μέσων.

στ) Μέτρα συντονισμοῦ καὶ ἐνδεχομένως φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν τῶν συναγωνιζομένων τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορικῶν μέσων, ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀπαλλαγῇ ὁ σιδηροδρομὸς ἀπὸ τὰς ποικίλας ὑποχρεώσεις, αἵτινες ἐπιδροῦν ἐπὶ τοῦ κόστους μεταφορᾶς.

Ὁ ἀντιδημοτικὸς χαρακτὴρ ἐνίων ἐκ τῶν μέτρων τούτων δὲν πρέπει νὰ ἀναχαιτίσῃ τὰς κυβερνήσεις εἰς τὴν ἐπιβολὴν αὐτῶν, καθ' ὅσον ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῶν σιδηροδρόμων θὰ ἐξοκολουθήσῃ χειροτερεύουσα καὶ τότε, ἄργα ἢ γρήγορα, θὰ καταστῇ ἀναπόφευκτος ἡ ἐπιβολὴ μέτρων ἀκόμη πλέον αὐστηρῶν.

Ἑλληνικοὶ Σιδηροδρόμοι.

31.— Ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἀναλύσεως προκύπτουν σαφῶς τὰ κυριώτερα αἷτια τῶν σοβαρῶν ἐλλειμμάτων τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρομικῶν δικτύων.

α) Ἀνεπάρκεια τραχαίου ὕλικου καὶ καθυστέρησις ἀνακαίνισεως καὶ συγχρονισμοῦ ὕλικου καὶ ἐγκαταστάσεων.

β) Ἐλλειψις τεχνικῶν στελεχῶν, ἐξ οὗ ἀποδιοργάνωσις ὑπηρεσίας μελετῶν καὶ ἔλλειψις ἐπιβλέψεως ἐργοστασιῶν καὶ ἐγκαταστάσεων.

γ) Χαμηλὸν ἐπίπεδον κομιστῶν.

δ) Συναγωνισμὸς μετὰ τὸ αὐτοκινήτου.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τελευταίως (ἀπὸ ἐξαμήνου περίπου) λαμβάνονται ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως σύντονα μέτρα καὶ ἐπὶ τῶν πεισάρων ὡς ἀνωτέρω θεμάτων.

Ἦτοι : Διετέθησαν πιστώσεις διὰ τὴν προμήθειαν τραχαίου ὕλικου καὶ μελετᾶται ἡ διάθεσις καὶ ἐτέρων, βάσει μακροχρονίου προγράμματος.

Ἐβελτιώθη ἡ ἀμοιβὴ τῶν διπλωματούχων μηχανικῶν τῶν δικτύων καὶ κατίστη δυνατὴ ἡ ἑναρξίς συμπληρώσεως τῶν κενῶν εἰς τεχνικὰ στελέχη.

Ἐπετράπη ἡ ἐλαφρὰ αὐξήσις τῶν κομίστρων.

Διευτυώθησαν εἰς σχέδιον νόμου μέτρα συντονισμοῦ μὲ τὸ αὐτοκίνητον.

Μεταξὺ τῶν μέτρων τούτων δεόν νὰ περιληφθῆ καὶ ὁ ἐφαρμοζόμενος ἤδη ἐλεγχος τοῦ φορτίου τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ ὁ περιορισμὸς τῆς ὑπερφορτώσεως αὐτῶν εἰς 25%. Ἡ ἄνευ μέτρου ὑπερφάρτασις ἀποτελεῖ ἓνα ἀθέμιτον συναγωνισμὸν πρὸς τοὺς σιδηροδρόμους, ἀλλὰ πολὺ μᾶλλον εἶναι καταστρεπτικὴ διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν καὶ τοῦ αὐτοκινήτου.

IV.—ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΝ

Ἐπιβατικαὶ μεταφοραὶ.

32.—Ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐμφανίσεως τῆς διὰ λεωφορείων συγκοινωνίας ἐν Ἑλλάδι καὶ μέχρι σήμερον ἐφαρμόζεται τὸ σύστημα τῆς ἀτομικῆς ἀδείας, δηλαδή τῆς εἰς μεμονωμένους ἰδιώτας χορηγήσεως ἀδείας κυκλοφορίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως λεωφορείου.

Αἱ διὰ λεωφορείων συγκοινωνίαι, λόγῳ τῆς φύσεως τῆς ἐπιβατικῆς μεταφορᾶς (τήρησις δρομολογίων, ἑπισπῶν κόστος κ.λ.π.) ὀργανώθησαν ἀρχικῶς εἰς Κοινὰ Ταμεῖα Εἰσπράξεων κατὰ γραμμὰς καὶ ἀπὸ τοῦ 1952, κατὰ τὸν Ν. 2119 εἰς Κοινὰ Ταμεῖα Εἰσπράξεων Λεωφορείων (Κ.Τ.Ε.Λ) κατὰ Νομούς. Ἄπαντα τὰ λεωφορεῖα, τὰ ἐκτιλοῦντα συγκοινωνίαν ἐπὶ ἀνεγνωρισμένων ὑπεραστικῶν ἢ ἀστικῶν γραμμῶν εἶναι ἐπιτεταγμένα ὑποχρεωτικῶς εἰς τὸ ἀντίστοιχον Κοινὸν Ταμεῖον καὶ ὑπόκεινται εἰς τὰς σχετικὰς διατάξεις περὶ τιμολογίων, δρομολογίων, προσωπικοῦ κ.λ.π.

Αἱ εἰσπράξεις τῶν λεωφορείων κατατίθενται εἰς κοινὸν Ταμεῖον καὶ εἰς τὸ τέλος ἐκάστης διαχειριστικῆς περιόδου, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν γενικῶν ἐξόδων λειτουργίας τοῦ Ταμεῖου, κατανέμονται εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτας, ἀναλόγως τῆς χιλιομετρικῆς διανύσεως τοῦ λεωφορείου κατὰ τὴν περίουδον ταύτην.

Αἱ δαπάναι λειτουργίας καὶ συντηρήσεως τοῦ λεωφορείου, ὡς καὶ ἡ μισθολογία τοῦ προσωπικοῦ, βαρύνουσι τὸν ἰδιοκτῆτην.

33.—Ἡ ἀνωτέρω ὀργάνωσις εἶναι στοιχειώδης καὶ πολὺ ἀπέχει ἀπὸ τὴν τοιαύτην τῆς μορφῆς συνεταιρισμοῦ ἢ Ἐταιρίας, καθ' ἣν ἡ ὅλη διαχείρισις καὶ μέριμνα διὰ τὴν λειτουργίαν, συντήρησιν, στέγασιν τῶν λεωφορείων ἀνήκουν εἰς τὸ νομικὸν πρόσωπον, εἰς ὃ ὑπάγεται καὶ τὸ προσωπικὸν κινήσεως.

Τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὀργανωμένης ἐπιχειρήσεως, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ Κοινοῦ, εἶναι προφανῆ. Ἄτυχῶς, παρ' ὅλους τὰς προσπάθειαις τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας, δὲν κατορθώθη μέχρι σήμερον ἢ κατὰ τὸν ἄνω τρόπον ὀργάνωσις τῶν διὰ λεωφορείων ἐπιβατικῶν συγκοινωνιῶν, λόγῳ τῶν πολ-

λῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων, τὰ ὁποῖα θὰ θιγοῦν, ἐν περιπτώσει ἀλλαγῆς καὶ τῆς ἐν σχέσει πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο ἀσκουμένης, ὑπὸ τῆς μεγάλης μάζης τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν συνδικαλιστικῶν ὀργανώσεων των ἐπὶ τῆς πολιτικῆς ἡγεσίας, ἐπιρροῆς.

Ὡς πλεονέκτημα τῆς τῆς αὐτῆς κατ' ἄτομον ἰδιοκτησίας τῶν λιωφορείων προβάλλεται πάντοτε ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἡ ἰδιωτικῆ πρωτοβουλία, τὸ ἄμεσον ἐνδιαφέρον πρὸς τὸ ἀντικείμενον τῆς ἰδιοκτησίας χαρακτηριστικόν τοῦ Ἑλληνικοῦ χαρακτήρος, προβάλλουν δὲ ὡς παράδειγμα κακῆς οικονομικῆς καταστάσεως τὰς ὀργανωμένας μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις, ὡς ἡ Η.Ε.Μ., οἱ Σιδηρόδρομοι κ.λ.π.

Ἐμπορευματικαὶ μεταφοραὶ.

34.— Ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων δι' αὐτοκινήτων καὶ ἡ χορήγησις ἀδειῶν κυκλοφορίας φορτηγῶν αὐτοκινήτων ὑπῆρξε κατ' ἀρχὰς ἐλευθέρη. Ὅταν ἡ μεταφορὰ αὕτη ἤρχισε νὰ γίνεται ἐπικίνδυνος, ἀπὸ ὀπίσθους ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, ἐλήφθησαν ὑπὸ τοῦ Κράτους, κατὰ τὸ 1936, περιοριστικὰ μέτρα. Συγκεκριμένως, ἀπηγορεύθη ἡ χορήγησις ἀδειῶν κυκλοφορίας εἰς νέα αὐτοκίνητα, εἰ μὴ μόνον εἰς ἐξαιρετικὰς περιπτώσεις, κατόπιν ἐιδικῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ὑπουργοῦ.

Περαιτέρω κατὰ τὸ 1938 ὀργανώθησαν εἰς Κοινὰς Διευθύνσεις (τύπος Κοινοῦ Ταμείου) καὶ ἐπεβλήθη ἡ ὑποχρεωτικὴ συνεργασία μὲ τὸν σιδηρόδρομον.

Μεταπλευθερωτικῶς, λόγῳ τῆς καταστροφῆς τοῦ σιδηροδρομικοῦ Δικτύου, ἐσημειώθη μεγάλη ἀνάπτυξις τῶν δι' αὐτοκινήτων μεταφορῶν εἰς τρόπον ὥστε μετ' ὀλίγον χρόνον καὶ ἐν συνδυασμῶ μὲ τὴν βαθμιαίαν ἀποκατάστασιν τοῦ σιδηροδρόμου, νὰ φθάσωμεν εἰς πληθωρισμὸν φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ εἰς ὄξυν μεταξὺ των καὶ φυσικὰ καὶ μετὰ τοῦ σιδηροδρόμου συναγωνισμὸν.

Κατὰ τὸ 1947 δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Μεταφορῶν, στηριζομένης εἰς τὸν Νόμον 1936, ἀπηγορεύθη καὶ πάλιν ἡ χορήγησις ἀδειῶν κυκλοφορίας εἰς νέα φορτηγὰ αὐτοκίνητα, ἐπιτραπέισις μόνον τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν, ἀχρηστευμένων διὰ νέων μὲ πύξημένην ἀντιστοιχίαν ὠφελίμου φορτίου, λόγῳ τῆς τεχνικῆς ἐξελίξεως τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου πρὸς μεγαλύτερα βάρη κ.λ.π.

Κατὰ τὸ 1948, τὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα ὀργανώθησαν εἰς Κοινὰ Ταμεία (Κ.Τ.Ε.Φ.Α.) καὶ δὴ εἰς Κ.Τ.Ε.Φ.Α. γραμμῆς, τὰ ὁποῖα ἐξησφάλιζον τὰς μεταφορὰς μεταξὺ ἐπαρχιακῶν πόλεων καὶ Ἀθηνῶν ἡ Θεσσαλονίκης καὶ εἰς Κ.Τ.Ε.Φ.Α. Νομαρχιακὰ, τὰ ὁποῖα ἐξησφάλιζον τὰς μεταφορὰς ἐντὸς τοῦ Νομοῦ καὶ μεταξὺ τῆς ἑβρας των καὶ οἰουδήποτε ἄλλου Νομοῦ, πλὴν τοῦ Ἀττικῆς καὶ Θεσσαλονίκης.

Ἡ λειτουργία τῶν ἐν λόγῳ Κοινῶν Ταμείων ἐσυστηματοποιήθη κατὰ τὸ 1951.

35.— Ἡ τοιαύτη ὀργάνωσις, ἀπὸ ἀπόψεως Κρατικῆς, εἶχε τὸ πλεονέκτημα, ὅτι αἱ Κρατικαὶ ὑπηρεσίαι (Συγκοινωνιῶν καὶ Οἰκονομικῶν) ἠδύναντο νὰ ἐλέγχουν τὰ φορτία, τὴν κίνησιν, τὰ τιμολόγια, τὴν καταβολὴν τῶν φόρων, τελῶν κ.λ.π. Δι' αὐτῆς κατέπαυσεν, ἐπὶ πλέον, ἡ μεταξὺ τῶν αὐτοκινήτων συναγωνισμὸς καὶ ἐβελτιώθη ἡ κατάστασις ὡς πρὸς τὸν συναγωνισμὸν μετὰ τὸν σιδηρόδρομον.

Ἀπὸ ἀπόψεως παραγωγῆς ὑπηρεσιῶν πρὸς τοὺς πελάτας τῆς μεταφορᾶς (παραγωγούς, ἐμπόρους καὶ βιομηχάνους), ἡ κατάστασις, βεβαίως, δὲν ὑπεῖρξεν ἰκανοποιητικὴν.

Στοιχείου ἀπειθάρχητον ὁ φορτηγὸς αὐτοκινητιστὴς καὶ μὴ ἔχων ὡς ἐπὶ τὸν πλείστον συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεών του, ὅταν ἐξέλιπεν ὁ μεταξὺ τῶν συναγωνισμὸς, ἐνεφανίσθη μὲ ἀξιώσεις ἴσχυρι τοῦ πελάτου, δημιουργήσας αὐτῷ κλίμα ἀντιπαθείας κατὰ τῶν Κ.Τ.Ε.Φ.Α. Ἐναντίον τῆς ὀργανώσεως ἔβαλον καὶ οἱ μεγάλοι καὶ ὀργανωμένοι ἐπιχειρηματίας ἐμπορευματικῶν δι' αὐτοκινήτων μεταφορῶν, οἵτινες, διὰ τῆς ἰκανότητος καὶ ὀργανώσεως, εἶχον ἐξησφαλισμένην πελατείαν καὶ ἐπαμένως ἰκανοποιητικὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐπιχειρήσεών των καὶ οἵτινες, διὰ τῆς ὑπαγωγῆς των εἰς τὸ Κοινὸν Ταμεῖον, ἔχασαν ὅλα τὰ πλεονεκτήματα.

36.— Ὑπὸ τὰς ἀνω περιγραφείσας συνθήκας, τὰ Κ.Τ.Ε.Φ.Α. διελύθησαν κατὰ τὸ 1953 καὶ ἔκτοτε ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων, διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων, εἶναι ἐλευθέρη ἐξ οἰουδήποτε πρὸς οἰουδήποτε σημεῖον τῆς Χώρας, μὲ μόνην ὑποχρέωσιν τὴν ἔκδοσιν φορτωτικῆς, τὴν ὅποιαν ἐλέγχει ἐιδικὴ ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, ἀπὸ ἀπόψεως παρακολουθήσεως τοῦ φορτωτοῦ (ἐμπόρου κ.λ.π.) καὶ αὐχὶ τοῦ μεταφορέως.

Ἡ κατάστασις αὕτη ἔχει ὡς πλεονεκτήματα τὴν καλλιτέραν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πελάτου καὶ τὸ χαμηλὸν κόμιστρον, ὡς μειονεκτήματα δὲ τὴν ἀδυναμίαν συγκεντρώσεως στοιχείων ἐπὶ τοῦ ἐκτελουμένου μεταφορικῶν ἔργου, τὴν ἀνακριβῆ πολλὰκις δήλωσιν, τόσον τῆς ποσότητος ὅσον καὶ τοῦ εἶδους τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος, πρὸς ζημίαν τοῦ δημοσίου ἐκ φόρων, βασμῶν κ.λ.π., τὸν συναγωνισμὸν πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, τοῦ ὁποίου τὰ σημαντικὰ ἑλλείμματα καταβάλλει ὁ δημόσιος προϋπολογισμὸς, καὶ τὴν ἄλλοιψιν ὀργανώσεως, πρὸς ἀντιμετώπισιν μεταφορῶν, ἐν περιπτώσει ἐκτάκτου ἀνάγκης.

37.— Αἷτια τῆς ἀναπτύξεως μικροεπιχειρήσεων ἐκ μεταλλεύσεως αὐτοκινήτων.

α) Εἶναι ἐπιχειρήσεις, τὴν ὅποιαν εὐκόλως πᾶς τις δύναται νὰ ἀναλάβῃ, ἀπαιτούσα μικρὰν εἰδίκευσιν, δεδομένου ὅτι ἡ συντήρησις καὶ ἐπισκευὴ τοῦ τροχαίου ὀλικῶν ἀνατίθεται εἰς εἰδικὰ συνεργεῖα, τὰ ὅποια ἀπαλλάσσουν

τὸν ἐπιχειρηματίαν αὐτοκινητιστὴν ἀπὸ τὴν μέριμναν καὶ τὴν διάθεσιν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀργάωσιν τοιαύτης ὑπηρεσίας.

β) Τὸ διατιθέμενον ἀρχικὸν κεφάλαιον εἶναι περιορισμένον καὶ μάλιστα ὑπὸ τὸ ἐπικρατοῦν γενικῶς καθεστῶς τῆς πωλήσεως ἐπὶ τμηματικῇ ἐξοφλή-
σεις εἰς δόσεις.

γ) Ἡ μεταφορὰ ἐκτελεῖται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, τοῖς μετρητοῖς, ἐπομένως δὲν ἀπαιτεῖ κεφάλαιον κινήσεως.

δ) Ἡ μικροεπιχείρησις εἶναι ἰδιαιτέρως εὐπροσάρμοστος εἰς τὰς συν-
θήκας τῆς ἀγορᾶς, χωρὶς αἱ μεταβολαὶ νὰ ἔχουν σοβαρὰς συνεπειὰς ἐπὶ τῆς
ἐπιχειρήσεως.

Ἐπιχειρήσεις μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων.

38.— Αἱ μεταφορικαὶ ἐπιχειρήσεις εἶναι, κατ' ἐξοχήν, ἐπιχειρήσεις, ἐκτε-
λοῦσαι δημοσίαν ὑπηρεσίαν.

Εἰς χεῖρας τοῦ Κράτους ἀποτελοῦν ὄργανον κοινωνικῆς καὶ οἰκονομικῆς
πολιτικῆς.

Ἐπὶ τὰς ἀνω προϋποθέσεις, ἤρχισεν ἡ ἐγκατάστασις τῶν σιδηροδρο-
μικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ παραχώρησις προνομίου μεταφορᾶς ἐκ μέρους
τῶν Κυβερνήσεων.

Ἐκ παραδόσεως ὁ σιδηρόδρομος ἐξηκολούθησε θεωρούμενος ὡς ἐπιχεί-
ρησις, παρέχουσα δημοσίαν ὑπηρεσίαν, μὴ ἀντιστοίχους ὑποχρεώσεις καὶ
μετὰ τὴν ἐμφάνισιν τοῦ συναγωνιστοῦ του, τοῦ αὐτοκινήτου, τὸ ὅποιον, μέ-
τὸν χαρακτήρα τῆς ἀτομικῆς ἰδιοκτησίας καὶ τῆς μικροεπιχειρήσεως, τὸν
ὅποιον ἐξ ἀρχῆς ἔλαβεν, ἀνέτρεψε τὰς ἀρχὰς τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας, τὰς
ὁποίας ἔπρεπε νὰ τηρῇ καὶ αὐτὸ ὡς μεταφορικὴ ἐπιχείρησις.

39.— Αἱ ἐκ τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας ὑποχρεώσεις τοῦ σιδηροδρόμου
εἶναι ἐκ τῶν κυριωτέρων αἰτίων τῆς μειονεκτικῆς θέσεως εἰς τὸν μετὰ τοῦ
αὐτοκινήτου συναγωνισμὸν καὶ τῶν ἰλλειμμάτων, τὰ ὁποῖα παρουσιάζου-
σιν. Εἶναι δὲ αὐτὰ :

α) Ὑποχρεώσεις γενικοῦ χαρακτήρος ὡς: Ἡ ἐκμετάλλευσις μὴ ἀποδο-
τικῶν γραμμῶν καὶ ἡ ἐξασφάλισις τῆς μεταφορᾶς ὑπὸ οἰασθῆτοσι συν-
θήκας καὶ διακυμάνσεις κινήσεως.

β) Ἡ ὑποχρέωσις ἐφαρμογῆς ὁμοιομόρφων κομίστρων δι' ὅλους τοὺς
πελάτας καὶ ἐφ' ὅλου τοῦ δικτύου καὶ ἡ ὑποχρέωσις δημοσιεύσεως τῶν
τιμολογίων.

γ) Ἡ συντήρησις τῆς ὑποδομῆς καὶ ἀνωδομῆς.

δ) Ἡ τήρησις αὐστηρῶν κανονισμῶν ἐργασίας προσωπικοῦ.

ε) Ἡ ὑποχρέωσις τήρησεως πολυπλόκων ἐνίστε διατυπώσεων κατὰ
τὴν παραλαβὴν καὶ παράδοσιν τοῦ ἐμπορεύματος.

στ) Ἡ τήρησις τῶν ὑπὸ τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου καὶ ἐποπτείας ἐπιβαλ-
λομένων διατυπώσεων, ὡς πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων, προμήθειαν ὑλικῶν

κ.λ.π., διατυπώσεων, αίτινες παρεμποδίζουν την πρωτοβουλία και την ανάπτυξιν επιχειρηματικού πνεύματος, επιβραδύνουν τας αποφάσεις με αποτέλεσμα την επιβάρυνσιν του κόστους.

Είναι αληθές, ότι, τελευταίως, αι σιδηροδρομικαί επιχειρήσεις τείνουν να αποκλίνουν τη έγκρισιν του κράτους των ως άνω άρχων, διά να δυνηθούσιν να άντεπεξέλθουσιν εις τόν μετά του αυτοκινήτου συναγωνισμόν.

Άνεγκωρίσθη, ότι είναι άπαραίτητον, όπως αποκτήσθι ή σιδηρόδρομος μίαν εύελιστον ως πρὸς τήν εφαρμογήν έναιών τιμολογίων και τήν ύποχρέωσιν έκτελέσεως μεταφορᾶς.

40.— Διά τό αυτοκίνητον, όσον άφορᾶ μὲν τήν επιβατικὴν μεταφορὰν, ισχύουσιν αι αύται περίου με τόν σιδηρόδρομον ύποχρέωσεις, ως πρὸς τὰ κόμιστρα και τήν ύποχρέωσιν μεταφορᾶς, διά τῆς τηρήσεως καθωρισμένων δρομολογίων κ.λ.π., όσον άφορᾶ όμως τήν έμπορευματικὴν μεταφορὰν, λόγω τῆς άνυπαρξίας οιασδήποτε οργανώσεως του φορητοῦ αυτοκινήτου, ούδεμία των ως άνω ύποχρεώσεων τηρεΐται, ούδέ είναι δυνατόν να άσκηθῆ αποτελεσματικὸς έλεγχος.

Δύναται να σημειωθῆ, ότι ή αριθμός των αυτοκινήτων μεταξύ των έτων 1954 και 1956 ηύξηθη κατά 10500 μονάδας, ήτοι κατά 25% περίου (Πίναξ XI).

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'

ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

I.— ΓΕΝΙΚΑ

41.— Τὸ κόστος μεταφορᾶς εἶναι συνάρτησις πολλῶν παραγόντων καὶ ποικίλλει ἀναλόγως τῶν χαρακτηριστικῶν αὐτῆς, ὡς τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορεύματος, ἡ ποσότης (πλήρης ἄχημα ἢ τμηματικὴ μεταφορὰ), ἡ ἀπόστασις, ἡ ταχύτης μεταφορᾶς, τὸ εἶδος τῆς ἔλξεως κ.λ.π.

Προκειμένου περὶ ἐνιαίας καὶ ὀργανωμένης μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως, ὡς εἶναι ἡ σιδηροδρομικὴ ἐπιχείρησις, δύναται, ἀσφαλῶς, ἐκ τῶν λογιστικῶν βιβλίων, νὰ ἐξαχθῇ τὸ γενικὸν μέσον κόστος τῆς μεταφορᾶς, διὰ διαιρέσεως τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν κατὰ μίαν ὀρισμένην χρονικὴν περίοδον διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πραγματοποιηθεισῶν, κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα μονάδων μεταφορικῶν ἔργου (ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, τόννοι, χιλιόμετροι ἐπιβάται, χιλιόμετροι τόννοι κ.λ.π.). Εἰς τὴν περίπτωσιν ὁμως ταύτην εἶναι δυσχερὴς ὁ καταμερισμὸς τῶν σταθερῶν δαπανῶν (προσωπικὸν σταθμοῦ, συντήρησις γραμμῆς κ.λ.π.) μεταξύ ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορικῆς μεταφορᾶς, μοιραίως δὲ ὁ ὑπολογισμὸς θὰ στηριχθῇ εἰς παραδοχάς.

Πάντως, ἡ ἐξεύρεσις τοῦ γενικοῦ μέσου κόστους μιᾶς ἐπιχειρήσεως ἔχει ἐσωτερικὴν μόνον ἀξίαν διὰ τὰ οἰκονομικὰ καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐπιχειρήσεως. Διὰ τὴν συγκριτικὴν μελέτην τοῦ κόστους τῶν διαφόρων μέσων μεταφορᾶς καὶ τῆς ἐπιδράσεως αὐτοῦ ἐπὶ τῆς οἰκονομίας, σημασίαν ἔχει τὸ εἰδικὸν κόστος μιᾶς ὀρισμένης μεταφορᾶς, διὰ νὰ κριθῇ μέ ποῖον μέσον εἶναι συμφερότερον διὰ τὴν οἰκονομίαν νὰ ἐκτελεσθῇ αὐτή.

Σήμερον δὲν τίθεται θέμα, ἐὰν συμφέρη ἢ διάνοιξις μιᾶς ὁδοῦ, ἢ ἡ ἐγκατάστασις σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν μιᾶς περιοχῆς. Τὰ κριτήρια, διὰ τὴν μίαν ἢ τὴν ἄλλην λύσιν, εἶναι γενικώτερα, ἀναγόμενα εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν κοινωνικῶν, στρατιωτικῶν ἢ ἄλλων ἀναγκῶν.

Ἐκεῖνο ποῦ ἐνδιαφέρει σήμερον εἶναι ἡ, διὰ λόγους συντονισμοῦ καὶ οἰκονομίας τῆς δλότητος, κατεύθυνσις μιᾶς εἰδικῆς μεταφορᾶς πρὸς τὸ μεταφορικὸν μέσον, τὸ ὁποῖον, λόγῳ τῶν χαρακτηριστικῶν του, θὰ ἐκτελέσῃ τὴν μεταφορὰν ταύτην κατὰ τὸν οἰκονομικώτερον διὰ τὸ σύνολον τρόπον.

Διὰ τὴν τοιαύτην μελέτην δέον νὰ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν τὸ κόστος συνολικῆς μετακινήσεως προσώπου ἢ προϊόντος, εἰς τὸ ὁποῖον συμπεριλαμβάνεται τὸ κόστος ἔλων τῶν παρεπομένων πρὸς τὴν κυρίαν μεταφορὰν δευτερευουσῶν μεταφορῶν, ὑπηρεσιῶν ἢ χειρισμῶν διὰ τὴν ἀπὸ θύρας εἰς θύραν μετακίνησιν (Συγκέντρωσις εἰς κεντρικὸν σταθμὸν, ἀποθήκεις, φορτοεκφόρτωσις, συσκευασία, διανομή κ.λ.π.).

Ἡ ἔννοια «κόστου μεταφορᾶς» εἶναι πολὺ γενικὴ, διαχωρίζεται δὲ εἰς περισσοτέρας κατηγορίας καὶ δὴ κατηγορίας ἀφορώσας ὅλα τὰ μεταφορικὰ μέσα καὶ εἰδικὰς κατηγορίας κατὰ μεταφορικὸν μέσον.

Θὰ ἀκολουθήσωμεν τὴν κατάταξιν, τὴν γενομένην ἀποδεκτὴν παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς Ἑσωτερικῶν Μεταφορῶν τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην.

Κατηγορίαι κόστους, ἀφορῶσαι ἅπαντα γενικῶς τὰ μεταφορικὰ μέσα :

α) Καθαρὸν κόστος μεταφορᾶς. Τὸ κόστος τῆς καθ' αὐτὸ μεταφορᾶς ἄνευ παρεπομένων ἐργασιῶν.

β) Κόστος συνολικῆς μετακινήσεως. Τὸ κόστος διὰ τὴν πλήρη μετακίνησιν, ἀπὸ τῆς θύρας τοῦ ἀποστολέως μέχρι τῆς θύρας τοῦ παραλήπτου, συμπεριλαμβανομένων ἁπασῶν τῶν δευτερευούσης σημασίας μεταφορῶν, φορτοεκφορτώσεως, συσκευασίας κ.λ.π.

γ) Οἰκονομικὸν καὶ κοινωνικὸν κόστος. Τὸ καθαρὸν κόστος, ἀπηλλαγμένον ὅμως ἐπιβαρύνσεων, αἵτινες ἔδει νὰ ἐπιβληθῶσι ἐπὶ τῆς ἀλόγητος καὶ εἰς τὸ ὁποῖον ἀφ' ἑτέρου προστίθεται πᾶσα, φερομένη ὑπὸ τοῦ δημοσίου ἢ τῆς ἀλόγητος, δαπάνη, ἣτις θὰ ἔδει νὰ ἐπιβαρύνη τὰς μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις.

δ) Μεταβλητὸν κόστος μεταφορᾶς. Τὸ κόστος, ὑπολογιζόμενον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν προσθέτων δαπανῶν, τὰς ὁποίας προκαλεῖ ἢ ὑπ' ὄψιν μεταφορά.

Κόστος Σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς.

42.— Ἐν σιδηροδρομικὸν δίκτυον, ἀκτιλεῖ τλήθος συγκριμένων μεταφορῶν. Οὐδεμία μέθοδος ὑπολογισμοῦ, ὁσονδήποτε πολυπλοκὸς καὶ ἐνδεῖται, δύναται νὰ δώσῃ τὸ κόστος ἑκάστου εἶδους μεταφορᾶς. Ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου ἀνέκυψε ἡ ἔννοια τοῦ μέσου γενικοῦ κόστους, ἔννοια ἣτις δέν ἔχει ἐφαρμογὴν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ἄλλων μεταφορικῶν μέσων.

Τὸ μέσον γενικὸν κόστος, κατὰ κατηγορίαν μεταφορᾶς (ἐπιβάται, ἐμπορεύματα) καὶ κατὰ κατηγορίαν συρμοῦ, ἀποτελεῖ τὴν βάσιν ἑνὸς ἀπλοποιημένου καὶ κατὰ προσέγγισιν ὑπολογισμοῦ τοῦ κόστους εἰδικῶν μεταφορῶν, τὸ ὁποῖον, εἰς ἑκάστην περίπτωσιν, δέον νὰ καθορίζεται κατόπιν εἰδικῆς μελέτης :

Τὰ κυριώτερα εἶδη κόστους σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς εἶναι :

—Μέσον γενικὸν κόστος

- Ειδικόν κόστος
- Κόστος ενός στοιχείου τής μεταφορᾶς
- Περιθωριακόν κόστος (Marginal).
- Ἐπιξηγοῦμεν τοὺς ἀνωτέρω ὀρισμοὺς :

α) Μέσον γενικόν κόστος.

Εἶναι τὸ κόστος, ἀνά κυκλοφοριακὴν μονάδα ἢ μονάδα ἐκμεταλλεύσεως μιᾶς κατηγορίας κινήσεως ἢ συρμοῦ ἐφ' ὅλου, ἢ ἐνὸς μέρους τοῦ δικτύου.

Παράδειγμα :

- Μέσον γενικόν κόστος ἀνά χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην.
- Μέσον γενικόν κόστος ἀνά χιλιομετρικὸν τόννον, ἢ ἀνά χιλιομετρικὸν συρμόν.

β) Εἰδικόν κόστος.

Εἶναι τὸ κόστος μιᾶς συγκεκριμένης μεταφορᾶς, τῆς ὁποίας εἶναι γνωστὰ τὰ χαρακτηριστικὰ στοιχεῖα, ἦτοι :

Βάρος-Διαδρομὴ-Βάρος καὶ εἶδος συρμοῦ-Εἶδος ἐλξεως-Τύπος ὄχημάτων-Μέσον φορτίον ἀνά ὄχημα-Κενὰ διαδρομαί.

Παράδειγμα :

Κόστος μεταφορᾶς ὑγρῶν καυσίμων, διὰ βυτιοφόρων βαγονίων, ἀπὸ μιᾶς κεντρικῆς ἐγκατάστασιν ἀποθηκείσεως εἰς κέντρον καταναλώσεως.

γ) Κόστος ἐνὸς στοιχείου τῆς μεταφορᾶς.

Εἶναι τὸ κόστος μιᾶς μερικῆς ἐργασίας ἢ χειρισμοῦ ὡς π.χ.

- τὸ κόστος ἐκδόσεως ἐνὸς εισιτηρίου
- τὸ κόστος ἐκδόσεως μιᾶς φορτωτικῆς
- τὸ κόστος διαλαγῆς ἐνὸς βαγονίου

Ἡ ἐξεύρεσις τοιοῦτου κόστους εἶναι χρήσιμος, εἴτε διὰ λόγους συγκρίσεως αὐτοῦ μεταξὺ διαφόρων σταθμῶν, εἴτε ὡς ἐνδιάμεσον στοιχείον διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ κόστους μιᾶς εἰδικῆς μεταφορᾶς.

δ) Περιθωριακόν κόστος (Cost Marginal).

43.- Εἶναι τὸ κόστος μιᾶς εἰδικῆς μεταφορᾶς, τὴν ὁποίαν ἔχει περιθώριον νὰ ἐκτελέσῃ μία μεταφορικὴ ἐπιχείρησις, τῆς ὁποίας τὸ δυναμικόν δὲν ἔχει ἐξαντληθῆ.

Ἡ ἐννοία τοῦ κόστους τούτου ἀφορᾷ κυρίως τὰς σιδηροδρομικὰς ἐπιχειρήσεις, ἢ ἱκανότης μεταφορᾶς τῶν ὁποίων, κατὰ γενικὸν κανόνα, ἔχει περιθώρια καὶ ἐφαρμόζεται συνήθως διὰ τὸν καθορισμὸν εἰδικῶν χαμηλῶν τιμολογίων, πρὸς προσέλκυσιν μεταφορικοῦ ἔργου, ἢ ἀντιπεριπτώσει συναγωνισμοῦ,

άλλα δύναται καί εις περιορισμένην κλίμακα νά ἀφορᾷ καί τὰ αὐτακίνητα, ὅπως π.χ. ἡ ἐκτέλεσις ἐκδρομῶν εἰς ἐποχὴν μὴ ἐντατικῆς κινήσεως.

Ἡ ἀνάλυσις τῶν ἐπιβορύνσεων, τὰς ὁποίας ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ μία σιδηροδρομικὴ ἐπιχειρήσις, παρέχει πολύτιμα στοιχεῖα ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῆς σιδηροδρομικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ ὁδηγεῖ εἰς συμπεράσματα ἐπὶ τῆς ἀξίας μιᾶς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας.

Ἐπίσης ἐπιτρέπει τὴν γινῶσιν τῆς οικονομικῆς διαρθρώσεως τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν σύγκρισιν αὐτῆς πρὸς τὰς ἐπιχειρήσεις ἄλλων μέσων μεταφορᾶς.

Ὅσον ἀφορᾷ τὸ κόστος τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς ἐν Ἑλλάδι, οὐδὲν στοιχεῖον ὑπολογισμοῦ εὔρομαι πλὴν τῶν ἐν τῷ πίνακι III ἀναγραφόμενων, ὡς «μέση δαπάνη ἀνὰ χιλιόμετρον ἐπιβάτην καὶ χιλιόμετρον τόννου».

Κόστος ὁδικῆς μεταφορᾶς.

44.— Πρὶν ἐξετάσωμεν τὴν ἀνάλυσιν τοῦ κόστους τῆς ὁδικῆς μεταφορᾶς εἶναι ἀνάγκη νά ἐκθέσωμεν τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς μεταφορᾶς ταύτης.

Τὰ χαρακτηριστικὰ ποικίλλουσι ἀναλόγως τοῦ εἴδους τῆς μεταφορᾶς.

α) Μεταφορὰ ἐμπορευμάτων.

Διακρίνονται ἀναλόγως :

— τῆς ἀκτίνας δράσεως : ἀστικά μεταφορὰ ἢ μικρῆς ἀποστάσεως καὶ ὑπεραστικά ἢ μεγάλης ἀποστάσεως.

— τοῦ εἴδους τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος : σύνθετες ἐμπόρευμα, ὀγκώδες ἐμπόρευμα, μεγάλη βάρη, ὑγρά.

— τῆς συχνότητος : τακτικὴ ἢ ἑκτακτος μεταφορὰ.

β) Μεταφορὰ ἐπιβατῶν.

Διακρίνεται εἰς :

— Ἀστικὴ μεταφορὰς, αἵτινες διενεργοῦνται διὰ λεωφορείων μεγάλης χωρητικότητος καὶ μὲ μεγάλην ἀναλογίαν θέσεων ὀρθίων.

— Ὑπεραστικὴ μεταφορὰς, αἵτινες διενεργοῦνται διὰ λεωφορείων μὲ θέσεις μόνον καθήμενων μὲ δυνατότητα μεταφορᾶς καὶ ἀποσκευῶν.

— Μεταφορὰς διὰ τουριστικῶν λεωφορείων, αἵτινα παρέχουν εἰδικὰ ἀνάσεις εἰς τοὺς ἐπιβάτας.

45.— Πέραν τῶν ὡς ἄνω χαρακτηριστικῶν, ἡ ὁδικὴ μεταφορὰ χαρακτηρίζεται ἰδιαιτέρως ἐκ τῆς μορφῆς τῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες εἶναι μικροεπιχειρήσεις εἰς μέγαν ἀριθμὸν καὶ μὲ ἀνύπαρκτον λογιστικὴν ἢ διοικητικὴν ὀργάνωσιν.

Ἡ μορφή αὕτη ἐμφανίζεται, ὄχι μόνον εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ εἰς ὀλόκληρον τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.

Ἀποτέλεσμα τῆς ὡς ἄνω καταστάσεως εἶναι ἡ ἀδυναμία ἐξαγωγῆς κόστους ἐκ βιβλίων ἢ στατιστικῶν στοιχείων, ἅτινα εἶναι ἀνύπαρκτα.

Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ κόστους τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς βασιζέται ἀναγκαστικῶς εἰς παραδοχάς, στηριζομένης εἰς τὴν πείραν καὶ ἀφορώσας τὴν κατανάλωσιν τοῦ καυσίμου, τὴν φθορὰν τῶν ἐλαστικῶν, τὰς ἐπισκευὰς καὶ συντήρησιν.

Οἱ λοιποὶ παράγοντες τοῦ κόστους, ὡς ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ κεφαλαίου, ἡ ἀμοιβή τοῦ προσωπικοῦ, στέγασις, φόροι, δύνανται νὰ ὑπολογισθῶσι βάσει θετικωτέρων στοιχείων.

46.— Τὰ στοιχεῖα τοῦ κόστους τῆς δι' αὐτοκινήτων μεταφορᾶς διαίρουνται εἰς δύο κατηγορίας :

τὰς σταθερὰς δαπάνας

αἵτινες εἶναι συνάρτησις τοῦ χρόνου καὶ

τὰς μεταβλητὰς δαπάνας

αἵτινες εἶναι συνάρτησις τῆς διανυομένης ὑπὸ τοῦ αὐτοκινήτου ἀποστάσεως.

Ὁ ὑπολογισμὸς τοῦ κόστους δύναται νὰ γίνῃ δι' ὀρισμένον τύπον αὐτοκινήτου, ὀρισμένην διάνυσσιν καὶ ὀρισμένην κατάστασιν ὁδοῦ, ἐξ ἧς ἐξαρτᾶται ἡ κατανάλωσις καυσίμου, ἡ διάρκεια ζωῆς τῶν ἐλαστικῶν καὶ ἡ δαπάνη συντηρήσεως τοῦ αὐτοκινήτου.

47.— Κατωτέρω δίδομεν τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ χιλιομετρικοῦ κόστους ὀδικῆς μεταφορᾶς διὰ οἰκονομικὰς συνθήκας Σεπτεμβρίου 1956.

Ὁ ὑπολογισμὸς ἐμφανίζεται εἰς πίνακα καὶ ἀφορᾷ:

A) τὸ κόστος ἑνὸς χιλιομετρικοῦ ἐπιβάτου.

α) δι' ὑπεραστικὸν λεωφορεῖον 24 θέσεων καθημένων, βενζινοκίνητον.

β) ὁμοίως διὰ λεωφορεῖον πετρελαιοκίνητον καὶ

B) τὸ κόστος ἑνὸς χιλιομετρικοῦ τόννου μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ

α) φορτηγοῦ αὐτοκινήτου ὠφελίμου φορτίου 6 τόννων, πετρελαιοκινήτου.

β) ὁμοίως ὠφελίμου φορτίου 8 τόννων.

Ὁ πίναξ XIII περιέχει τοὺς προαδιοριστικοὺς παράγοντας τοῦ κόστους ἢ τὰς παραδοχάς.

Ὁ πίναξ XIV περιέχει τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κόστους βάσει τῶν παραδοχῶν τοῦ πίνακος XIII.

Ὁ πίναξ XY περιέχει τὴν ἑκατοστιαίαν σύνθεσιν ἢ διάρθρωσιν τοῦ χιλιομετρικοῦ κόστους βάσει τῶν ἐξαγομένων τοῦ πίνακος XIV.

48.— Ἐπεξηγήσεις τινὲς εἶναι ἀναγκαῖαι ἐπὶ τῶν παραδοχῶν τοῦ πίνακος XIII.

α) Ἀρχικὴ ἀξία αὐτοκινήτου.

Λαμβάνεται ἡ ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου, ἐτοίμου πρὸς κυκλοφορίαν πληρωτέου ταῖς μετρηταῖς.

β) Έλαστικότητα.

Η διάρκεια ζωής των ελαστικών εις χιλιόμετρα ελήφθη δι' δόστρομα εις καλήν σχετικώς κατάστασιν.

γ) Έξυπηρέτησις κεφαλαίου.

Απόσβεσις.

Υπολογίζεται μικτή απόσβεσις, ήτοι :

τό ήμισυ τής απόσβεστάς άξίως απόσβέννυται εις την διάρκειαν τής ζωής του αυτοκινήτου, έκφραζομένην εις έτη. Είναι ή σταθερά απόσβεσις. Τό έτερον ήμισυ απόσβέννυται εις την διάρκειαν τής ζωής του αυτοκινήτου, έκφραζομένην εις χιλιόμετρα. Είναι ή χιλιομετρική απόσβεσις.

Διά του τρόπου τούτου λαμβάνεται ύπ' όψιν, άφ' ένός ή πάροδος του χρόνου, ήτις έχει ώς συνέπειαν την παλαιότητα του αυτοκινήτου και λόγω χρήσεως και λόγω εξέλιξεως και βελτιώσεως τής τεχνικής του αυτοκινήτου και άφ' έτέρου ή χιλιομετρική διάλυσις, ήτις έχει άμεσον σχέσην μέ την φθοράν των μηχανισμών του αυτοκινήτου.

δ) Απομένουσα άξία.

Είναι ή άξία του αυτοκινήτου ώς παλαιού ύλικού κατά τό τέλος τής ζωής αυτού και ήτις άφαιρείται από την άρχικήν άξίαν του αυτοκινήτου προς έξεύρεσιν του απόσβεστέου κεφαλαίου.

ε) Αποσβεστέον κεφάλαιον.

Τούτο προκύπτει έκ τής άρχικής άξίας (α/α 1), έξ τής άφαιρείται ή άξία των ελαστικών (α/α 2) και ή απομένουσα άξία (α/α 4).

στ) Καύσιμα και λιπαντικά.

Η κατανάλωσις του καυσίμου και λιπαντικού εξαρτάται από την κατάστασιν του κινητήρος, την κατάστασιν τής όδοϋ, την ταχύτητα πορείας, την Ικανότητα του οδηγού. Δέν είναι δυνατόν παρά να ληφθή εις μέσας όρος, εξαγόμενος έκ τής πορείας.

ζ) Συντήρησις και έπισκευή.

Κανδύλιον, κατ' έξοχήν, άμφισβητήσιμον, λόγω μή τηρήσεως στατιστικών ή λογιστικών στοιχείων ύπό των επιχειρήσεων αυτοκινήτων. Καθορίζεται βάσει πληροφοριών και στοιχείων έκ τής βιβλιογραφίας.

η) Έτησίως διανύμενα χιλιόμετρα.

Θέμα καθαρής παραδοχής. Θεωρείται ότι διά μίαν ύγιή μεταφορικήν έπιχείρησιν, τό ύπεραστικόν λεωφορείον δέν να διανύση κατά μέσον όρον 40.000 χιλιόμετρα έτησίως και τό φορτηγόν αυτοκίνητον 30.000 χιλιόμετρα.

Εις τον πίνακα ΧΥΙ δίδονται τιμαί του κόστους συναρτήσει τής έτησίως διανύσεως.

θ) Προσωπικόν κινήσεως.

Υπολογίζονται αί αποδοχαί, δι' ένα οδηγόν και ένα εισπράκτορα διά τήν λεωφορείον και ένα οδηγόν και ένα βοηθόν διά τήν φορτηγόν αυτόκινήτου.

ι) Δαπάναι προσωπικοῦ κινήσεως.

Εἰς τὰς δαπάναις ταύταις ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν βασικός μισθός προστιθεμένων οικογενειακῶν ἐπιδομάτων, δώρων Νέου Ἔτους καί Πάσχα, διαμκτερεύσεων, ἐκτὸς ἔδρας, κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως.

Πλὴν τοῦ προσωπικοῦ κινήσεως, διά τήν λεωφορεία, ὑπελογίσθη καί εἰδικόν κονδύλιον, διά δαπάναις προσωπικοῦ διοικήσεως καί ἐλέγχου (Διοίκησις ΚΤΕΛ, σταθιάρχαι, ἐλεγκταί).

κ) Δαπάναι Διοικήσεως.

Εἰς ταύταις ὑπολογίζονται ἐνοίκια γραφείων, φωτισμός, γραφικὴ ὕλη, ἀμοιβαί Δ. Συμβουλίων, κ.λ.π. Ἐλήφθησαν ἐκ τῶν βιβλίων τοῦ ΚΤΕΛ καί κατανέμονται ἀνά λεωφορείον.

λ) Γενικά ἔξοδα αὐτοκινήτου.

Εἰς ταῦτα περιλαμβάνονται ἡ στέγασις, ἀσφάλιστρα, τέλη κυκλοφορίας καί ταξινομήσεις.

μ) Ἀπρόβλεπτα.

Ὡς ἀπρόβλεπτα, ἐλήφθη πσοστόν 3 % ἐπὶ τοῦ προκύπτοντος κόστους. Τοῦτο ἐγένετο δεκτόν εἰς σχετικὴν μελέτην ἐμπειρογνομόνων τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διά τὴν Εὐρώπην.

ν) Ἐπιχειρηματικόν κέρδος.

Ὡς τοιοῦτον ἐλήφθη πσοστόν 15 % διά τὰ λεωφορεία καί 20 % διά τὰ φορτηγά ἐπὶ τοῦ ἀρχικῶς διατεθέντος κεφαλαίου (ἀρχικὴ ἀξία τοῦ αὐτοκινήτου).

Δι' ἐπιχειρήσεις μορφῆς βιοτεχνικῆς, ὡς εἶναι αἱ αὐτοκινητιστικά, τὰ ὡς ἀνω πσοστά δέον νὰ θεωρηθοῦν κανονικά. Τὸ κέρδος ἐπὶ τῶν λεωφορείων ἐλήφθη χαμηλότερον, λόγω τοῦ μεγαλύτερου κύκλου ἐργασιῶν καί τοῦ ὅτι ἡ ἐπιχείρησις εἶναι προστατευμένη, ὡς ἀσκουμένη διά τῶν Κ.Τ.Ε.Λ., ἅτινα ἔχουσι τὸ προνόμιον τῆς διὰ λεωφορείων συγκοινωνίας.

II.— ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΝ

Σιδηρόδρομος.

49.— Τὰ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1932 ἐπὶ τοῦ δικτύου τῶν ΣΕΚ ἰσχύοντα τιμολόγια εἶναι διαφορικά, ὡς πρὸς: α) τὴν ἀπόστασιν μεταφορᾶς, β) τὸ βῆρος καί γ) τὸ εἶδος τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος.

α) Ὡς πρὸς τὴν ἀπόστασιν, τὸ ἀνά χιλιόμετρον τιμολόγιον ἐλατταῦται

ἐφ' ὅσον ἡ ἀπόστασις αὐξάνει. Διὰ τὰ πρῶτα 300 χιλιόμετρα, διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὰ πρῶτα 100 διὰ τὰ ἔμπορεύματα, εἶναι τὸ μεγαλύτερον καὶ ἔλαττοῦται εἴτα ἀνά 100 χιλιόμετρα.

β) Ὁ διαφορισμός, ὡς πρὸς τὸ βάρος, ἐκφράζεται διὰ διαφόρων χιλιμετρικῶν τιμολογιῶν διὰ μικρὰ βάρη (τμηματικαὶ ἀποστολαὶ διὰ βάρη μέχρι 5 τόννων), διὰ βάρη μέχρι 10 τόννων, μέχρι 15 τόννων καὶ δι' ἄνω τῶν 15 τόννων.

γ) Ὁ διαφορισμός, ὡς πρὸς τὸ εἶδος τοῦ μεταφερομένου ἔμπορεύματος, ἐκφράζεται διὰ τῆς εἰς κλάσεις κατατάξεως τῶν ἔμπορευμάτων, ἀναλόγως τῆς ἔμπορικῆς ἀξίας αὐτῶν (τιμολόγιον ad valorem), (τιμολόγησις ὑψηλοτέρα διὰ τὰ ἀνωτέρας ἀξίας εἶδη καὶ χαμηλοτέρα διὰ τὰ κατωτέρας ἀξίας εἶδη).

Τὰ κόμιστρα 1938 ἀνά μεταφερομένην μονάδα καὶ χιλιόμετρον κυμαίνονται ὡς κάτωθι :

Α' ἐπιβάτας :

Διὰ τὴν Α'	θέσιν ἀπὸ 1,70	– 0,95	δρχ. ἀνά χιλ)κὸν ἐπιβάτην
» » Β'	» » 1,20	– 0,65	» » » »
» » Γ'	» » 0,70	– 0,35	» » » »

Μέσος ὁρος πραγματικῆς εἰσπράξεως 0,531.

Ἀπὸ τοῦ 1956 αἱ θέσεις περιορίσθησαν εἰς δύο Α' καὶ Β'. Ὁ συντελεστὴς τῆς σημερινῆς Β' θέσεως ἐναντι τῆς προπολεμικῆς Γ' εἶναι 378, ἡ δὲ τιμὴ τῆς Α' θέσεως εὐρίσκεται εἰς σχέσιν 2 : 1 ὡς πρὸς τὴν Β'.

Α' ἔμπορεύματα :

Κατάταξις τῶν ἔμπορευμάτων εἰς 9 τιμολογιακὰς κλάσεις.

Ἀναλόγως τοῦ βάρους καὶ τῆς ἀποστάσεως, τὸ κόμιστρον ἐκάστης κλάσεως διακυμαίνεται ὡς ἑξῆς :

Διὰ τὴν 1	κλάσιν ἀπὸ 3,50	– 0,80	δρχ. ἀνά χιλ)κὸν τόννον
» » 2	» » 3,15	– 0,80	» » » »
» » 3	» » 2,95	– 0,65	» » » »
» » 4	» » 2,60	– 0,45	» » » »
» » 5	» » 2,35	– 0,45	» » » »
» » 6	» » 1,90	– 0,40	» » » »
» » 7	» » 1,50	– 0,40	» » » »
» » 8	» » 1,25	– 0,35	» » » »
» » 9	» » 1,05	– 0,30	» » » »

Μέσος ὁρος πραγματικῆς εἰσπράξεως 1,308

Ὁ συντελεστὴς τῶν σημερινῶν κόμιστρων ἐναντι τῶν ἀνωτέρω παρεπιθεμένων εἶναι 338. Ἐναντι τῶν συντελεστῶν τούτων ὁ τιμαριθμὸς χουβρικής πωλήσεως εἶναι περίπου 600.

Ἡ σύγκρισις αὐτῆ τοῦ τιμαριθμοῦ πρὸς τὸν συντελεστὴν αὐξήσεως

τῶν τιμολογίων καταδεικνύει, ὅτι ὁ δεύτερος ὑπολείπεται σημαντικῶς τοῦ πρώτου καί, κατὰ συνέπειαν, τὰ τιμολόγια, ὑπὸ τὴν σημερινὴν ἀναπροσαρμογὴν των ἀπέχουν πολὺ ἀπὸ τοῦ νὰ ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν δεδομένην οἰκονομικὴν πραγματικότητα.

50.— Τὰ ἀνωτέρω περιγραφόμενα τιμολόγια καλοῦνται γενικὰ τιμολόγια, ὡς ἔχοντα γενικὴν ἐφαρμογὴν. Πλὴν τούτων ὑπάρχουν καί τὰ εἰδικὰ τιμολόγια, τὰ ὁποῖα ἀποφασίζονται ἐκάστοτε εἰς εἰδικὰ περιπτώσεις, εἴτε πρὸς προώθησιν ἢ προστάσιαν μεταφορᾶς τινος, εἴτε λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ ἄλλων μεταφορικῶν μέσων.

Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν γενικῶν τιμολογίων περιορίσθη, μεταπολεμικῶς, διὰ τῆς προϊούσης ἐντάσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ὀδικῶν μεταφορικῶν μέσων, εἰς ποσοστὸν καλύπτου μόνις τὰ 40 % τοῦ συνολικῶς ἐξυπηρετούμενου μεταφορικῶν μέσων, ἐνῶ διὰ τὸ ὑπόλοιπον τμήμα τῶν 60 % ἐφαρμόζονται εἰδικὰ, μειωμένα, ἐναντι τῶν γενικῶν, τιμολόγια, τὸ ὕψος τῶν ὁποίων καθορίζεται ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τοὺς ὅρους τοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Τὸ ὕψος τῶν εἰδικῶν τιμολογίων, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ὀξύτητας τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, εὐρίσκεται, κατὰ κανόνα, κάτω τοῦ κόστους μεταφορᾶς, εἰς ὠρισμένας δὲ περιπτώσεις ἀφήνει ἀκαλύπτους καὶ τὰς δαπάνας καυσίμων (σίτος, λιπάσματα, μεταλλεύματα, λιγνίτης).

Πάντα τὰ ἀνωτέρω ἰσχύουν κατ' ἀναλογίαν καὶ διὰ τὸ δίκτυον τῶν ΣΠΑΠ.

Αὐτοκίνητον.

α) Ἐπιβατικαὶ μεταφοραί.

51.— Τὸ κόστος τῶν δι' αὐτοκινήτων μεταφορῶν, ὡς ὑπελογίσθη εἰς τὸ προηγούμενον κεφάλαιον, ἀφορᾷ ἐπιχειρήσιν ὀρθολογιστικῶς λειτουργοῦσαν μὴ ἱκανοποιητικὴν διάνυσιν ἐτησίως, καλὴν σχετικῶς κατάστασιν τῆς ὁδοῦ καὶ πλήρη χρησιμοποίησιν τοῦ ὀχήματος (πλήρωσις 100 %).

Εἰς τὴν πραγματικότητα, αἱ συνθήκαι εἶναι ὄλως διάφοροι καὶ ποικίλλουν, κατὰ περιοχάς.

Κατὰ κανόνα, ὁ ἀριθμὸς τῶν κυκλοφορούντων λεωφορέων εἶναι μεγαλύτερος τοῦ ἀναγκασιούτος διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν μιᾶς περιοχῆς. Ἀποτέλεσμα εἶναι ὁ μικρὸς σχετικῶς ἀριθμὸς τῶν διανυομένων κατ' ἔτος χιλιομέτρων καὶ ὁ οὐχὶ ἐπαρκὴς βαθμὸς πληρώσεως.

Εἰς τὸν πίνακα ΧΥΙ ἐμφαίνεται ἡ μεταβολὴ τοῦ χιλιομετρικοῦ κόστους λεωφορείου καὶ φορτηγοῦ, ἀναλόγως τῆς ἐτησίως χιλιομετρικῆς διανύσεως.

Ἐπίσης ἡ κατάστασις τῶν ὁδῶν, ἰδίως τῶν ἐπαρχιακῶν, εἶναι, κατὰ τὸ πλεῖστον, κακὴ, ἐξ οὗ ἠξυημένοι δαπάναι συντηρήσεως καὶ ἐλαστικῶν.

Τὸ ἰσχύον κόμιστρον διὰ τὰ λεωφορεῖα εἶναι κατὰ μέσον ὄρον 0,35 ἀνὰ χιλιομετρικὸν ἐπιβάτην.

Ἐκ στατιστικῶν στοιχείων, υποβαλλομένων ὑπὸ τῶν Κ.Τ.Ε.Λ., ἔχομεν τὰς κάτωθι γενικὰς μέσας τιμὰς δι' ὅλην τὴν Ἑλλάδα:

Ἐτησίαι διάνυσις 31.400 χιλιόμετρα.

Εἰσπραξίς ἀνά χιλιόμετρον Δρχ. 5,40

Μηνιαία ἀκαθάριστος εἰσπραξίς ἀνά λεωφορεῖον Δρχ. 14.100.

Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 3.309 ὑπεραστικῶν λεωφορείων τὰ 1884, ἦται τὸ 57%, κατὰ τὰ ἀποτελέσματα τῆς τελευταίας ἀπογραφῆς, εἶναι πετρελαιοκίνητα.

β) Μεταφορὰ ἐμπορευμάτων.

52.— Τὰ λεχθέντα διὰ τὰς ἐπιβατικὰς μεταφορὰς, ὡς πρὸς τὰς προϋποθέσεις ὑπολογισμοῦ τοῦ κόστους, ἰσχύουσι καὶ διὰ τὰς ἐμπορευματικὰς μεταφορὰς. Ἡ ἀπόκλισις τῶν πραγματικῶν συνθηκῶν ἀπὸ τὰς προϋποθέσεις τοῦ ὑπολογισμοῦ εἶναι ἐπίσης κατὰ περιπτώσεις διάφορος.

Γενικῶς, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ἡ ἔτησίαι διάνυσις εἶναι χαμηλὴ διὰ σημαντικῶν ἀριθμῶν φορτηγῶν καὶ τοῦτο λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ, ὅστις ὑφίσταται εἰς ὠρισμένας περιοχάς.

Τὸ κόμιστρον τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου διαμορφοῦται κατόπιν ἐλευθέρου συναλλαγῆς μεταξὺ φορτωτοῦ καὶ μεταφορέως.

Ὑφίσταται μόνον ἀνώτατον ὄριον καθωρισμένον ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ τοῦτο εἶναι σήμερον 1,10 Δρχ. ἀνά τόννον καὶ χιλιόμετρον πλήρους διαδρομῆς. Τὰ χιλιόμετρα τῆς κενῆς ἐπιστροφῆς ὑπολογίζονται εἰς τὸ ἡμισυ, ἦται 0,55 Δρχ.

Διὰ τὰ μεγάλης χωρητικότητος (6 τόνν. καὶ ἄνω) φορτηγὰ πετρελαιοκίνητα τὸ κόμιστρον κυμαίνεται εἰς τὰς 0,70 Δρχ. ἀνά τόννον καὶ χιλιόμετρον.

III.— ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

53.— Τὸ τιμολόγιον τῆς μεταφορᾶς παίζει πρωταρχικόν ρόλον εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν μιᾶς Χώρας.

Κατ' ἀρχὴν, διὰ νὰ ἔχωμεν ὕγιαι μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις, τὸ τιμολόγιον δεῖν νὰ καλύπτῃ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς καὶ νὰ ἀφήνῃ περιθώριον λογικοῦ κέρδους ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ ἰδιωτικῆς μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως.

Δεδομένου ὅτι ἡ μεταφορὰ ἀποτελεῖ δημοσίαν ὑπηρεσίαν, τὸ κόμιστρον ἐλέγχεται καὶ καθορίζεται ὑπὸ τοῦ Κράτους, ὅσον ἀφορᾷ τοὐλάχιστον τὰ ἀνώτατα ὅρια.

Ὑποστηρίζεται, ὅτι τὸ Κράτος δὲν πρέπει νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν εἰσπραξικομίστρον καὶ κάτω ὠρισμένου ὄριου, πρὸς ἀποφυγὴν ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ. Πραγματικῶς, τὸ σύνολον τῶν μεταφορικῶν μέσων μιᾶς Χώρας εἶναι μία ἔθνικὴ περιουσία καὶ ἡ ἐκμετάλλεσις αὐτῶν, διὰ τὸ συμφέρον τοῦ συνόλου, πρέπει νὰ στηρίζεται ἐπὶ ὀρθολογικοῦ συστήματος καὶ νὰ ἐπιδιώκεται

ή, κατά τόν καλλίτερον και άποδοτικώτερον τρόπον, χρησιμοποίησις του δλου συστήματος τών μεταφορών.

Διά την εφαρμογήν τών άνωτέρω γενικών κανόνων είναι άπαραίτητον, όπως τό Κράτος έχη την δυνατότητα του έλέγχου της τηρήσεως τών καθωρισμένων κομιστρων. Και εάν διά τόν σιδηρόδρομον και τας ώργανωμένες γενικώς μεταφορικός επιχειρήσεις τουτα είναι δυνατόν, διά τό φορτηγόν αυτοκίνητον ό έν λόγω έλεγχος, μέ τό ισχύον σύστημα τών ανεξαρτήτων ιδιωτικών μικροεπιχειρήσεων, καθίσταται άδύνατος.

Η τοιαύτη άδυναμία επιβολής τηρήσεως τών κομιστρων, εις ώρισμένον έπίπεδον, παρασύρει και τας ώργανωμένες επιχειρήσεις νά καταβιβάζωσι τά κόμιστρα πρós άντιμετώπισιν του συναγωνισμού, πρós τά ιδιωτικά μεταφορικά μέσα.

Κατά γενικόν κανόνα, τό τιμολόγιον δέν πρέπει νά είναι ούτε χαμηλόν, ούτε ύψηλόν.

Τό χαμηλόν τιμολόγιον, κάτω του κόστους της μεταφοράς, προκαλεί ζημίας εις την μεταφορικήν επιχείρησιν, αι όποίαι, έμέσωσ η άμέσωσ, βαρύνουν τό σύνολον, είτε υπό μορφήν επιχορηγήσεως, είτε υπό μορφήν άποζημιώσεως, δεδομένου ότι αι επιχειρήσεις αύται ως δημοσίας ώφελείας και δημοσίου ένδιαφέροντος δέον, άπωσθήποσι, νά συντηρηθώυν.

Άλλά και διά τας ιδιωτικός μικροεπιχειρήσεις, λαμβανομένης ως σύνολον, η έπιζημία έκμιτάλλευσις των είναι εις βάρος της οίκονομίας έν γένει.

Έκτός τών άλλων η έπιζημία λειτουργία τών μεταφορικών επιχειρήσεων είναι εις βάρος της συντηρήσεως τών μεταφορικών μέσων, της κανονικής λειτουργίας και της ασφαλείας της μεταφοράς.

Τό ύψηλόν κόμιστρον έξ άλλου επιβαρύνει άδικαιολογήτως την αξία των μεταφερομένων προϊόντων και έπαιξάνει τό κόστος της ζωής.

Έν συμπεράσματι, η πολιτική επί τών τιμολογίων της μεταφοράς δέον νά ασκήται υπό του Κράτους, κατά τρόπον λελογισμένον και μετ' έξακρίβωσιν τών στοιχείων του κόστους, έν συνδυασμῶ δέ μέ τό σύστημα έλέγχου της τηρήσεως τών καθωρισμένων τιμολογίων, είτε πρós τά άνω, είτε πρós τά κάτω.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'

ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ - ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Γενικά.

54.— Εις τὸ κεφάλαιον τοῦτο θὰ ἐξετάσωμεν τὰς ἐπιβαρύνσεις, αἵτινες τυχόν ἔχουν ἐπιβληθῆ ἐπὶ τῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν φορολογίαν, αἵτινες ἐπιδρῶν ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς καὶ ἔχουν σημασίαν διὰ τὴν σύγκρισιν τῶν διαφόρων μέσων μεταφορᾶς. Ἐπίσης θὰ ἐξετασθῶν καὶ τὰ πλεονεκτήματα, τῶν ὁποίων ἀπολαμβάνουσιν αἱ μεταφορικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἢ τινὲς ἐξ αὐτῶν.

Αἱ ἐπιβαρύνσεις καὶ τὰ πλεονεκτήματα δὲν εἶναι δυνατόν ἀπαντᾶν νὰ ἐκτιμηθῶν εἰς ἀριθμούς, ἢ ἐξετάσῃ των ὁμοίως παρέχει στοιχεῖα ἐπὶ τῆς ἐκτιμήσεως τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκάστου μεταφορικοῦ μέσου.

Ἐξετάζομεν ἤδη τὸ εἶδος ἐκάστης φορολογίας, ἢ ἐπιβαρύνσεως καὶ κατὰ πόσον δίδον αὐτὴ νὰ χαρακτηρισθῆ ὡς εἰδικὴ ἐπιβάρυνσις τῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλοιῶναισα τὸ κόστος αὐτῶν.

Φορολογία τῶν ἐπιχειρήσεων.

55.— Ἐφ' ὅσον ἡ φορολογία αὐτὴ εἶναι ὁμοίᾳ ἢ ἀνάλογος πρὸς τὴν φορολογίαν τῶν λοιπῶν ἐμπορικῶν ἢ βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Χώρας, δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῆ ὡς ἰδιαιτέρα ἐπιβάρυνσις τῶν μεταφορῶν. Τετοιατὴ φορολογία εἶναι ὁ φόρος κύκλου εργασιῶν, ὁ ὁποῖος ἀνέρχεται εἰς 6% ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν τῶσον τοῦ σιδηροδρόμου ὅσον καὶ τοῦ αὐτοκινήτου.

Ἡ φορολογία 1% ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῶν διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων μεταφορῶν ἀγαθῶν, δύναται νὰ θεωρηθῆ ὡς ἐπιβαρύνουσα τὸ αὐτοκίνητον ἔναντι τοῦ σιδηροδρόμου, δεδομένου ὅτι δὲν ἰσχύει αὐτὴ διὰ τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς.

Τὸ ἐκ τῆς φορολογίας ταύτης ἔσοδον τοῦ Δημοσίου ἀνέρχεται, ὡς ἔγ-
γιστα, εἰς 6.000.000 δρχ. ἑτησίως.

Τελωνειακοί δασμοί και φορολογία επί των υλικών των χρησιμοποιουμένων δια τας μεταφοράς.

56.— Κατά την ίδίαν ως και άνωτέρω άρχήν τοιοῦτοι τελωνειακοί δασμοί δέν δύνανται νά χαρακτηρισθούν ως ειδική έπιβάρυνσις τών μεταφορικών έπιχειρήσεων, έφ' όσον είναι εις τό έπίπεδον τών συνήθων δασμών εις τήν χώραν.

Τό αυτό ισχύει και διά τόν φόρον κύκλου έργασιών επί τών υλικών τών χρησιμοποιουμένων υπό τών μεταφορικών έπιχειρήσεων, ως τά άνταλλακτικά, έλαστικά αυτοκινήτων κ.λ.π.

Φόροι και δασμοί επί τών καυσίμων.

α) Στερεά καύσιμα.

57.— Οί γαιάνθρακες, οί καταναλισκόμενοι υπό τών Σ.Ε.Κ., υπόκεινται εις δασμόν έκ δρχ. 100 περίπου ανά τόννον, άντιστοιχοῦντα, εις 10% τής τελικής άξίαις.

Ή έτησία κατανάλωσις άνέρχεται εις 116.000 τόννους.

Σημειωτέον, ότι εις δασμόν υπόκεινται μόνον οί καταναλισκόμενοι υπό τοῦ δικτύου τών ΣΕΚ γαιάνθρακες. Ή εκμετάλλεσις τών ΣΠΑΠ, ως και ή τών Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας, ως διάδοχοι τών έταιρικών καθεστώτων δέν καταβάλλουσι δασμόν, δεδομένου ότι αι διά συμβάσεων συνδεόμεναι έταιρείαι ήσαν άπηλλαγμένοι τοιούτων υποχρεώσεων.

Ό κατά τ' άνωτέρω δασμός δέν δύναται νά θεωρηθῆ ως ειδική έπιβάρυνσις τών σιδηροδρόμων.

β) Υγρά καύσιμα.

58.— Ός και άνωτέρω οί τελωνειακοί δασμοί δέν πρέπει νά θεωρηθούν ως ειδική έπιβάρυνσις. Οῦτοι άνέρχονται διά τήν βενζίνην εις 168 δρχ. ανά τόννον και διά τό άκάθαρτον πετρέλαιον 21 δρχ. ανά τόννον. Αντιθέτως ό φόρος καταναλώσεως βενζίνης, όστις άνέρχεται εις 3.000 δρχ. ανά τόννον δέον νά θεωρηθῆ έν μέρει ως ειδική έπιβάρυνσις.

Σημασίαν όμως διά τά μεταφορικά μέσα, τό όποια εισέρχονται εις τό πλαίσιον τής παρούσης μελέτης έχει τό άκάθαρτον πετρέλαιον, τό όποιον έπιβαρύνεται μέ φόρον καταναλώσεως έξ 700 δρχ. ανά τόννον και ή χρῆσις τοῦ όποίου έχει γενικευθῆ εις τά ύπ' όψιν μεταφορικά μέσα.

Βάσει τών δεδομένων τής Υπηρεσίας Καυσίμων τοῦ Υπουργείου Έμπορίου, ή κατανάλωσις άκαθάρτου πετρελαίου πρὸς χρῆσιν αυτοκινήτων άνήλθε διά τό 1956 εις 80.000 τόννους περίπου. Έπομένως τό σύνολον τοῦ εισπραχθέντος φόρου καταναλώσεως άνέρχεται εις δρχ. 56.000.000

Ό φόρος επί τοῦ άκαθάρτου πετρελαίου (Diesel Oil) έπιβαρύνει και όλαις τας βιομηχανικάς έπιχειρήσεις, αίτινες καταναλίσκουν τοιοῦτον καύ-

σιμον, είναι έπομένως συζητήσιμον, εάν ο φόρος ούτος δέον να θεωρηθή ως ειδική επιβάρυνσις τών μεταφορών.

Διδομένου ότι δέν είναι δυνατός ο διαχωρισμός τής καταναλώσεως του πετρελαίου διά τὰ αυτοκίνητα από την κατανάλωσιν διά τās λοιπās βιομηχανικάς χρήσεις, τὸ Κράτος αντιμετωπίζει πρόβλημα διαφυγῆς σοβαρῶν εισηράξεων, τās ὁποίας εἶχεν ἐκ τῆς φορολογίας καταναλώσεως βενζίνης, κατόπιν τῆς γενικεύσεως τῆς χρησιμοποήσεως τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὰ μεταφορικά μέσα.

Πρὸς αντιμετώπισιν τῆς διαφυγῆς ταύτης, ἐπικρατεῖ σκέψις ἐπιβαλῆς ἐιδικῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν κυκλοφορούντων πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων. Τοιαύτη φορολογία ὑφίσταται, ἀπὸ ἐτῶν, ἐιδικῶς διά τὰ πετρελαιοκίνητα λεωφορεῖα τῆς ἀστικῆς περιοχῆς Ἀθηνῶν—Πειραιῶς, ἀνερχομένη μηνιαίως εἰς ἰσόποσον τῆς ἀξίας 1200 χγ. πετρελαίου διά τὰ λεωφορεῖα μείζονος τύπου ἦτοι δρχ. 2.953 καὶ 1000 χγ. πετρελαίου διά τὰ λεωφορεῖα ἐλάσσονος τύπου ἦτοι 2.461 δρχ. Τὰ πιασά τῶν 1.200 καὶ 1.000 χγ. ἀντιπροσωπεύουν τὴν μέσιν μηνίαν κατανάλωσιν τῶν ἀντιστοιχῶν τύπων λεωφορεῶν τῆς ἀστικῆς περιοχῆς Ἀθηνῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται, ὅτι αἱ ὑπεραστικαὶ μεταφοραὶ, διεξαγόμεναι σήμερον, κατὰ τὸ μέγιστον, διά πετρελαιοκινήτων αυτοκινήτων, δέν ἔχουσιν ἐιδικὴν τινα ἐπιβάρυνσιν ἐκ καυσίμων, ἐφ' ὅσον μάλιστα γίνη δεκτὸν ὅτι ἡ φορολογία καταναλώσεως, ἐπὶ τῆς βενζίνης καὶ τοῦ πετρελαίου, ἐν συνδυασμῷ μετὰ τὴν κατωτέρω ἐξεταζομένην φορολογίαν ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας τῶν αυτοκινήτων, εισηράττονται εἰς ἀντιστάθμισμα τοῦ δικαιώματος κυκλοφορίας τῶν αυτοκινήτων ἐπὶ τῶν ὁδῶν, τās ὁποίας κατασκευάζει καὶ συντηρεῖ τὸ Κράτος.

Κατόπιν τούτου ὡς ἐιδικὴ ἐπιβάρυνσις θὰ εἶδει νὰ θεωρηθῆ τὸ ποσὸν ὅπερ καταβάλλεται ἐκ τῶν ὡς ἀνω φορολογιῶν πέραν τοῦ ποσοῦ, ὅπερ διαπανά τὸ Κράτος διά τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν.

Ἐν προκειμένῳ, γεννᾶται τὸ θέμα, εἰν αἱ διάφοροι κατηγορίαι τῶν αυτοκινήτων ὀχημάτων καταβάλλουσι φόρον ἀνάλογον πρὸς τὴν φθοράν, τὴν ὁποίαν ἐκάστη τούτων προκαλεῖ εἰς τὴν ὁδόν. Εἶναι βέβαιον, ὅτι τὰ βαρῆα πετρελαιοκίνητα ὀχήματα δέν ἐπιβαρύνονται ἀναλόγως μετὰ τὴν φθοράν, τὴν ὁποίαν προκαλοῦν.

Κατωτέρω εἰς τὴν παράγραφ. 60 δίδεται συναλικὴ εἰκὼν τῶν ἐκ φορολογίας τῶν αυτοκινήτων καὶ τῶν ὑπ' αὐτῶν καταναλισκομένων καυσίμων, εισηράξεων ἐν συγκρίσει πρὸς τās διά βελτίωσιν καὶ συντήρησιν τοῦ ὁδοῦ δικτύου καταβαλλομένας διαπάσας.

Βασμοὶ ἐπὶ τῶν λιπαντικῶν.

59.— Κατὰ τὴν γενομένην δεκτὴν ἀρχήν, οἱ βασμοὶ εἰσαγωγῆς δέν πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἐιδικὴ ἐπιβάρυνσις, ὅταν μάλιστα τὰ λιπαντικά χρη-

σιμοποιούνται εις πάσης φύσεως βιομηχανικός και βιοτεχνικός εγκαταστάσεις. Ἐφ' ἑτέρου ἡ κατανάλωσις τῶν λιπαντικῶν εἶναι μικρά σχετικῶς καὶ ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ κόστους ἀνευ σημασίας. Ἀνά τόν. πετρελαίου καταναλίσκονται συνήθως 50 χγ)μα λιπαντικῶν.

Ὁ δασμὸς ἀνέρχεται εἰς 2,60 δρχ. τὸ χιλ)μον.

Μετὴν γενιομένην δεκτὴν διάνυσιν τῶν 36.000 χιλμ. ἐτησίως τῶν ὑπεραστικῶν λεωφορείων ἡ κατανάλωσις τοῦ καυσίμου ἀνέρχεται εἰς 600 λ. περίπου μηνιαίως πετρελαίου, εἰς τὰ ὅποια ἀντιστοιχοῦν 30 χγ. λιπαντικῶν. Ἐπομένως διὰ δασμὸν καταβάλλονται 30X2,60 = 78 δρχ. μηνιαίως, ποσὸν ἀμελητέον.

Φόρος κυκλοφορίας αὐτοκινήτων.

60.— Ὁ φόρος αὐτός, εἰσπραττόμενος καθ' ἑξάμηνον, ἐπὶ τῶν κυκλοφορούντων αὐτοκινήτων, ἀποτελεῖ, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐλέχθη, ἀντιστάθμισμα τοῦ δικαιώματος κυκλοφορίας ἐπὶ τῶν ὁδῶν, αἰτίαι κατασκευάζονται καὶ συντηροῦνται ὑπὸ τοῦ Κράτους. Ὁ φόρος αὐτός καθορίζεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 2367)53 «περὶ τίτλων κυριότητος καὶ φορολογίας αὐτοκινήτων» ἔχει δὲ ὡς ἀκολουθῶς διὰ τὰς κατηγορίας τῶν αὐτοκινήτων, αἰτίαι ἑνδιαφέρουσι τὴν παροῦσαν μελέτην.

Φορολογικαὶ συντελεσταὶ τῶν κατὰ ἄμηνον καταβλητέων τελῶν κυκλοφορίας :

Αὐτοκίνητα φορτηγὰ δημοσίας χρήσεως :

Δι' ὠφέλιμον φορτίον μέχρι 1 τόνου δρχ. 200

Διὰ τὸ πέραν τοῦ 1 τόνου ὠφέλιμον φορτίον δρχ. 150 ἀνά τόνον.

Λεωφορεῖα δρχ. 30 ἀνά θέσιν.

Ἐπομένως φορτηγὸν ὠφέλιμον φορτίον 6 τόνων καταβάλλει

200 + 5X150 = 950 ἀνά ἄμηνον ἢ 1.900 δρχ. ἐτησίως.

Λεωφορεῖον ὑπεραστικὸν 24 θέσεων καταβάλλει 24X30 = 720 δρχ. ἀνά ἄμηνον ἢ 1.440 δρχ. ἐτησίως.

Τέλη ταξινομήσεως.

61.— Δι' ἑκάστην ἑκδοσὶν ἀδείας κυκλοφορίας αὐτοκινήτου καταβάλλονται συμφώνως πρὸς τὸν αὐτὸν Ν. 2367/53 δρχ. 100 «πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καλύψεως τῶν δαπανῶν ταξινομήσεως καὶ τῆς ἀξίας τῶν χρησιμοποιούμενων πινακίδων», Ἐπὶ πλέον καταβάλλονται δρχ. 60 ὡς δικαίωμα ἐπιθεωρήσεως δι' ἑκαστὸν φορτηγὸν ἢ λεωφορεῖον.

Ἡ καταβολὴ αὕτη γίνεται τακτικῶς καθ' ἑκάστην γενικὴν ἀπογραφὴν τῶν αὐτοκινήτων, ἤτοι κατὰ τὸ διάστημα δύο ἐτῶν περίπου καὶ ἐκτάκτως καθ' ἑκάστην μεταβίβασιν αὐτοκινήτου. Ἐχει τὴν ἔννοιαν τῆς ἀντιπαροχῆς ἐναντι τῆς παρεχομένης υπηρεσίας διὰ τὴν ταξινομήσιν καὶ τῆς ἀξίας τῶν πινακίδων. Ἡ καταβολὴ αὕτη ὑπερκαλύπτει τὰς δαπάνας τοῦ Κράτους

διά τας άνω παραχάς και τό επί πλέον θά έδει νά χαρακτηρισθῆ ώς ειδική έπιβάρυνσις.

Κατά τά δεδομένα τῆς άπογραφῆς τοῦ έτους 1956 εισεπρόχθησαν εκ τελών ταξινομήσεως δρχ. 8.000.000 περίπου και έδαπανήθησαν διά τήν ένεργειαν τῆς άπογραφῆς ήται έγοράν πινακίδων, έντυπα, όδοιπορικά προσωπικοῦ και ύπερωρίας δρχ. 2.300.000.

Τέλος χρήσεως όδών ύπέρ Ταμείων Όδοποιΐας.

62.— Τό τέλος τοῦτο δύναται νά επιβληθῆ βάσει τών διατάξεων τοῦ άρθρ. Β τοῦ Ν. 3155/55 «περί κατασκευῆς και συντηρήσεως όδών» και άνέρχεται εις ποσοστόν μέχρι 10% επί τῆς τιμῆς τών εισιτηρίων ύπεραστικών λεωφορείων, τών εκδιδομένων εν τῇ περιοχῇ τοῦ Νομοῦ.

Τό τέλος τοῦτο άποτελεῖ καθαράν έπιβάρυνσιν, διά τήν χρῆσιν τών όδών, επιφέρουσαν αύξησιν τῆς τιμῆς τοῦ εισιτηρίου.

Επί συνόλου άκαθαρίστων εισπράξεων τών ύπεραστικών λεωφορείων 540.000.000 δρχ. περίπου (στοιχεῖα έτους 1955) άποφέρει 54.000.000 δρχ. έτησίως.

Επιβαρύνσεις Κοινωνικῆς Προνοίας.

α) Σιδηρόδρομοι.

63.— Δύναται, εύθως έξ άρχῆς, νά λεχθῆ, ότι αἱ κοινωνικαί επιβαρύνσεις διά τας σιδηροδρομικάς επιχειρήσεις είναι βαρύτεραι εν συγκρίσει μέ τό αύκίνητον, όχι μόνον διότι τό προσωπικόν τών σιδηροδρόμων, λόγω μακροχρονίου συνδικαλιστικῆς οργανώσεως και εκ παραδόσεως, άπολαύει καλύτερων όρων ασφαλίσσεως ή τό προσωπικόν τών άλλων εν τῇ χώρῃ επιχειρήσεων, αλλά και διότι αἱ επιχειρήσεις τοῦ αύτοκινήτου και ίδιῶς τοῦ φορηγοῦ, λόγω άνυπαρξίας οργανώσεως, άποφεύγουν τήν έξ ολοκλήρου εκπλήρωσιν τών ύποχρεώσεών των.

Οἱ ασφαλιστικά Όργανισμοί, ύπέρ τών όποιων αἱ σιδηροδρομικαί επιχειρήσεις καταβάλλουν εργοδοτικήν εισφοράν είναι :

- Ταμείον Συντάξεων
- Ταμείον Άλληλοβοηθείας
- Ταμείον Προνοίας
- Ι.Κ.Α. διά μέρος τοῦ προσωπικοῦ μή άνήκον εις τό Ταμείον Συντάξεων.

Μέχρι πρό έτους ύφίσταντο ίδια δι' εκάστην σιδηροδρομικήν επιχειρήσιν Ταμεία Συντάξεων, ή ύπέρ τών όποιων εργοδοτική εισφορά άνήρχετο εις 6% επί τών άποδοχών.

Πλήν ταύτης εισεπράττετο ύπέρ τοῦ Ταμείου, ώς κοινωνικός πόρος, 10% επί τῆς τιμῆς τοῦ εισιτηρίου διά τοῦς Σ.Ε.Κ. και 12% διά τοῦς Σ.Π.Α.Π.

σιμοποιούνται εις πάσης φύσεως βιομηχανικός και βιοτεχνικός εγκαταστάσεις. Ἀφ' ἑτέρου ἡ κατανάλωσις τῶν λιπαντικῶν εἶναι μικρά σχετικῶς καὶ ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ κόστους ἀνεν σημασίας. Ἀνά τόν. πετρελαίου καταναλίσκονται συνήθως 50 χγ)μα λιπαντικῶν.

Ὁ δασμὸς ἀνέρχεται εἰς 2,60 δρχ. τὸ χιλ)μον.

Με τὴν γενομένην δεκτὴν δαπάνησιν τῶν 36.000 χιλμ. ἐτησίως τῶν ὑπεραστικῶν λεωφορείων ἡ κατανάλωσις τοῦ καυσίμου ἀνέρχεται εἰς 600 λ. περίπου μηνιαίως πετρελαίου, εἰς τὰ ὅποια ἀντιστοιχοῦν 30 χγ. λιπαντικοῦ. Ἐπομένως διὰ δασμὸν καταβάλλονται $30 \times 2,60 = 78$ δρχ. μηνιαίως, ποσὸν ἀμελητέον.

Φόρος κυκλοφορίας αὐτοκινήτων.

60.— Ὁ φόρος οὗτος, εἰσπραττόμενος καθ' ἑξάμηνον, ἐπὶ τῶν κυκλοφορούντων αὐτοκινήτων, ἀποτελεῖ, ὡς καὶ ἀνωτέρω εἰλήχθη, ἀντιστάθμισμα τοῦ δικαιώματος κυκλοφορίας ἐπὶ τῶν ὁδῶν, αἰτίνας κατασκευάζονται καὶ συντηροῦνται ὑπὸ τοῦ Κράτους. Ὁ φόρος οὗτος καθορίζεται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Ν. 2367)53 «περὶ τίτλων κυριότητος καὶ φορολογίας αὐτοκινήτων» ἔχει δὲ ὡς ἀκολουθῶς διὰ τὰς κατηγορίας τῶν αὐτοκινήτων, αἰτίνας ἐνδιαφέρουσι τὴν παροῦσαν μελέτην.

Φορολογικαὶ συντελεσταὶ τῶν κατὰ ἔμνηνον καταβλητέων τελῶν κυκλοφορίας :

Αὐτοκίνητα φορτηγὰ δημοσίας χρήσεως :

Δι' ὠφέλιμον φορτίον μέχρις 1 τόνου δρχ. 200

Διὰ τὸ πέραν τοῦ 1 τόνου ὠφέλιμον φορτίον δρχ. 150 ἀνά τόνον.

Λεωφορεῖα δρχ. 30 ἀνά θέσιν.

Ἐπομένως φορτηγὸν ὠφέλιμον φορτίου 6 τόνων καταβάλλει

$200 + 5 \times 150 = 950$ ἀνά ἔμνηνον ἢ 1.900 δρχ. ἐτησίως.

Λεωφορεῖον ὑπεραστικὸν 24 θέσεων καταβάλλει $24 \times 30 = 720$ δρχ. ἀνά ἔμνηνον ἢ 1.440 δρχ. ἐτησίως.

Τέλη ταξινομήσεως.

61.— Δι' ἑκάστην ἑκδοσὴν ἀδείας κυκλοφορίας αὐτοκινήτου καταβάλλονται συμφώνως πρὸς τὸν αὐτὸν Ν. 2367/53 δρχ. 100 «πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καλύψεως τῶν δαπανῶν ταξινομήσεως καὶ τῆς ἀξίας τῶν χρησιμοποιούμενων πινακίδων». Ἐπὶ πλέον καταβάλλονται δρχ. 60 ὡς δικαίωμα ἐπιθεωρήσεως δι' ἑκαστὸν φορτηγὸν ἢ λεωφορεῖον.

Ἡ καταβολὴ αὕτη γίνεται τακτικῶς καθ' ἑκάστην γενικὴν ἀπογραφὴν τῶν αὐτοκινήτων, ἤτοι κατὰ τὸ διάστημα δύο ἐτῶν περίπου καὶ ἐκτάκτως καθ' ἑκάστην μεταβίβασιν αὐτοκινήτου. Ἐχει τὴν ἔννοιαν τῆς ἀντιπαροχῆς ἐναντι τῆς παρεχομένης ὑπηρεσίας διὰ τὴν ταξινομήσιν καὶ τῆς ἀξίας τῶν πινακίδων. Ἡ καταβολὴ αὕτη ὑπερκαλύπτει τὰς δαπάνας τοῦ Κράτους

διά τας άνω παροχάς και τό επί πλέον θά έδεινά να χαρακτηρισθῆ ως ειδική επιβάρυνσις.

Κατά τὰ δεδομένα τῆς άπογραφῆς τοῦ έτους 1956 εισεπράχθησαν εκ τελών ταξινόμησιως δρχ. 8.000.000 περίπου και έδαπανήθησαν [διά τήν ένέργειαν τῆς άπογραφῆς ητοι άγοράν πινακίδων, έντυπα, άδοιπορικά προσωπικού και ύπερωρίας δρχ. 2.300.000.

Τέλος χρήσεως όδών υπέρ Ταμείων Όδοποιΐας.

62.— Τό τέλος τοῦτο δύναται να επιβληθῆ βάσει τῶν διατάξεων τοῦ άρθρ. 8 τοῦ Ν. 3155/55 περί κατασκευῆς και συντηρήσεως όδών» και άνέρχεται εις ποσοστόν μέχρι 10% επί τῆς τιμῆς τῶν εισιτηρίων ύπεραστικών λεωφορείων, τῶν εκδοιόμενων εν τῇ περιοχῇ τοῦ Νομοῦ.

Τό τέλος τοῦτο άποτελεῖ καθαρὰν επιβάρυνσιν, διά τήν χρῆσιν τῶν όδών, επιφέρουσαν αύξησιν τῆς τιμῆς τοῦ εισιτηρίου.

Έπί συνόλου άκαθαρίστων εισπράξεων τῶν ύπεραστικῶν λεωφορείων 540.000.000 δρχ. περίπου (στοιχεῖα έτους 1955) άποφέρει 54.000.000 δρχ. έτησίως.

Έπιβαρύνσεις Κοινωνικῆς Προνοΐας.

α) Σιδηρόδρομοι.

63.— Δύναται, εὐθύς εξ άρχῆς, να λεχθῆ, ότι αἱ κοινωνικαί επιβαρύνσεις διά τας σιδηροδρομικὰς επιχειρήσεις είναι βαρύτεραι εν συγκρίσει με τό αύκίνητον, όχι μόνον διότι τό προσωπικόν τῶν σιδηροδρομίων, λόγω μακροχρονίου συνδικαλιστικῆς όργανώσεως και εκ παραδόσεως, άπολαύει καλλιτέρων όρων άσφαλίσεως ἢ τό προσωπικόν τῶν άλλων εν τῇ χώρῃ επιχειρήσεων, αλλά και διότι αἱ επιχειρήσεις τοῦ αύτοκινήτου και ἴδια τοῦ φορηγοῦ, λόγω άνυπαρξίας όργανώσεως, άποφεύγουν τήν εξ ολοκλήρου εκπλήρωσιν τῶν ύποχρεώσεών των.

Οἱ άσφαλιστικοί Όργανισμοί, υπέρ τῶν όποιων αἱ σιδηροδρομικαί επιχειρήσεις καταβάλλουν έργοδοτικήν εισφοράν είναι :

- Ταμείον Συντάξεων
- Ταμείον Άλληλοβοηθειῶν
- Ταμείον Προνοΐας
- Ι.Κ.Α. διά μέρος τοῦ προσωπικού μή άνήκον εις τό Ταμείον Συντάξεων.

Μέχρι πρό έτους ύφίσταντο ἴδια δι' εκάστην σιδηροδρομικήν επιχειρήσιν Ταμεία Συντάξεων, ἢ υπέρ τῶν όποιων έργοδοτική εισφορά άνήρχετο εις 6% επί τῶν άποδοχῶν.

Πλήν τούτης εἰσεπράττετο υπέρ τοῦ Ταμείου, ως κοινωνικός πόρος, 10% επί τῆς τιμῆς τοῦ εισιτηρίου διά τοὺς Σ.Ε.Κ. και 12% διά τοὺς Σ.Π.Α.Π.

Ἡδη, ἀπὸ ἔτους περίπου, διὰ τοῦ Νόμου 3395/55 καθιερώθησαν τὰ ὡς ἀνεξάρτητα Νομικά Πρόσωπα ὑφιστάμενα Ταμεία καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν σιδηροδρόμων ἐξωμοιώθη, ὡς πρὸς τὰς συντάξεις μὲ τοὺς Δημοσίου Ὑπαλλήλους. Τὰς συντάξεις καταβάλλουσι τὰ δίκτυα, τηροῦντα ἴδιον λογαριασμόν, ὅστις, πραγματικῶς, τροφοδοτεῖται ἀπὸ τὸν Δημόσιον προϋπολογισμόν.

Τὸ ποσοῦν, ὅπερ καταβάλλει ἐκάτερον τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ Σ.Π.Α.Π. διὰ συντάξεις, ἀποτελεῖ, διὰ μὲν τοὺς Σ.Ε.Κ. τὸ 20% τοῦ κονδυλίου τῶν μισθοδοσιῶν μετὰ τῶν δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν, διὰ δὲ τοὺς Σ.Π.Α.Π. τὸ 29,4% τοῦ αὐτοῦ κονδυλίου.

Τὰ ποσοστὰ ταῦτα ἀποτελοῦν τὴν καθαρὰν ἐπιβάρυνσιν τῶν δικτύων καὶ προκύπτουσι μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ὄσων εἰσπράττουσι διὰ συντάξεις ἀπὸ εἰσφορὰν τῶν ἠσφαλισμένων (6%) καὶ τοῦ κοινωνικοῦ πόρου ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων. Ὡς πρὸς τὸν πόρον τοῦτον, λόγῳ ἀσφαλείας τοῦ Νόμου, οἱ μὲν Σ.Ε.Κ. ἐξακολουθοῦν καὶ τὸν εἰσπράττουσι, οἱ δὲ Σ.Π.Α.Π. οὐχί. Οὕτω δικαιολογεῖται καὶ τὸ σοβαρὸν ἐπὶ πλείον ποσοστὸν τῶν Σ.Π.Α.Π. ἐναντι τοῦ τῶν Σ.Ε.Κ.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Ἀλληλοβοηθείας τὸ ποσοστὸν τῆς ἐργοδοτικῆς εἰσφορᾶς ἀνέρχεται εἰς 6,5% διὰ τοὺς Σ.Ε.Κ. καὶ 6% διὰ τοὺς Σ.Π.Α.Π. ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας ἀνεῦ τῶν δευτερευουσῶν ἀπολαυῶν.

Ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Προνοίας τὸ ποσοστὸν εἶναι 3% δι' ἀμφότερα τὰ δίκτυα.

Ὑπὲρ τοῦ Ι.Κ.Α. καταβάλλεται διὰ μέρος τοῦ ἐκτάκτου προσωπικοῦ 15%.

Ἐπομένως τὸ σύνολον τῶν ἐπιβαρύνσεων διὰ κοινωνικὴν πρόνοιαν τῶν σιδηροδρομικῶν δικτύων εἰς ποσοστὰ ἐπὶ τῶν μισθοδοσιῶν εἶναι:

	Σ.Ε.Κ.	Σ.Π.Α.Π.
Διὰ συντάξεις	20 %	29,4 %
Ταμείον Ἀλληλοβοηθείας	6,5 %	6 %
Ταμείον Προνοίας	3 %	3 %
Σύνολον	29,5 %	38,4 %

β) Αὐτοκίνητον.

64.— Ἡ ἐπιχείρησις τοῦ αὐτοκινήτου ἐπιβαρύνεται δι' ὅλον τὸ προσωπικόν, πλὴν τῶν ὁδηγῶν (εἰσπράκτορες, σταθμάρχαι, ἐλεγκταί, προσωπικὸν γραφείων) μὲ ποσοστὸν 15% ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν ὑπὲρ τοῦ Ι.Κ.Α.

Διὰ τοὺς ὁδηγούς, οἱ ὅποιοι ὡς πρὸς τὴν σύνταξιν, εἶναι ἠσφαλισμένοι εἰς τὸ Ταμείον Συντάξεων Αὐτοκινητιστῶν, καταβάλλουσι διὰ τὸν κλάδον ὑγείας καὶ προνοίας εἰς τὸ Ι.Κ.Α. 9,25%, εἰς δὲ τὸ Ταμείον Συντάξεων Αὐτοκινητιστῶν παγίως δρχ. 40 μηνιαίως δι' ἕκαστον αὐτοκίνητον.

Τὸ ποσοῦν τοῦτο ἀνέρχεται εἰς 1,2 - 1,5% ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως ἀπολαυῶν τοῦ ὁδηγοῦ ἐναντι τοῦ 5,75% τὸ ὅποιον καταβάλλεται εἰς τὸ Ι.Κ.Α. διὰ τὸν κλάδον τῆς συντάξεως διὰ τοὺς λοιποὺς μισθωτοὺς τοῦ αὐτοκινήτου.

Ἐπιβαρύνσεις πρὸς ὑποστήριξιν τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας.

65.— Τοιαύτη ἐπιβάρυνσις, ἐπιβληθεῖσα ὑπὸ τοῦ Κράτους εἰς τοὺς Σ.Ε.Κ. πρὸς ὑποστήριξιν τῆς ἐγχωρίου λιγνιτοπαραγωγῆς, εἶναι ἢ διὰ τοῦ Ν. 1640 τοῦ ἔτους 1951, ἐπιβληθεῖσα ὑποχρεωτικὴ κατανάλωσις λιγνίτου ἐκ τῶν 25 ἡμερησίως. Ὁ λιγνίτης οὗτος, λόγῳ μικρᾶς θερμαντικῆς ἰκανότητος, δὲν χρησιμοποιεῖται εἰς ἀτμαμάζας, ἀλλὰ μόνον εἰς βοηθητικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ διὰ θέρμανσιν ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας ἀποδόσεως.

Τὸ καταβαλλόμενον ποσὸν ἑτησίως διὰ τὴν προμήθειαν τοῦ λιγνίτου ἀνέρχεται εἰς 25 X 365 X 380 δρχ. ἀνά τόννον = 3.500.000 δρχ. περίπου.

Ἡ πραγματικὴ ἐπιβάρυνσις εἶναι δυσχερὲς νὰ ἐκτιμηθῇ.

Ἐπιβαρύνσεις διάφοροι.

66.— Εἰς τὴν παράγραφον ταύτην θὰ ἐξετάσωμεν διαφόρους ἐπιβαρύνσεις, αἵτινες ὑφίστανται διὰ τὰς ὀργανωμένας μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ δὴ τὸν σιδηρόδρομον καὶ τῶν ὁποίων ἡ ἐκτίμησις εἰς ἀριθμοὺς δὲν εἶναι ἐφικτή.

Αἱ ἐπιβαρύνσεις αὗται ἐπιβάλλονται, συνήθως, ὑπὸ τοῦ Κράτους πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ κοινῆς συμφέροντος.

α) Ὑποχρέωσις διατηρήσεως γραμμῶν ἢ σταθμῶν, τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλεσις εἶναι ἑλλειμματικὴ (π.χ. ἡ διατήρησις τῆς γραμμῆς τῶν ΣΒΔΕ καὶ Πύργου—Κατακόλου).

β) Ὑποχρέωσις δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων καὶ ἐφαρμογῆς αὐτῶν ἐξ ἴσου εἰς ὅλους τοὺς πελάτας.

γ) Ὑποχρέωσις τηρήσεως δρομολογίων καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων ἐντὸς ὀρισμένης προθεσμίας.

δ) Ἀπαγόρευσις ἐφαρμογῆς τιμολογίων συναγωνισμοῦ ἢ καθυστέρησις διὰ τὴν ἔγκρισιν τοιούτων τιμολογίων.

ε) Ὑποχρέωσις ἐφαρμογῆς μειωμένων κομιστῶν ἢ καὶ δωρεῶν μεταφορᾶς ὀρισμένης κατηγορίας προσώπων ἢ ἀγαθῶν (Ταχυδρομείον, στρατιωτικὰ μεταφορὰ κ.λ.π.).

Αἱ ἀνωτέρω ὑποχρεώσεις ἀφοροῦν κατὰ κανόνα τὸν σιδηρόδρομον. Καθ' ἣν ἐποχὴν εἶχε τὸ μονοπώλιον τῆς μεταφορᾶς, ὁ σιδηρόδρομος ἠδύνατο εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν ὡς ἄνω ὑποχρεώσεων νὰ αὐξάνῃ τὰ κόμιστρα δι' ἄλλας κατηγορίας πελατῶν. Σήμερον, δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀσκήσῃ τοιαύτην τιμολογιακὴν πολιτικὴν καὶ ὡς ἐκ τούτου αἱ ἀνωτέρω ὑποχρεώσεις ἐπιβαρύνουσι τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ σιδηρόδρομου εἰς ὄφελος εἴτε τοῦ δημοσίου εἴτε ὀρισμένης κατηγορίας πελατῶν.

Αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν δι' αὐτοκινήτων μεταφορᾶς ἐπιβατῶν (λεωφορείων) ὑπάκουται εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς κατηγορίας Ε' λόγῳ τῆς ὑποχρεώσεως μεταφορᾶς ἀναπήρων καὶ πολυτέκνων μὲ ἐκπτώσιν 50 %.

Ἡ ἐκτίμησις τῶν ὡς ἄνω ἐπιβαρύνσεων εἶναι λίαν δυσχερής, ἂν μὴ ἀδύνατος. Παρέχουν ὅμως στοιχεῖα διὰ τὴν μελέτην τοῦ οἰκονομικοῦ κόστους ἑνὸς μεταφορικοῦ μέσου, ὡς καὶ διὰ τὴν μελέτην τῶν μέτρων συντονισμοῦ.

Δαπάναι διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ συντήρησιν τῶν ὁδῶν.

67.— Πρὸς ὁλοκλήρωσιν τῆς ἐρεῦνης τοῦ κόστους τῆς ὁδικῆς μεταφορᾶς εἶναι ἀνάγκη ὅπως ἐξετασθῆ καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ, ἐπὶ τῆς ὁποίας κυκλοφορεῖ τὸ αὐτοκίνητον. Ἡ ἐξέτασις αὕτη εἶναι ἀναγκαῖα, τόσον διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν προσέγγισιν πρὸς τὸ πραγματικὸν κόστος τῆς ὁδικῆς μεταφορᾶς, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἐπὶ ἴσῃ βάσει σύγκρισιν αὐτῆς πρὸς τὴν μεταφορὰν διὰ σιδηροδρόμου, ἥτις ἐπιβαρύνεται μὲ τὰς δαπάνας τῆς σιδηρᾶς ὁδοῦ.

Κατ' ἀρχὴν γίνεται δεκτὸν ὅτι αἱ δαπάναι ἀρχικῆς διανοίξεως καὶ κατασκευῆς τῆς ὁδοῦ (ἀξία ἐκτάσεων κ.λ.π.) δὲν πρέπει νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν, ὅπως δὲν ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν καὶ αἱ δαπάναι ἀρχικῆς κατασκευῆς τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς. Ἐλέχθη καὶ ἀνωτέρω ὅτι ἡ κατασκευὴ τῶν ὁδῶν δὲν ἐξυπηρετεῖ μόνον τὴν κυκλοφορίαν τῶν ὀχημάτων, ἀλλὰ γενικωτέρους κοινωνικοὺς σκοπούς. Ἐξ ἄλλου ἡ ἐξέυρεσις τοῦ κόστους τῆς διανοίξεως καὶ κατασκευῆς μιᾶς ὁδοῦ καὶ ἀναγωγῆ τοῦ κόστους τούτου εἰς τὰς σημερινὰς οἰκονομικὰς συνθήκας παρουσιάζει ἀνυπερβλήτου δυσχερείας. Ἀλλὰ καὶ ἐὰν ἐξυπηρετοῦν τοιοῦτον κόστος, θὰ πρέπει νὰ κατανοηθῆ τούτο μεταξὺ τοῦ συνόλου τῶν αὐτοκινήτων ἀπ' ἑνὸς καὶ τῶν λοιπῶν ὠφελουμένων ἢ χρησιμοποιουμένων τὴν ὁδὸν προσώπων, πρᾶγμα ἐπίσης λίαν δυσχερές.

Εἶναι βέβαιον, ἐν τούτοις, ὅτι αἱ δαπάναι διὰ τὰς πάσης φύσεως βελτιώσεις τῆς ὁδοῦ (διόρθωσις χαραξέως, διαπλατύναις, ὁδοστρώμα κ.λ.π.) ὀφείλονται κατὰ μέγιστον μέρος εἰς τὴν κυκλοφορίαν τοῦ αὐτοκινήτου, ἥτις κατόπιν τῆς συνεχοῦς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων τῶν φορτίων καὶ τῶν ταχυτήτων καθιστᾶ ἀναγκαῖα τὰς συνεχεῖς βελτιώσεις καὶ τὴν συντήρησιν τοῦ ὁδικοῦ δικτύου.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω δύνανται νὰ γίνῃ δεκτόν, ὅτι αἱ ἐτήσιαι δαπάναι ἀνανεώσεως, βελτιώσεως καὶ συντηρήσεως τῶν ἐθνικῶν καὶ ἐπαρχιακῶν ὁδῶν δεόν κατὰ 90 % νὰ ἐπιβαρύνουν τὸ αὐτοκίνητον ἐν γένει.

Συμφώνως πρὸς στοιχεῖα, ληφθέντα ἐκ τῆς Ὑπηρεσίας τῶν Δημοσίων Ἔργων, διὰ τὸν ὡς ἄνω σκοπὸν, διετέθησαν κατὰ τὰ ἔτη 1952 - 1956 τὰ ἑξῆς ποσά :

ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ

Έτη	Εθνικοί δδοί	Έπαρχ. δδοί	Σύνολον
1952 - 53	50.000.000	35.000.000	85.000.000
1953 - 54	80.000.000	40.000.000	120.000.000
1954 - 55	143.000.000	40.000.000	183.000.000
1955 - 56 (18μην.)	173.000.000	180.000.000	353.000.000

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ (ΝΕΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ)

1952 - 53	δδοί	41.470.000
	γέφυραι	4.500.000
1953 - 54	δδοί	46.000.000
	γέφυραι	11.000.000
1954 - 55	δδοί	99.000.000
	γέφυραι	11.000.000
1955 - 56 (18μην.)	δδοί	197.000.000
	γέφυραι	31.000.000

Έκοντι τῶν ἀνωτέρω δαπανηθέντων ποσῶν τὸ αὐτοκίνητον ἐν τῷ συνόλῳ καταβάλλει κατ' ἔτος τὰ κάτωθι :

Φόρος καταναλώσεως βενζίνης 130.000 τόν. X 3.000 δρχ.	Δρχ. 390.000.000
Φόρος καταναλώσεως ἀκαθάρτου πετρελαίου 80.000 τόν. X 700 δρχ.	» 56.000.000
Φόρος κυκλοφορίας αὐτοκινήτων	» 120.000.000
Τέλη ταξινόμησεως	» 8.000.000
Φόρος 10 % ὑπὲρ Τομείου Ὀδοποιίας	» 54.000.000
Σύνολον	» 628.000.000

68.— Ἐξεταστέον ἤδη κατὰ πόσον τὸ φορτηγὸν καὶ λεωφορεῖον αὐτοκίνητον, τὰ ὅποια λόγῳ διαστάσεων καὶ βάρους προκαλοῦν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν δαπανῶν διὰ τὴν βελτίωσιν καὶ συντήρησιν τῶν ὁδῶν, ἐπιβαρύνονται ἀναλόγως πρὸς τὴν ὑπ' αὐτῶν προκαλουμένην δαπάνην.

Εἶναι λίαν δυσχερεῖς, ἂν μὴ ἀδύνατον, νὰ γίνη, ἔστω καὶ κατὰ προσέγγισιν κατανομή τῶν δαπανῶν συντηρήσεως τῶν ὁδῶν εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας τῶν κυκλοφορούντων ἐπ' αὐτῶν ὀχημάτων.

Πάντως, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐλέχθη, εἰς τὰ βαρέα φορτηγὰ αὐτοκίνητα καὶ τὰ λεωφορεῖα δεόν νὰ καταλογισθῆ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς δαπάνης ταύτης.

Ἄφ' ἑτέρου, ὡς πρὸς τὰς ἐκ φόρων ἐπιβαρύνσεις, ἡ κατηγορία αὕτη τῶν

αυτοκινήτων ασφαλώς δεν συμβάλλει αναλόγως τῆς δαπάνης, ἢ προκαλεῖ. Ἐκ τοῦ φόρου καταναλώσεως τῆς βενζίνης, ὅστις ἀποτελεῖ τὸ κυριώτερον ἐκ τῆς κατηγορίας ταύτης ἔσοδον τοῦ δημοσίου, πολὺ μικρὸν ποσοστὸν προέρχεται ἐκ τῆς κατηγορίας ταύτης τῶν αυτοκινήτων, δεδομένου ὅτι τὸ μέγιστον ἐξ αὐτῶν εἶναι πετρελαιοκίνητα. Ἐπίσης ὁ φόρος κυκλοφορίας ἐν καταβάλλουν τὰ αυτοκίνητα ταῦτα οὐδόλως εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν δαπάνην τῶν ὁδῶν ἢν προκαλοῦν.

Παραθέτομεν ἐνδεικτικῶς τὰ ποσὰ τοῦ φόρου κυκλοφορίας ἀνὰ ἑξά-
μηνον διαφόρων κατηγοριῶν αυτοκινήτων:

Ἐπιβατικὰ ἰδιωτ. χρήσεις φορολογησίου ἰσχύος 10 ἵππων	Δρχ.	2.000.-
Ἐπιβατικὸν αὐτοκίνητον δημοσίας χρήσεως ἰσχύος 10 ἵππων	»	500.-
Φορτηγὸν ἰδιωτικῆς χρήσεως ὠφελ. φορτ. 6 τόννων	»	2.000.-
Φορτηγὸν δημοσίας χρήσεως	» » » »	» 950.-
Λεωφορεῖα 24 θέσεων	»	» 750.-

Εὐνοιαὶ καὶ πλεονεκτήματα.

Ἀπαλλαγὴ ἐκ τῆς ὑποχρέωσεως συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ.

69.— Ἡ ἀπαλλαγὴ αὕτη ἀφορᾷ τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ αυτοκινήτου, ἣτις ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν σιδηρόδρομον δὲν ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ, ἐπὶ τῆς ὁποίας κυκλοφορεῖ.

Ἐκ τῆς ἐρεύνης εἰς τὸ προηγούμενον κεφάλαιον τῶν ἐπιβαρύνσεων, διεπιστώθη ὅτι ἡ ἀπαλλαγὴ αὕτη ἀποτελεῖ εὐνοίαν διὰ τὸ φορτηγὸν καὶ λεωφορεῖον αὐτοκίνητον, ἅτινα ἐνδιαφέρουν τὴν παρούσαν μελέτην καὶ τὰ ὁποῖα δὲν ἐπιβαρύνονται ἀναλόγως μὲ τὴν φθοράν, τὴν ὁποίαν προκαλοῦν εἰς τὰ ὁδοστρώματα καὶ τὰς ἀπαιτήσεις διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν ὁδῶν.

Κορεσμός.

70.— Ἐκ πρώτης ὄψεως ὁ κορεσμός, ὁ ὁποῖος ἔχει ἐπιβληθῆ εἰς τὰ φορτηγὰ καὶ λεωφορεῖα αὐτοκίνητα, ἀποτελεῖ πλεονέκτημα διὰ τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ αυτοκινήτου.

Δεόν ἐν τούτοις νὰ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι ὁ ἔλεγχος τοῦ κομίστρου τὸν ὁποῖον ἀσκεῖ τὸ Κράτος, δὲν ἐπιτρέπει ὑπερβολικὰ ὀφέλη ἐκ τοῦ κορεσμοῦ καὶ ἐξασφαλίζει μόνον ὑγιεῖς μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ὑπεραστικά λεωφορεῖα, εἰς περιοχὰς τινεὶς τὰ κυκλοφοροῦντα εἶναι περισσώτερα τῶν ὑφισταμένων ἀναγκῶν καὶ ἡ ἀπόδοσις τῶν ἐπιχειρήσεων λίαν πενιχρά.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ φορτηγὰ, μέχρι πρό τινας, ὑφίστατο πληθωρισμὸς καὶ ὁ μεταξὺ αὐτῶν τῶν ἰδίων συναγωνισμὸς ἐντουώτατος. Ἡδὲ, μὲ τὰ μέτρα ἅτινα ἐλήφθησαν κατὰ τῆς ὑπερφορτώσεως, ἡ κατάστασις ἀπὸ ἀπόψεως συναγωνισμοῦ καὶ κομίστρων ἐβελτιώθη σημαντικῶς. Διὰ τὸ φορτη-

γόν όμως δημοσίας χρήσεως υφίσταται επικίνδυνος συναγωνιστής τῶ φορτηγὸν ἰδιωτικῆς χρήσεως, ἢ κυκλοφορία τοῦ ὁποίου διαρκῶς αὐξάνει.

Μεταξὺ ἀπογραφῆς 1954 καὶ 1956 ἔχομεν τοὺς ἐξῆς ἀριθμοὺς κυκλοφορούντων φορτηγῶν ἰδιωτικῆς χρήσεως :

1954: 6.700

1956: 10.300

Ἐν συμπεράσματι, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι ὁ υφιστάμενος κορεσμὸς δὲν ἀποτελεῖ ἀισθητὸν πλεονέκτημα διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ ὑπερασπτικοῦ λεωφορείου καὶ τοῦ φορτηγοῦ.

Ἄντιπαραβολὴ ἐπιβαρύνσεων καὶ εὐνοϊῶν.

71.— Βάσει τῶν ἀναπτυχθέντων εἰς τὰς προηγουμένας παραγράφους, δυνάμεθα νὰ συνοψίσωμεν, ὡς κατωτέρω, τὰς ἐπιβαρύνσεις καὶ εὐνοίας μεταξὺ τῶν δύο μεταφορικῶν μέσων, σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, πρὸς εὐχερεστέραν ἀντιπαραβολὴν αὐτῶν :

α) Σιδηρόδρομος.

αα) Ἐπιβαρύνσεις Κοινωνικῆς Πρενείας. Σύνολον 30 - 38 % ἐναντι 11 - 15 % τοῦ αὐτοκινήτου.

αβ) Ὑποχρέωσις καταναλώσεως ἐγχωρίου λιγνίτου.

αγ) Ὑποχρέωσις διατηρήσεως ἐλλειμματικῶν γραμμῶν ἢ σταθμῶν.

αδ) Ὑποχρέωσις δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων καὶ ἐξ ἴσου ἐφαρμογῆς αὐτῶν.

αε) Ὑποχρέωσις τηρήσεως δρομολογίων.

αστ) Δυσκαμψία ἐφαρμογῆς τιμολογίων συναγωνισμοῦ.

αζ) Ἐφαρμογὴ μειωμένων κομίστρων ἢ δωρεῶν μεταφορᾶς.

β) Αὐτοκίνητον.

βα) Φόρος 1 % ἐπὶ τῶν ἀκαθάριστων εἰσπράξεων τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων.

ββ) Φόρος καταναλώσεως καυσίμων (βενζίνης ἢ πετρελαίου).

βγ) Φόρος κυκλοφορίας.

βδ) Τέλη ταξινόμησεως.

βε) Φόρος ὑπὲρ Ταμείου Ὁδοποιίας.

Πλεονεκτήματα.

* Ἀπαλλαγὴ ὑποχρέωσεως συντηρήσεως τῆς ὁδοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ'

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ - ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ - ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΡΧΑΙ

Τὰ κατωτέρω γενικῶς περί συναγωνισμοῦ καὶ συντονισμοῦ ἐκτιθέμενα, ἐρύμαθα ἐκ μελέτης ἐμπειρογνηρόνων τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην.

Ἄρχαί τοῦ Συντονισμοῦ.

72.— Ἡ πολιτικὴ τοῦ συντονισμοῦ τῶν μεταφορῶν ἔχει προσδιορισθῆ κατόπιν ἀποφάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐσωτερικῶν Μεταφορῶν τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην, ὡς «ἡ ἀναζήτησις τῆς χρησιμοποιοῦσεως τῶν μεταφορικῶν μέσων, τὰ ὅποια, διὰ τὴν ὁλότητα, παρουσιάζουν τὸ μικρότερον κόστος, ἤτοι τὸ πραγματικὸν ἐλάχιστον κόστος ὄλων τῶν παραγόντων, αἵτινες ὑπεισέρχονται διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς πλήρους μετακινήσεως τῶν προσώπων ἢ πραγμάτων».

Ὁ συντονισμὸς τῶν μεταφορῶν συνίσταται ἐπαμένως ἀφ' ἑνὸς εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς μειώσεως τοῦ πραγματικοῦ κόστους, διὰ τὴν ὁλότητα ἑκάστου μέσου μεταφορᾶς καὶ τῶν συναφῶν πρὸς τὴν, κυρίως, μεταφορῶν ἐργασιῶν, καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν καταλλήλων μεθόδων, ὥστε νὰ ἐξασφαλισθῆ ὅπως ἑκάστη μεταφορὰ βενεργηθῆ διὰ μέσου, τὸ ὅποion εἰς τὴν εἰδικὴν περίπτωσιν κοστίζει ὀλιγώτερον εἰς τὴν ὁλότητα.

73.— Ὁ συντονισμὸς τῶν μεταφορῶν δύναται νὰ νοηθῆ κατὰ δύο διαφορετικοὺς τρόπους :

α) Περιορισμὸς ἢ κατάργησις τῆς δυνατότητος προτιμήσεως, ἐκ μέρους τοῦ πελάτου, διὰ διοικητικοῦ περιορισμοῦ τῶν προσφερομένων δυνατοτήτων μεταφορᾶς καὶ κατεύθυνσις οὕτω ἑκάστης μεταφορᾶς πρὸς τὸ μέσον, τὸ ὅποion κρίνεται ὡς οἰκονομικώτερον διὰ τὸ σύνολον.

β) Ἐλευθερία ἐκλογῆς ἐκ μέρους τοῦ πελάτου, ἀλλὰ διὰ καταλλήλου τιμολογίου προσανατολισμὸς πρὸς τὸ μέσον, τὸ ὅποion συμφέρει εἰς τὴν ὁλότητα.

Ἡ πρώτη μέθοδος τοῦ συντονισμοῦ καλεῖται διοικητικὴ καὶ ἡ δευτέρα τιμολογιακὴ.

Ἐλευθερία ἐκλογῆς ἐκ μέρους τοῦ πελάτου.

74.— Ἡ ἐκλογὴ τοῦ πελάτου δὲν ἐξαρτᾶται μόνον ἀπὸ τὴν τιμὴν τῆς μεταφορᾶς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ συναφῆ τοῦ ἐκλεγέντος τρόπου μεταφορᾶς πλεονεκτήματα. Πλεονεκτήματα ὕλικά, ὅπως εἶναι ἡ διάρκεια τῆς μεταφορᾶς ἢ πλεονεκτήματα ὑποκειμενικά, ὅπως εἶναι ἡ εὐχαρίστησις νὰ χρησιμοποιηθῆ ἰδιωτικὸν αὐτοκίνητον. Ἐάν εἶναι δυνατόν νὰ ἐκτιμηθοῦν κατὰ προσέγγισιν τὰ πρῶτα, δὲν εἶναι τοῦτο δυνατόν καὶ διὰ τὰ δεύτερα. Ἐν σύστημα συντονισμοῦ, τὸ ὅποιον θὰ ἄγνοιε τὴν ἐλευθέρην ἐκλογὴν τοῦ μέσου μεταφορᾶς, θὰ ὑπελόγιζε κατὰ τρόπον κάπως αὐθαίρετον ἅπαντα τὰ πλεονεκτήματα καὶ μειονεκτήματα ἐκάστου μέσου μεταφορᾶς. Ἐν τοιαύτῳ συστήμα θὰ ἐξηφάνιζε τὸν συναγωνισμὸν, ὅστις εἰς χώρας μὲ ἐλευθέρην οἰκονομίαν ἀπέμεινε ὡς ὁ κύριος παράγων τῆς τεχνικῆς καὶ ἐμπορικῆς προόδου καὶ μείωσης τοῦ κόστους. Τέλος, θὰ ἀπέβαλλεν εἰς τοὺς πελάτας ἓνα περιορισμὸν δυσκόλως ὑποφερόν.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους, ἡ Ἐπιτροπὴ Ἐσωτερικῶν Μεταφορῶν, διὰ τῆς ὑπ' ἀρ. 162 Ἀποφάσεώς της, καθώρισεν, ὅτι «ὁ πελάτης, δέον νὰ ἀπολαυβάνῃ τῆς ἐλευθερίας ἐκλογῆς τοῦ τρόπου μεταφορᾶς ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν μέσων τῶν παρεχόμενων ἀπὸ ἓνα σήμιλλον συστήματος μεταφορᾶς ὑγιούς καὶ ἀπληθαγμένου παντός μονοπώλιου ἢ καταστάσεως ἰσοδυνάμου πρὸς μονοπώλιον, ἐξαιρέσει τῶν περιπτώσεων ὅπου ἡ φύσις ἢ ἡ σημασία τῆς μεταφορᾶς δὲν ἐπιτρέπουν εἰς πλείονα μίση νὰ ἐξασφαλίσουν οἰκονομικὴν ἀμειτάλλευσιν».

Ἀνάλογος ἀπόφασις ἔχει ληφθῆ καὶ εἰς σύσκεψιν κληθείσαν «τῆς στρογγυλῆς τραπέζης» οργανωθεῖσαν τῇ πρωτοβουλίᾳ τοῦ Διεθνoῦς Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου.»

Δυνατότητες ἐπεμβάσεως τῆς Δημοσίας Ἀρχῆς ἐπὶ τῶν τιμολογίων μεταφορᾶς.

75.— Αἱ διοικήσεις τῶν σιδηροδρόμων εἶναι εἰς θέσιν νὰ πραγματοποιήσουν μίαν ἐσωτερικὴν κατανομήν τῶν ἐπιβαρύνσεων ἐπὶ τῶν διαφόρων εἰδῶν μεταφορᾶς.

Δύνανται ἐπομένως, θεωρητικῶς, νὰ καθορίσουν τὰ τιμολόγια τῶν ἀνεξαρτήτως τοῦ εἰδικoῦ κόστους ἐκάστης μεταφορᾶς καὶ νὰ ἐφαρμόσουν π.χ. τιμολόγησιν καθαρῶς κατ' ἀξίαν (ad valorem).

Ἡ ὀδικὴ μεταφορὰ δι' ἴδιον λογαριασμὸν (ἰδιωτικῆς χρήσεως), ὡς ἐκ τῆς φύσεώς της δὲν ἔχει ὑποχρέωσιν ἐφαρμογῆς τιμολογίου.

Ἡ ὀδικὴ μεταφορὰ ἐπιφορευμάτων διὰ λογαριασμὸν τρίτου (δημοσίας χρήσεως) διεξάγεται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ πολλὰς μικροεπιχειρήσεως. Θὰ ἴτε μάταιον, πρὸ τῆς πληθώρας τῶν ἐπιχειρήσεων, νὰ ἐπιζητηθῆ τις

νά επιβάλῃ, διὰ διοικητικῶν ἐλέγχων, τὴν τήρησιν τῶν καθορισθέντων ὑπὸ τῆς δημοσίας ἀρχῆς τιμολογίων.

Ἡ διοικήσις δύναται νά ὀρίσῃ ὀριστὰ τιμολόγια (μέγιστα), τῶν ὁποίων τὴν τήρησιν δύναται νά ἀξιῶσῃ ὁ πελάτης. Δὲν δύναται, πραγματικῶς, νά ἐπιβάλῃ ὀρισμένα τιμολόγια ἢ ἐλάχιστα τιμολόγια, παρὰ μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν ἐπαγγελματικῶν μεταφορέων.

Ἄλλ' αἱ ἐπιχειρήσεις τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς εἶναι πολὺ μικραὶ διὰ νά εἶναι εἰς θέσιν νά πραγματοποιοῦν ἰσωτερικόν συμφητισμὸν μεταξὺ τῶν διαφόρων εἰδῶν μεταφορᾶς, ἐπομένως τὰ τιμολόγια τῶν δὲν εἶναι δυνατὸν νά ἀπομακρύνωνται πολὺ ἀπὸ τὸ πραγματικὸν κόστος μεταφορᾶς.

Συντονισμὸς διὰ τιμολογιακοῦ συναγωνισμοῦ.

76.— Ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθέρου οἰκονομίας, εἶναι φυσικόν ὅτι ἡ καλύτερα καὶ ἀπλουστερα μέθοδος συντονισμοῦ εἶναι νά ἐπιτραπῇ ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμὸς, ἀφοῦ, προηγουμένως, τὰ διάφορα μέσα μεταφορᾶς ἔχουν τεθῆ ὑπὸ ἴσην μεταχείρισιν.

Ὁ συναγωνισμὸς ἐγγυᾶται, ὅτι τὰ τιμολόγια θὰ εἶναι τὰ χαμηλότερα, ἐκεῖ ὅπου τὸ κόστος εἶναι μικρότερον καὶ τίποτε δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὴν βελτίωσιν ἢ τὰς τεχνικὰς καὶ ἐμπορικὰς προόδους.

Κατ' ἀρχήν, λόγῳ τοῦ μικροῦ μεγέθους τῶν ἐπιχειρήσεων ὀδικῆς μεταφορᾶς, θὰ ἦτο συγχρόνως οὐτοπία καὶ ἀνωφελῶς ἐπιβαρυντικόν διὰ τὴν ὁλότητα νά ἐπιζητηθῆ ἡ ἐπέκτασις τῶν ὑποχρεώσεων τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας τῶν σιδηροδρόμων εἰς τὰς, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς αὐτοὺς, ἐπιχειρήσεις ταύτας. Δὲν θὰ προέκυπτεν ἄλλο τι παρὰ αὐξήσις τοῦ συνολικοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς χωρὶς πραγματικὸν πλεονέκτημα διὰ τὴν ὁλότητα. Οἱ μεταφορεῖς ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ὑπόκεινται εἰς τὴν ὑποχρέωσιν νά μεταφέρουν, ὅπως οἱ ἔμποροι εἰς τὴν ὑποχρέωσιν νά πωλοῦν. Δὲν δύναται τις νά τοὺς ζητήσῃ περισσότερα, ἐκτὸς ἐὰν ἀπολαμβάνουν ἑνὸς μονοπωλίου ἢ ἐγγυήσεων. Ἡ ὀρθὴ λύσις εἶναι νά μειωθοῦν αἱ ὑποχρεώσεις τῶν σιδηροδρόμων καὶ ὄχι νά ἐπεκταθοῦν αὐταὶ καὶ εἰς τὰ λοιπὰ μεταφορικὰ μέσα.

77.— Ἐννοεῖται, ὅτι τὰ ἀνωτέρω δὲν ἀφοροῦν τὰς ἐκ τῆς ἐργατικῆς καὶ κοινωνικῆς νομοθεσίας ὑποχρεώσεις. Ἀλλὰ ἐὰν αἱ ὑποχρεώσεις αὐταὶ δὲν ἐπεκταθοῦν καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἐκτελοῦν μεταφορὰς δι' ἴδιον λογαριασμὸν, ὡς καὶ εἰς τοὺς βιοτέχνους μεταφορεῖς, τοὺς ὀδηγοῦντας τὸ ἴδιον αὐτοκίνητον, τότε ὑπάρχει κίνδυνος νά ἀναπτυχθοῦν αἱ μεταφοραὶ ἰδιωτικῆς χρήσεως καὶ νά εὐνοηθοῦν αἱ μεταφορικαὶ μικροεπιχειρήσεις εἰς βάρος τῶν σοβαρωτέρων μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων ἐπὶ ζημίᾳ τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς αὐτὰς προσωπικοῦ, τὸ ὁποῖον ἐπωφελεῖται ἐκ τῶν ἐν λόγῳ ὑποχρεώσεων.

78.— Αἱ δαπάναι προσωπικοῦ ἀποτελοῦν ἕνα σημαντικὸν μέρος τοῦ

κόστους τῆς μεταφορᾶς, ἔλως ἰδιαίτερός εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Ἡ μείωσις τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς δὲν πρέπει νὰ ἀναζητηθῆ εἰς βάρος τῆς ἀμειβῆς τοῦ προσωπικοῦ. Διὰ νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀποψιν τοῦ ζητήματος, ἔνα ἱκανοποιητικὸν κοινωνικὸν ἐπίπεδον εἶναι βασικὸν στοιχείου τῆς ποιότητος τῆς παρεχομένης ὑπηρεσίας καὶ τῆς παραγωγικότητος τοῦ προσωπικοῦ. Πρὸ ὀλίγου χρόνου ἀκόμη, ἡ ἐργατικὴ νομοθεσία εἰς τὸν σιδηρόδρομον ἐπαιξε πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὴν γενικὴν κοινωνικὴν πρόδον καὶ ἐδωρεῖτο ὅτι δὲν ὑφίστατο παρὰ μίαν χρονικὴν διαφορὰ μεταξὺ τοῦ κοινωνικοῦ καθεστώτος τῶν σιδηροδρομικῶν καὶ τῶν τοιούτων τῶν ἄλλων ἐπαγγελμάτων. Φαίνεται δὲν συμβαίνει πλέον τὸ ἴδιον σήμερον, κυρίως ἔνεκα τῆς μείωσις τῆς ἀναλογίας τῶν ἐργατῶν τοῦ σιδηροδρόμου πρὸς τὸν ὀλικὸν ἀριθμὸν τῶν ἐργατῶν. Διὰ νὰ ἀποφευχθῆ ὥστε ἐνδεχομένη παραχώρησις ἐδικῶν πλειοεκτημάτων εἰς τοὺς σιδηροδρομικοὺς νὰ μὴ στραφῆ ἐναντίον των λόγω αὐξήσεως τοῦ κόστους τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς καὶ μείωσις οὕτω τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ σιδηροδρόμου, εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως ὁ σιδηρόδρομος ἔχη τὴν ὑψηλοτέρην δυνατὴν παραγωγικότητα.

79. — Ἡ ἐπιβολὴ τῶν αὐτῶν ὑποχρεώσεων εἰς τὰ διάφορα μέσα συγκοινωνίας συνίσταται, κατ' ἀρχήν, εἰς τὴν ἐξίσωσιν τοῦ γενικοῦ χαρακτήρος φόρων, πρᾶγμα σχετικῶς εὐχερές, κατόπιν εἰς τὴν πληρωμὴν παρὰ τῶν φορητῶν αὐτοκινήτων καὶ λεωφορείων δαπανῶν ὑποδομῆς κατ' ὃ μέτρον προκαλοῦνται ὑπ' αὐτῶν καὶ τέλος εἰς τὴν καταβολὴν εἰς τὸν σιδηρόδρομον τῶν ἐπιβαρύνσεων, αἵτινες προκύπτουν ἐκ τῆς λειτουργίας του, ὡς μέσου ἐκτελοῦντος δημοσίαν ὑπηρεσίαν καὶ τῶν ὁποίων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀπαλλαγῆ, ἢ ἐν ἀδυναμίᾳ εἰς τὴν ἐπαύξησιν διὰ φορολογίας τοῦ κόστους τῶν ἄλλων μέσων μεταφορᾶς πρὸς συμψηφισμὸν τῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους τῆς σιδηροδρομικῆς μεταφορᾶς λόγω τῶν ἔνω ὑποχρεώσεων.

Ἄλλ' ὅμως εἶναι ἀφ' ἐνὸς ἀδύνατον νὰ ὑπολογισθῆ μὲ ἀνεκτὴν προσέγγισιν τί στοιχίζουν αἱ ἐκ τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας ὑποχρεώσεις εἰς τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἀφ' ἑτέρου δὲν ὑπάρχει μίθοδος ἀκριβοῦς ὑπολογισμοῦ καὶ καταμερισμοῦ τῶν δαπανῶν ὑποδομῆς εἰς ἐκάστην κατηγορίαν ὀχημάτων, κυκλοφορούντων ἐπὶ τῶν ὁδῶν. Αἱ δαπάναι οὗτοι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ καθορισθοῦν ἐπὶ τοῦ παρόντος παρὰ κατὰ τρόπον ἀρκετὰ ἀσφαίρετον.

Παρὰ τὴν προσπάθειαν, ἡ ὁποία δύναται νὰ καταβληθῆ διὰ τὴν ἐπιβολὴν ἴσων ὄρων συναγωνισμοῦ μεταξὺ διαφόρων μέσων μεταφορᾶς, δὲν θά ὑπάρξῃ ποτὲ βεβαιότης, ὅτι ἐπιτεύχθη τοῦτο.

Συναγωνισμός Σιδηροδρόμου και όδοῦ εἰς τὴν μεταφορὰν ἔμπορευμάτων.

Ἐξέλιξις τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν.

80.— Μεταξὺ τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, τὰ ὅποια δημοσιεύουν στατιστικάς, δὲν ὑπάρχει οὐδὲ ἓν, ὅπου ὁ ἀριθμὸς τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων νὰ μὴν ἔχη αὐξήσῃ τούλάχιστον κατὰ 20 % εἰς διάστημα πησάρων ἔτων, ἦτοι ἀπὸ τοῦ 1949 μέχρι τοῦ 1953.

Ἡ ἑκατοστιαία αὐξήσις τῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος εἶναι ἀκόμη μεγαλύτερα λόγῳ τῆς αὐξήσεως τοῦ ὠφελίμου φορτίου καὶ τῆς ταχύτητος τῶν αὐτοκινήτων. Ἡ ἔλλειψις στατιστικῶν ἐπὶ τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐξαγωγήν ἀκριβῶν ἀριθμῶν, ἀλλὰ εἶναι βέβαιον ὅτι ἀπὸ 15 ἔτων ἡ μεταφορὰ διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων τούλάχιστον ἰδιπλασιάσθη καὶ ἐνίστε ἐτριπλασιάσθη εἰς ὅλας τὰς Χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, καθ' ἣν στιγμήν κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἡ μεταφορὰ ἔμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμου ἀπῆχει παλὺ ἀπὸ τοῦ νὰ αὐξηθῇ κατὰ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν. Εἰς τὰς περισσότερας Χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης οἱ χιλιόμετρικοὶ τόννοι, αἱ μεταφερόμενοι διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων εἰς μέσας καὶ μεγάλας ἀποστάσεις, εἶναι σήμερον τῆς τάξεως τοῦ 15—25 % τῶν χιλιόμετρικῶν τόννων τῶν μεταφερομένων ὑπὸ τοῦ Σιδηροδρόμου εἰς τὰς ἰδίας ἀποστάσεις. Ἐὰν ἀφαιροῦν αἱ μαζικαὶ μεταφοραὶ, διὰ τὰς ὁποίας ὁ σιδηρόδρομος ἔχει ἀκόμη μονοπώλιον ἐκ τῶν πραγμάτων, οἱ μεταφερόμενοι διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων χιλιόμετρικοὶ τόννοι εἰς μέσας καὶ μεγάλας ἀποστάσεις εἶναι εἰς κράτη τινὰ περισσότεροι ἀπὸ τοὺς μεταφερομένους διὰ σιδηροδρόμου.

Ἀπὸ τοῦ 1925 μέχρι τοῦ 1950, τὸ κόστος μεταφορᾶς τοῦ χιλιόμετρικοῦ τόννου διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐμειώθη πλέον τοῦ ἡμίσεος. Φαίνεται ὅτι ἐξακολουθεῖ νὰ μειοῦται ἀλλὰ εἰς ρυθμῶν βραδύτερον. Τὸ κόστος μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμου δὲν ἐμειώθη εἰς τοιοῦτον βαθμὸν κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον.

Ὁ συναγωνισμὸς τῆς ὁδοῦ εἶναι τοσαύτῳ πλέον ἔντονος ἐπὶ μιᾶς γραμμῆς ὅσον ἡ κίνησις ἐπ' αὐτῆς εἶναι σημαντικὴ καὶ εἶναι εὐκολώτερον διὰ τὸν μεταφορέα νὰ ἐξεύρη φορτίον καὶ πρὸς τὰς δύο κατευθύνσεις. Δεδομένου ὅτι ὁ σιδηρόδρομος ἐφαρμόζει ἐπὶ ἴσων ἀποστάσεων, ἴσα τιμολόγια, ἡ ὀλίγον διαφέροντα, ἐπὶ ὄλων τῶν γραμμῶν, καίτοι τὸ κόστος του διαφέρει ἀναλόγως τῆς κινήσεως, ἡ ὁδὸς ἀφαιρεῖ ἔργον ἀπὸ τὸν σιδηρόδρομον ἰδίως ἐπὶ τῶν γραμμῶν ὅπου τὸ κόστος αὐτῆς εἶναι χαμηλόν.

81.— Εἰς τὰς περισσότερας χώρας ἡ σταθερότης καὶ ἡ δημοσίευσις τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων ὡς καὶ ἡ ἔλλειψις ὑποχρεωτικῶν τιμολογίων διὰ τὸ αὐτοκίνητον, διευκολύνουν τὸν συναγωνισμὸν.

Ἐπὶ τῶν κυρίων γραμμῶν μεγάλης ἀποστάσεως, ὁ σιδηρόδρομος δὲν ἐξασφαλίζει πέραν τῶν μαζικῶν μεταφορῶν, παρὰ τὸ περισσεῦον τοῦ ἔρ-

γου πρὸς τὴν πλέον ἐπιφορτισμένην κατεύθυνσιν καὶ τὸ ἔργον τῶν αἰχημῶν. Ἐξ ἀντιθέτου διατηρεῖ σχεδὸν τὸ σύνολον τοῦ ἔργου ἐπὶ δευτερευουσῶν γραμμῶν, ὅπου τὸ κόστος του εἶναι ὑψηλόν.

Σύγκρισις κόστους σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου.

82.— Ἡ σύγκρισις τοῦ κόστους τῶν δύο τούτων μέσων μεταφορᾶς δεικνύει ὅτι κατὰ κανόνα ἡ ὀδική μεταφορὰ εἶναι οἰκονομικώτερα διὰ τὴν ἄλ-
τητα προκειμένου περὶ μικρῶν ἀποστάσεων ἐνῶ ἡ σιδηροδρομική μετα-
φορὰ εἶναι οἰκονομικώτερα εἰς τὰς μεγάλας ἀποστάσεις. Τὸ ὅριον μεταξύ
μικρᾶς καὶ μεγάλης ἀποστάσεως ποικίλλει ἀναλόγως τῆς φύσεως τοῦ ἔμπο-
ρεύματος, τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ ἰδικῶν διακλαδώσεων τῆς σιδηροδρομικῆς
γραμμῆς πρὸς τὸν ἀποστολέα ἢ τὸν παραλήπτην, τέλος ἀναλόγως τῶν
συνθηκῶν εἰς ἑκάστην Χώραν. Ἐννοεῖται ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἰσχύουσιν, ὡς γενι-
κοὶ κανόνες. Αἱ μαζικαὶ καὶ κανονικαὶ μεταφοραὶ ἐπὶ σταθερῶν διαδρομῶν
μετὰ διακλαδώσεων, εἶναι οἰκονομικώτερα ἀνεξαρτήτως ἀποστάσεως, διὰ
σιδηροδρόμου, Ἐφ' ἑτέρου ἡ συμπληρωματικὴ διαπύνη συσκευασίας καὶ
φορτοεκφορτώσεων, ἡ ταχύτης τῆς μεταφορᾶς ἢ αἱ ἔμπορικαὶ ἱκανότητες
τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς ἐπεκτείνουν τὸ οἰκονομικὸν πεδίον τῆς ὁδοῦ παρά τὰς
καταβαλλομένας ὑπὸ τῶν σιδηροδρόμων προσπάθειάς νά κολλιτεριώσουν
τὰς ἔμπορικὰς μεθόδους καὶ νά καταργήσων ἢ διευκολύνων τὰς φορτοεκ-
φορτώσεις.

Αἰαρθρώσις τῶν μεταφορῶν ἔμπορευμά- των διὰ τῆς ὁδοῦ διὰ λογαριασμὸν τρίτου.

83.— Εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, ἡ μεγάλη πλειονότης τῶν ἐπιχειρήσεων
ὀδικῆς μεταφορᾶς δὲν κατέχουν παρὰ ἐν ἡ δύο φορητὰ αὐτοκίνητα. Ἐξ
ἄλλου ἐὰν μεταφορεῖς τινες σταθεροποιεῖν εἰς ὠρισμένες γραμμάς, εἶναι
σπάνιον νά παραμείνουν μονίμως καὶ ἀποκλειστικῶς εἰς αὐτάς, καὶ ἴδιως νά
δεχθοῦν τοιαύτην παραμονὴν ὡς ὑποχρεωτικὴν διὰ διοικητικῶν μέτρων.
Αἱ κανονικαὶ ὑπηρεσίαι μεταφορᾶς ἔμπορευμάτων εἶναι συνήθως ὑπὸ τὴν
ἐκμετάλλευσιν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες κατὰ τὸ μέλλον ἢ ἤττον συνδέονται
μετὰ τὸν σιδηροδρόμον. Εἰς τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς
Εὐρώπης δὲν ὑφίστανται τοιαῦται ὑπηρεσίαι παρὰ ἐπὶ ὠρισμένων ἰδιαιτέ-
ρας σημασίας γραμμῶν, ἢ εἰς ἀντικατάστασιν καταργηθεισῶν σιδηροδρο-
μικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐνῶ ὅλαι αἱ λοιπαὶ μεταφοραὶ διεξάγονται κατόπιν αἰ-
τήσεως τοῦ πελάτου.

Μέτρα συντονισμοῦ σιδηροδρόμου - ὁδοῦ.

84.— Τὰ μέτρα, ἅτινα ἐλήφθησαν ἢ ἀντιμετωπιζοῦνται παρὰ τῶν διαφό-
ρων χωρῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ συντονισμοῦ, εὐνῶνται διὰ τὴν διευκό-

λυσειν τῆς παρούσης μελέτης νά καταταγοῦν εἰς τὰς ἀκολουθοῦσας κατηγορίας :

- Τροποποιήσεις τῆς τεχνικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως ὡς καὶ τοῦ συστήματος τιμολογήσεως τοῦ σιδηροδρόμου.
- Περιορισμός τῆς ἱκανότητος συναγωνισμοῦ τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν διαστάσεων καὶ τῶν βαρῶν τῶν ὀχημάτων εἴτε διὰ τῆς ἀνεπαρκείας τοῦ ὁδικοῦ δικτύου.
- Καθαρισμός τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ τουνάζ τῶν ὀχημάτων.
- Ὑποχρέωσις τῶν μεταφορέων διὰ λογαριασμόν τρίτων νά ἐφαρμόζουσι ὠρισμένα τιμολόγια ἐν ἐξαρτήσει πρὸς τὰ σιδηροδρομικὰ τιμολόγια. Συμβάσεις τιμολογιακαὶ μεταξύ ὀργανώσεων μεταφορέων καὶ σιδηροδρομικῶν δικτύων.
- Παραχώρησις εἰς ἓνα μοναδικὸν ὄργανισμόν τοῦ μονοπωλίου ναυλώσεως φορτηγῶν αὐτοκινήτων. Ἐθνικοποίησις ὀλικῆ ἢ μερικῆ τῶν ἐπιχειρήσεων μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων.
- Ὑποχρέωσις τῶν μεταφορέων δημοσίας χρήσεως νά ἐργάζωνται μὲ ἐγκεκριμένα τιμολόγια καὶ δημοσίως γνωστά.
- Ἀπαγορεύσις ἐκτελέσεως ὠρισμένων μεταφορῶν ὁδικῶς.
- Μέτρα φορολογικὰ.
- Ἐπιβολή εἰς τοὺς μεταφορεῖς δι' ὁδοῦ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ σιδηροδρόμου.

Τροποποιήσις τῆς τεχνικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ τοῦ συστήματος τιμολογήσεως τοῦ σιδηροδρόμου.

85. — Δὲν θὰ ἐκταθῶμεν ἐνταῦθα ἐπὶ τῶν τεχνικῶν προόδων, ἀλλὰ πρέπει νά τεινισθῆ ὅτι τὸ πρῶτον καὶ πλέον ἀπαραίτητον μέτρον συντονισμοῦ ὁδοῦ — σιδηροδρόμου συνίσταται εἰς τὴν ἀναθεώρησιν αὐτῆς τῆς ἰδέας τοῦ σιδηροδρόμου.

Ὁ σιδηρόδρομος ἐπὶ μακρὸν ἐκράτησε τὸ μονοπώλιον τῆς διὰ ξηρᾶς μεταφορᾶς προσώπων καὶ πραγμάτων. Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν σιδηροδρόμων ἔλαβεν εἰς ὅλας τὰς Χώρας τὴν μορφήν δημοσίας ὑπηρεσίας, ὑπεχρεώθησαν δηλαδή νά μεταφέρουν ἐντὸς ὠρισμένου χρονικοῦ διαστήματος πᾶν παραδιδόμενον εἰς αὐτοὺς ἐμπόρευμα καὶ πάντα παρουσιαζόμενον ἐπιβάτην καὶ νά ἐφαρμόζουσι τιμολόγια, τὰ ὅποια ἔχουν προηγουμένως δημοσιευθῆ καὶ ἐγκριθῆ παρὰ τῆς Διοικήσεως, ἰσχύουσιν ἀνευ διακορίσεως τινος μεταξύ τῶν πελατῶν καὶ εἶναι ὅμοια δι' ἴσας ἀποστάσεις. Τὰ τιμολόγια ταῦτα ὑπέστησαν διαφοροποιήσιν ἀναλόγως τῆς μεγάλης ἢ μικρᾶς ἀξίας τῶν πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων.

Σήμερον οἱ σιδηρόδρομοι ἔχουν χάσει τὸ μονοπώλιον καὶ ἐνῶ ἔχουν ἀκόμη

τὰς ὑποχρεώσεις δημοσίας ὑπηρεσίας δὲν ἐξυπηρετοῦν παρά ἐν ὅλῳ ἐν μειοῦ-
μενον μέρος τοῦ ὅλου μεταφορικοῦ ἔργου. Κατὰ τὸ δεύτερον ἡμισυ τοῦ 19ου
αἰῶνος καὶ τὰ 20 πρῶτα ἔτη τοῦ 20ου εἶχεν ἀνεπτυχθῆ μία οἰκονομικὴ θεω-
ρία τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων. Ἀνεξαρτήτως τοῦ εἰδικοῦ κόστους
ἐκάστης μεταφορᾶς καὶ ὑπὸ τὸν μοναδικὸν ὅρον τῆς πραγματοποιήσεως
οἰκονομικῆς ἰσορροπίας διὰ τὸ σύνολον τοῦ δικτύου, τὰ σιδηροδρομικὰ
τιμολόγια ἐβασίζοντο εἰς τὴν ἀπόστασιν καὶ εἰς τὸ εἶδος τοῦ ἐμπορεύματος.
Σήμερον οἱ σιδηρόδρομοι εὐρίσκονται ἐν ἀμέσῳ συναγωνισμῷ, ὄχι μόνον
πρὸς τὰς δι' αὐτοκινήτου μεταφορὰς δημοσίας χρήσεως, εἰς τὰς ὁποίας εἶ-
ναι σχεδὸν ἀδύνατον νὰ ἐπιβληθῆ καθωρισμένοι τιμολόγιοι, ἀλλὰ καὶ
πρὸς τὰς δι' αὐτοκινήτου μεταφορὰς ἰδιωτικῆς χρήσεως, αἵτινες ἔχουν ὡς
μοναδικὸν γνώμονα τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς.

Ἡ ὀδικὴ μεταφορὰ ἀπορροφᾷ ὅ,τι καλύτερον ἐκ τῆς κινήσεως, ἐπιλέγου-
σα καὶ τὰς γραμμὰς καὶ τὰ ἐμπορεύματα. Ὑπὸ τοιοῦτον συναγωνισμὸν οἱ
σιδηρόδρομοι δὲν δύνανται νὰ διατηρήσων τὴν τιμολόγησιν, ἣν εἶχον
κατὰ τὴν περίοδον τοῦ μονοπωλίου.

Πρέπει νὰ βασίσουν τὰ τιμολόγια τῶν ἐπὶ τοῦ μεταβλητοῦ κόστους,
ἡξυμῆμενον κατὰ ἐν ποσοστὸν, τὸ ὁποῖον δύναται νὰ ποικίλλῃ ἀναλόγως
τῆς ἀποστάσεως καὶ τοῦ εἴδους τοῦ ἐμπορεύματος καὶ τὸ ὁποῖον ὁ συναγω-
νισμὸς τοῦ αὐτοκινήτου δημοσίας καὶ ἰδιωτικῆς χρήσεως καὶ προκειμένου
περὶ μαζικῶν μεταφορῶν τὸ οἰκονομικὸν συμφέρον τῆς Χώρας, θὰ ἐμποδί-
σων νὰ εἶναι πολὺ ὑψηλόν. Μὲ ἄλλους λόγους ἢ τὰς εἶναι νὰ ἀντικατα-
σταθῆ ἡ παλαιὰ τιμολόγησις κατ' ἀξίαν (ad valorem), διορθουμένη
ἐνίοτε ἀναλόγως τοῦ κόστους, διὰ μίαν τιμολογήσεως, βασιζομένης ἐπὶ τοῦ
κόστους μεταφορᾶς, διορθουμένης ἐνίοτε βάσει τῆς ἀξίας τοῦ ἐμπορεύματος
καὶ μὲ μέγιστον καθοριζόμενον ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν. Ἡ τιμολογιακὴ
αὕτη μεταρρύθμισις εἶναι ἀναπόφευκτος, συνεπεία τῆς ἐλευθερίας ἐκλογῆς
τοῦ μεταφορικοῦ μέσου.

Ἀλλὰ τὰ τιμολόγια δὲν μεταβάλλονται μόνον ἀναλόγως τοῦ ἐμπορεύ-
ματος, μεταβάλλονται ἐπίσης ἀναλόγως τῶν γραμμῶν μεταφορᾶς. Ἐάν
ἐπομένως ἡ τιμολογία παραμένει ἡ ἴδια ἐπὶ ἴσων ἀποστάσεων ἐφ' ὅλων
τῶν γραμμῶν, τὸ τιμολόγιον, ὀρισθὲν βάσει τοῦ μέσου κόστους, θὰ εἶναι
ἄλλοτε ἀνώτερον καὶ ἄλλοτε κατώτερον τοῦ κόστους εἰς ἐκάστην γραμμῆν.

Ἡ οἰκονομία τῶν Χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐβασίζετο ἐπὶ τῆς ὁ-
μοιομορφίας τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων. Δὲν θὰ ἦτο δυνατόν νὰ
διαφοροποιήσῃ τις ἀποτόμως τὰ τιμολόγια ἐπὶ τῶν διαφόρων γραμμῶν
ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὸ κόστος, χωρὶς νὰ ἐπιβαρύνῃ περιοχὰς συνήθως ὑπο-
ανεπτυγμένας.

Ἐν τῷ μεταξύ ὁ σιδηρόδρομος ἔχει συμφέρον νὰ περιορίσῃ τὸ δίκτυόν
του καὶ νὰ προσαρμώσῃ τὴν ἐκμετάλλευσίν του ἐν συναρτήσῃ πρὸς τὰς
δυνατότητας τοῦ αὐτοκινήτου, νὰ καταργήσῃ γραμμὰς βαθμηδὸν καὶ ἐφ'

ὅσον καθίσταται ἀναγκαία ἢ ἀνανέωσις τῶν σιδηροτραχιῶν ἢ τοῦ ὑλικοῦ, νὰ τροποποιήσῃ ἐπὶ ἄλλων γραμμῶν τὸν ὀρισμὸν σταθμῶν, νὰ προτάξῃ τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας τὴν ἐμπορικὴν καὶ οἰκονομικὴν ἀπόδοσιν, τέλος νὰ ἐνεργῇ ὡς μεταφορικὴ ἐπιχείρησις καὶ οὐχὶ πλέον ὡς μονοπώλιον.

Περιορισμὸς τῶν διαστάσεων καὶ τοῦ βάρους τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ ἀνεπάρκεια τοῦ ὀδικοῦ δικτύου.

86.— Ἡ βελτίωσις τοῦ ὀδικοῦ δικτύου κατέστη ἀναγκαία τόσον ἐνεκα τῆς αὐξήσεως τῆς κυκλοφορίας, διὰ λόγους τουριστικούς, ὅσον καὶ διὰ τὴν κυκλοφορίαν τῶν βαρέων φορτηγῶν ὀχημάτων. Τὰ τελευταῖα ταῦτα προκαλοῦν πάντως εἰδικὰς δαπάνας δι' ὠρισμένα τεχνικὰ ἔργα καὶ εἶναι ὀρθὸν ἀφ' ἑνὸς νὰ περιορίζωνται αἱ δαπάναι αὗται εἰς ἓνα λογικὸν ὄριον καὶ κατ' ἄκολουθίαν νὰ ἐπιβάλλεται ἓνα μέγιστον βᾶρος ἀνὰ ἄξονα καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ ἐπιβαρύνωνται τὰ ὀχήματα ταῦτα μὲ τὴν ἀνάλογον μερίδα ἐπὶ τῶν δαπανῶν τῆς ὁδοῦ. Διὰ τὴν ἀσφάλειαν καὶ διευκόλυνσιν τῶν ἄλλων ὀχημάτων εἶναι ἐπίσης ἀναγκαῖον νὰ ὀρισθῇ ἐν ὄριον εἰς τὰς διαστάσεις τῶν ὀχημάτων, ἀλλὰ τὸ ὄριον τοῦτο δεῖν νὰ εἶναι ἀποτέλεσμα ἑνὸς συνδυασμοῦ τῶν ὄρων ἀσφαλείας καὶ ἀνέσεως καὶ τῆς ἀνάγκης νὰ μειωθῇ κατὰ τὸ δυνατόν τὸ κόστος τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν. Διενεῖς ἄλλωστε συμφωνίαι καθώρισαν τὰ ἐπιθυμητὰ ὅρια. Περιορισμὸς τῶν ὀρίων διὰ νὰ δυσχερανηθῇ ὁ συναγωνισμὸς πρὸς τὸν σιδηρόδρομον θὰ ἤρξανε τὸ κόστος τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν μὲ δυσμενῆ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ὀλότητος, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς αὐτὸν τοῦτον τὸν σκοπὸν τοῦ συναγωνισμοῦ.

Προσδιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως.

87.— Τὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα δημοσίας χρήσεως ὑπόκεινται εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς χώρας εἰς προσδιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ ὅστις ἔχει ὡς σκοπὸν, ὅπως προκύπτει ἀπὸ τὰ κείμενα τῶν σχετικῶν διακώξεων, νὰ ρυθμίξῃ τὴν προσφορὰν τῶν ὀδικῶν μέσων μεταφορᾶς ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν τοῦ κοινοῦ, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν δυνατοτήτων καὶ τῶν λοιπῶν μέσων μεταφορᾶς. Ἡ ἕκτασις καὶ τὸ εἶδος τῶν χορηγουμένων ἀδειῶν ποικίλλουν εἰς τὰς διαφόρους χώρας. Συνηθέστερον αἱ μεταφοραὶ ἐπὶ μικρᾶς ἀποστάσεως παραμένουσιν ἐλεύθεραι. Ἐνίοτε ὑφίστανται διάφοροι κατηγορίαι ἀδειῶν ἀναλόγως τῆς μεγίστης ἐπιτρεπομένης ἀποστάσεως μεταφορᾶς. Εἰς χώρας τινὰς ἠναγκάσθησαν νὰ χορηγοῦν ἀδείας μόνου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ὠρισμένων γραμμῶν.

Διὰ τὰς τακτικὰς ὑπηρεσίας τὸ καθεστῶς τοῦ περιορισμοῦ ἢ τῆς παραχωρήσεως εἶναι μία ἀνάγκη.

Ἄλλὰ ἡ μεγάλη πλειονότης τῶν μεταφορῶν διὰ τῆς ὁδοῦ ἐνεργοῦν τὴν μεταφορὰν «ἐπὶ τῇ αἰτήσει» καὶ περὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ὀχημάτων αὐτῆς τῆς κατηγορίας τῆς μεταφορᾶς θὰ πραγματοποιηθῶμεν κυρίως.

88.— Κάθε περιορισμὸς, ἐὰν μειώσῃ τὰς διαδρομὰς, αἰτίαι εἶναι δυνατὸν νὰ προκύψουν ἀπὸ ἕνα ὑπερβολικὸν συναγωνισμὸν, μειώνει συγχρόνως τὰ πλεονεκτήματα, ποῦ εἶναι δυνατὸν νὰ προκύψουν ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦτου καὶ δημιουργεῖ εἰς ὄφελος τῶν κατόχων τῶν ἀδειῶν ἕνα εἶδος δικαιοῦτος καὶ δημιουργεῖ εἰς ὄφελος τῆς ὁδοῦ τὸ εἰσόδημα ἐνσωματωταὶ κατὰ τὸ μᾶλλον κατὰ τὴν ἰδιότητα τῆς ὁδοῦ διὰ τὸ ἐπαυξήσῃ. Ἡ ἐλάττωσις καὶ ἦτορ εἰς τὰ κόστος τῆς μεταφορᾶς διὰ τὸ ἐπαυξήσῃ. Ἡ αὐξήσις αὐτοῦ τοῦ ἐγκακριμένου ἤδη ἀριθμοῦ εἶναι ἐξαιρετικὰ δυσχερῆς. Ἡ αὐξήσις αὐτοῦ δὲν δύναται νὰ λάβῃ χώραν μὲ τὴν εὐελίξιαν, ποῦ θὰ ἦτο ἀναγκαία. Τίλος ὁ περιορισμὸς ἔχει ἀνάγκη ἐνὸς διοικητικοῦ ὀργάνου ἀρκούντως ἐγκύρου καὶ δημιουργεῖ προνόμια, τὰ ὅποια εἶναι ἀρκετὰ ἐναχλητικά εἰς ἐκείνους, οἱ ὅποιοι δὲν τὰ ἀπολαμβάνουσι.

Ἐξ ἀντιθέτου ἀποτελεῖ μίαν βᾶσιν χρήσιμον, ἂν καὶ ἴσως ὄχι ἀναγκαίαν, διὰ τὴν ὀργάνωσιν τοῦ ἐπαγγελματικῆς καὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν μέτρων συντονισμοῦ ἀπὸ τὴν ἰδίαν ἐπαγγελματικὴν ὀργάνωσιν. Ἐπὶ πλέον, δεδομένου ὅτι τὰ μικρὸν τοῦ ἀπαιτουμένου κεφαλαίου διὰ τὴν ἰδρυσιν μιᾶς ἐπιχειρήσεως θὰ ἠδύνατο νὰ ὀδηγήσῃ καὶ μάλιστα εἰς περίοδον οἰκονομικῆς κρίσεως, εἰς πληθωρισμὸν τῶν ὀχημάτων τοιοῦτον ὥστε ἡ ὅλη ἐπαγγελματικὴ ὀργάνωσις νὰ φέρεται πρὸς τὴν καταστροφὴν, ὁ περιορισμὸς δύναται νὰ προστεῖται πρὸς τὴν ἰδίαν μεταφορᾶς τῆς ὁδοῦ.

89.— Παρὰ τὰ μειονεκτήματά του, ὁ περιορισμὸς εἶναι ἕνα μέτρον συντονισμοῦ ἀποτελεσματικόν, ἐφ' ὅσον συντείνει νὰ περιορίσῃ τὰς δυνατότητας τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν ἐκεῖ ὅπου κατὰ μέσον ὄρον δὲν εἶναι οἰκονομικώτεροι διὰ τὴν ὀλότητα καὶ διευκολύνει τὴν ὀργάνωσιν τῶν ἐπαγγελματικῶν. Ἐνδείκνυται ἔτι μᾶλλον ὁ περιορισμὸς διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπὶ μεγάλων τῶν. Ἄλλὰ δὲν εἶναι δυνατὸν μὲ τὸν περιορισμὸν μόνον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων νὰ λυθῇ τὸ πρόβλημα τῶν ὀχημάτων, οἱ μεταφορεῖς νῆπι ἢ ἐλπίς, ὅτι ἀπαξ περιορισθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ὀχημάτων, οἱ μεταφορεῖς θὰ περιωρίζοντο εἰς τὰς μεταφορὰς διὰ τὰς ὅποιας εἶναι μᾶλλον προσηρμοσμένοι καὶ ὅτι ὁ σιδηροδρόμος θὰ ἠδύνατο νὰ κρατήσῃ τὴν διάρθρωσιν αὐτῶν καὶ τὸ ὄψος τῶν τιμολογίων του διὰ τὸ ὑπόλοιπον διὰ τὴν ὀλότητα. Οὐδὲν ποῖον δύναται νὰ ἐξυπηρετήσῃ οἰκονομικώτερον διὰ τὴν ὀλότητα. Οὐδὲν ἐπιτελεύχθη καὶ τοῦτο λόγω τῆς αὐξήσεως τῆς ταχύτητος τῶν μεταφορῶν, ἡτις ἠύξησε τὴν ἀπόδοσίν των, λόγω τῆς αὐξήσεως τῶν μεταφορῶν ἰδιωτικῆς χρήσεως, λόγω τῆς συγκεντρώσεως τοῦ συναγωνισμοῦ ἐπὶ τῶν γραμμῶν, ὅπου οἱ μεταφορεῖς εἶναι βέβαιοι ὅτι θὰ ἐξέυρουν φορτίον ἐπιγραφῆς, λόγω ἴσως μιᾶς πολιτικῆς τιμολογιακοῦ συναγωνισμοῦ λίαν ἐντόστροφης, λόγω ἴσως μιᾶς πολιτικῆς τιμολογιακοῦ συναγωνισμοῦ λίαν ἐντόστροφης, ἀσκουμένοι παρὰ τῶν σιδηροδρόμων, ἐπιθυμοῦντων νὰ κρατήσουν πλάσθαι τὴν προτέρα των κίνησιν.

Τιμολογία και υποχρεώσεις.

90.— Ανεφέραμεν προηγουμένως ότι θά ήτο πολύ δύσκολον να επιβληθῆ εἰς τοὺς μεταφορεῖς διὰ τῆς ὁδοῦ νὰ τηροῦν τιμολόγια, τῶν ὁποίων ἡ διαμόρφωσις θά ήτο διαφορετικὴ τοῦ κόστους μεταφορᾶς. Ἴνα τὰ ὁδικὰ τιμολόγια ἀνταποκρίνωνται πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ συντονισμοῦ, πρέπει ἐξ ἄλλου νὰ εἶναι ἀνώτερα ἢ κατώτερα τῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἀναλόγως ἐὰν εἶναι οικονομικώτερον διὰ τὴν ὁλότητα νὰ κατευθυνθῆ ἡ κίνησις πρὸς τὸν σιδηρόδρομον ἢ τὴν ὁδόν.

Εἶναι δυνατόν νὰ τεθοῦν ὑπὸ ἓνα κανονισμὸν καὶ ἔλεγχον τὰ γραφεῖα ναυλώσεως.

91.— Πρόκειται περὶ χρησίμου μέτρου πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ὁδικῶν μεταφορέων, ἀλλὰ εἶναι δύσκολον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν. Εἶναι δυνατόν ἐπιπεραιτέρω νὰ δημιουργηθῆ ὑπὸ μορφήν σωματειακὴν ἢ διοικητικὴν ἐν μονοπώλιον ναυλώσεως φορτηγῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως, ἐπιφορτισμένοι μὲ ὅλας τὰς ἐμπορικὰς σχέσεις μὲ τοὺς πελάτας καὶ δυνάμενον ἀφ' ἑνὸς μὲν νὰ ἀποζημιώσῃ τοὺς ἰδιοκτῆτας τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ὡς ἀπλοῦς ἐκτελεστὰς τῆς μεταφορᾶς ἀναλόγως τῆς χιλιομετρικῆς διανύσεως καὶ ἀνεξαρτήτως τῆς τιμῆς τῆς μεταφορᾶς καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ ἀποφασίζῃ τὸ ἴδιον διὰ τὸ μέσον μεταφορᾶς, σιδηρόδρομον ἢ ὁδόν, εἰς τὰ ὁποῖον νὰ ἀναθίσῃ τὴν ἐκτέλεσιν ἐκάστης μεταφορᾶς. Ὁ τρόπος αὗτος παρουσιάζει ἐνδιαφέρον, ἀλλὰ δὲν ἀποτελεῖ παρά μερικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ζητήματος καὶ κινδυνεύει νὰ μεταθῆ τὸ κακὸν χωρὶς νὰ τὸ θεραπεύσῃ. Ἐχει πράγματι ὡς συνέπειαν νὰ ἀφαιρήσῃ ἀπὸ τὰς ὁδικὰς μεταφορᾶς ἐν μέρος τῆς ἐμπορικῆς εὐελιξίας των, ἥτις συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν των. Χωρὶς περιορισμὸν ἢ εἰδικὴν φορολογίαν, αἱ μεταφοραὶ ἰδιωτικῆς χρήσεως θά ἐπεκταθοῦν καὶ τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως θά μειωθῆ. Ἡ κατανομή ἐνὸς μειωμένου μεταφορικοῦ ἔργου μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ ἐπαγγελματικοῦ αὐτοκινήτου θά δώσῃ ἀφορμὴν εἰς δυσχερείας καὶ πρὸ τῶν ἀπαιτήσεων ἐκάστου μέρους θά ὑπάρξῃ ὁ κίνδυνος νὰ μὴ δύναται νὰ ἀποβῆ πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ὁλότητος. Ὁ πελάτης δὲν θά εἶναι ἔπιστος ἱκανοποιημένος καὶ τὸ ὀλικὸν κόστος τῆς μεταφορᾶς θά αὐξήσῃ διὰ τὴν ὁλότητα, πρᾶγμα ἀντίθετον πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ συντονισμοῦ.

92.— Διὰ τὰς μικρὰς καὶ μέσας ἀποστάσεις, ἐπὶ τῶν ὁποίων δὲν ὑπάρχει μέγα ἐνδιαφέρον τῶν ὁδικῶν μεταφορέων νὰ ἐξασφαλίσουν ναῦλον ἐπιστροφῆς καὶ ἡ διὰ τῆς ὁδοῦ ἐξυπηρέτησις εἶναι συνθηθέστατα πλέον οικονομικὴ διὰ τὴν ὁλότητα παρά ὁ σιδηρόδρομος, φαίνεται ὅτι δὲν εἶναι οὔτε ἀναγκαῖον οὔτε εὐχερές, κατὰ συνέπειαν οὔτε ἐπιθυμητόν, νὰ ἐπιβληθῆ εἰς τοὺς μεταφορεῖς τῆς ὁδοῦ ἡ ὑποχρέωσις δημοσιεύσεως τῶν τιμολογίων των καὶ ἡ τήρησις αὐτῶν.

Χάρης εις τὴν προσελκυσιν παρὰ τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς ὡς ἐκ τῆς φύσεώς της, τοῦ ἀνθους μεταφορᾶς, τὸ κόστος αὐτῆς διὰ τὴν μερίδα ἑκάστης κατηγορίας ἔργου, τὸ ὅποιον ἐξασφαλίζει, εἶναι κατώτερον τοῦ μέσου κόστους, τὸ ὅποιον θὰ προέκυπτεν, ἐάν θὰ ἀνελάμβανεν αὐτὴ τὸ σύνολον τοῦ ἔργου εἰς τὴν ἐν λόγῳ κατηγορίαν. Εἶναι ἐξαιρετικῶς δυσχερὲς νὰ ἐκτιμηθῇ ἡ σημασία τῆς διαφορᾶς ταύτης, ἣτις συνδέεται μὲ τὴν ἄλλω μὴν ὑποχρεώσεως τοῦ μεταφορέως τῆς ὁδοῦ νὰ προσφέρῃ δημοσίαν ὑπηρεσίαν, ὡς καὶ μὲ τὴν διαφορὰν μεγέθους τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν.

Εἶδομεν ὅτι ἐν ἐκ τῶν μέσων νὰ κατευθύνῃ τις τὴν μεταφορὰν πρὸς τὸ οἰκονομικώτερον διὰ τὴν ὀλότητα μεταφορικῶν μέσων, εἶναι ἡ ἐπιβολὴ ἴσων ἐπιβαρύνσεων εἰς ἕκαστον εἶδος μεταφορᾶς. Ἡ ἰσότης αὕτη δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ δι' ἀναλόγαν καθορισμοῦ τῶν φόρων ἐπὶ τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν.

95.— Ἐξετάσωμεν τῶρα λεπτομερῶς τοὺς φόρους τοὺς βαρύνοντας τὰς ὀδικὰς μεταφορὰς. Οἱ ἐν ἰσχύϊ φόροι ἀνήκουν εἰς τρεῖς κατηγορίας :

- α) Φόροι ἐπὶ τῶν καυσίμων,
- β) » ἐπὶ τῶν ὀχημάτων,
- γ) » ἐπὶ τῶν μεταφορῶν.

96.— Ἡ ἐπίδρασις τῶν φόρων ἐπὶ τῶν καυσίμων, ἐπὶ τοῦ κόστους τοῦ χιλιόμετρικου τόννου, εἶναι μικροτέρα διὰ τὰ μεγάλης χωρητικότητος αὐτοκίνητα παρὰ διὰ τὰ μικρὰς καὶ δὲν δύναται νὰ εἶναι προαδευτικὴ μὲ τὴν ἀπάστασιν μεταφορᾶς. Οἱ φόροι οὗτοι δυσκόλως δύναται νὰ περιορισθοῦν διὰ τὴν βενζίνη καὶ ἰδίως διὰ τὸ πετρέλαιον εἰς τὰ καύσιμα τὰ καταναλισκόμενα εἰς τὰ ὀχήματα. Δὲν ἀρκοῦν οὗτοι μόνον διὰ μίαν κατ' ἄλληλον κατανομήν τῶν δαπανῶν ὑποδομῆς μεταξὺ τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ὀχημάτων. Δὲν ἀποτελοῦν ἐκτομῶς ἀποτελεσματικὸν ὄργανον μὲς πολιτικῆς συντονισμοῦ.

97.— Ὁ φόρος ἐπὶ τῶν ὀχημάτων συνίσταται ἐνίστι εἰς εἰδικὸν φόρον, ἐπὶ τῆς εἰσαγωγῆς, ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς ἢ ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας. Συνήθως καταβάλλεται καθ' ἕκαστον ἔτος ἢ κατὰ μικροτέρας περιόδους. Ἐάν εἶναι διάφορος ἀναλόγως τῆς ἰσχύος τοῦ κινητήρος ἢ τοῦ βάρους, ἀλλ' οὐχὶ καὶ ἀναλόγως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ὀχήματος, δὲν ἀποτελεῖ παρὰ ἓν ἀνεπαρκὲς μέτρον συντονισμοῦ καὶ ἔχει ἐπὶ πλεον τὸ μειονέκτημα νὰ εἶναι ἀνεξάρτητος τοῦ βαθμοῦ χρησιμοποίησεως τοῦ ὀχήματος.

98.— Οἱ φόροι ἐπὶ τῶν μεταφορῶν εἶναι γενικῶς εἰς τὸ αὐτὸ ὕψος διὰ τὴν ὁδὸν καὶ διὰ τὸν σιδηρόδρομον. Μόνον ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἐθέτισε πρὸ ὀλίγου ἓνα εἰδικὸν φόρον ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἰδιωτικῆς χρήσεως καὶ διὰ μεταφορὰς πλείον τῶν 50 χιλιομέτρων, ἀπὸ τῆς ἔδρας τοῦ αὐτοκινήτου. Εἰς τὰς ἄλλας Χώρας ὁ φόρος ἐπὶ τῶν μεταφορῶν δὲν θεωρεῖται οὔτε ὡς τέλος διὰ τὴν ὁδὸν οὔτε ὡς μέσον συντονισμοῦ.

Ἐάν ἐπιβόλλετο διὰ τοὺς ὡς ἀνω σκοπούς, ἔπρεπε νὰ ἦτο διάφορος ἀναλόγως τῆς φύσεως τοῦ ἐμπορεύματος.

Ἡ ἐπιπραξίς τοιοῦτου διαφοροτικοῦ φόρου θὰ ἦτο προφανῶς πλέον πολυπλοκὸς ἀπὸ τὴν τῶν σημειωθῶν φόρων. Δὲν παρίσταται ἐν τούτοις ἀδύνατος. Ὁρισμένα κατηγορία ὀχημάτων, τῶν ὁποίων ἡ ἔδρα μεταβάλλεται συχνά (αὐτοκίνητα ἐργολάβων, δασικά κ.λ.π.) δὲ ἠδύνατο νὰ ἐπαλλεγοῦν, ἐπίσης ἡ μεταφορὰ ἐμπορευμάτων τινῶν, ἧτις δὲν εἶναι οἰκονομικὴ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἡ διαφοροποίησις τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν, τὴν ὁποίαν ἀντιμετωπίζομεν ἐνταῦθα, εὐδόλως προϋποθέτει αὐξήσιν τοῦ συνόλου τῶν φόρων ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων. Ἐάν ἡ διαφοροποίησις αὕτη θὰ εἶχεν ὡς συνέπειαν αὐξήσιν τοῦ κόστους, θὰ ἠδύνατο εἰς ἀντιστάθμισμα νὰ μειωθῶν οἱ δασμοὶ ἐπὶ τῶν καυσίμων ἢ ἐπὶ τῶν ὀχημάτων.

Μία τοιαύτη διαφοροποίησις τοῦ φόρου τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν θὰ προκάλεε αὐξήσιν τῶν τιμῶν τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων. Δὲν θὰ ἦτο ἐν τούτοις ἀντίθετος πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ συντονισμοῦ, ὅστις συνίσταται εἰς τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ μικροτέρου κόστους τῆς μεταφορᾶς καὶ τῶν συναφῶν πρὸς αὐτὴν ἐργασιῶν καὶ ὅστις, ἀναποφεύκτως, συνεφέρει εἰς περιπτώσεις τιμῶν τῆν μετάθεσιν ἐπὶ ὀρισμένων μεταφορέων εἰς μέρος τῶν ἐπιβαρύνσεων, γενικῶν ἢ ἰδικῶν, αἵτινες σήμερον ἐπιβαρύνουσι τὴν ἐλότητα.

Ἡ διαφοροποίησις αὕτη δὲν θὰ ἐξήφαινε τὸν συναγωνισμόν, ἀλλὰ θὰ ἐπέφερε μίαν σχετικὴν ἐλάττωσιν τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν μεγάλης ἀποστάσεως καὶ κατ' ἀνάγκην τὴν μετάθεσιν τῆς δραστηριότητος μίως κατηγορίας μεταφορέων. Μία μεταρρυθμίσις θὰ ἐπιτύγχανε, ἐάν ἐφηρμόζετο, κατὰ στάδια καὶ ἐάν συνέπιπτε μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν ἐπὶ μακρῶν ἀποστάσεων, αἵτινες θὰ ἠνυσοῦντο ἀπὸ ἐνδεχομένην μείωσιν τῶν βαρυνόντων αὐτὰς δασμῶν καὶ μὲ τὴν ἀντιμετωπιζομένην ἀνωτίσιν ἀναμόρφωσιν τῆς τεχνικῆς καὶ ἐμπορικῆς ἐκμεταλλείσεως τῶν σιδηροδρόμων.

Ἐπὶ πλέον αἱ μεταφοραὶ μὲ ἀφειρησίαν ἢ προορισμὸν περιοχῶν ὑποανεπτυγμένας, τὰς ὁποίας ἄλλωστε ὁ σιδηροδρόμος ἐξυπηρετεῖ ἀπαιτακῶς καὶ αἱ μεταφοραὶ ἐπὶ δευτερευουσῶν γραμμῶν, θὰ ἠδύνατο νὰ ἐπαλλεγοῦν τῆσιν αὐξήσεως φόρων ἢ καὶ νὰ εὐσηθῶν μὲ ἐλάττωσιν φόρου.

Ἀποτελέσματα εἰς διαφόρους Χώρους

99.— Ἡ ἔννοια τοῦ συντονισμοῦ εἰς τὰς διαφόρους Χώρας τῆς Δυτικῆς

Εὐρώπης, δὲν εἶναι ἡ αὐτὴ. Ἀναφέρομεν δύο ἀκραίαις περιπτώσεις :

α) Εἰς τὴν Ὁλλανδίαν ἡ ἐπιβαστικὴ κίνησις τοῦ σιδηροδρόμου εἰς γητικὴ. Ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμὸς τῶν διαφόρων μὲσω μεταφορᾶς εἰς τὴν κίνησιν τῶν ἐμπορευμάτων φαίνεται νὰ εἶναι, ἐν τῷ πλεονεξίῳ ἄλλωστε ποσοτικοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινήτων, μὴ ἐπαρκῆς

λύσεις τῶν προβλημάτων τοῦ συντονισμοῦ. Οἱ μεταφορεῖς εἶναι ἰκανοποιημένοι καὶ τὰ τιμολόγια εἶναι χαμηλά.

β) Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἐπιβάλλεται εἰς τὰ αὐτοκίνητα τὰ ἐξερχόμενα μιᾶς ἀκτίνος 50 χιλιομέτρων ἀπὸ τῆς ἔδρας των, νὰ ἐφαρμόζουν τὰ αὐτὰ τιμολόγια μὲ τὸν σιδηρόδρομον, ἀλλ' ἠναγκάσθησαν νὰ αὐξήσουν τὸν φόρον κυκλοφορίας τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ τὸν φόρον ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς δι' ἴδιον λογαριασμόν.

Δὲν εἶναι βέβαιον ὅτι τὰ μέτρα ταῦτα ὀδηγοῦν εἰς μίαν κατανομήν τοῦ ἔργου μεταξὺ σιδηροδρόμου καὶ ὁδοῦ σύμφωνα πρὸς τὴν ἀναζήτησιν τοῦ ἐλαχίστου κόστους διὰ τὴν ὁλότητα. Δὲν εἶναι βέβαιον ἐπίσης ὅτι συντελοῦν εἰς τὴν ἐξαφάνισιν τοῦ ἐλλείμματος τῶν σιδηροδρόμων, παρὰ τὰς εὐνοϊκὰς συνθήκας τοῦ προκαλεῖ δι' αὐτοὺς ἡ λίαν ὑψηλὴ πυκνότης τῆς κινήσεως ἔμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν.

100.— Εἰς τὰς λοιπὰς Χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἡ πολιτικὴ τοῦ συντονισμοῦ δὲν ἔχει πάντοτε σαφῶς καθορισθῆ καὶ δὲν ἐπέτυχε μέχρι σήμερον τὰ ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα. Ὑπάρχει κίνδυνος ἵν' ἀπουσία ἀποτελεσματικῶν μέτρων συντονισμοῦ, ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις μεγάλου ἀριθμοῦ σιδηροδρομικῶν δικτύων νὰ βαιῖν ἐπὶ τὰ χεῖρω λόγω τῆς ὁλοῦν αὐξήσεως διαταραχῆς τῆς ἐμπνευματικῆς κινήσεως ἐπὶ τῶν μεγάλων ἀποστάσεων. Μία αὐξήσις τῆς φορολογίας τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν χωρὶς τροποποίησιν τῆς ὀργανώσεως αὐτῶν καὶ μία ἐνίσχυσις τοῦ διοικητικοῦ ἐλέγχου δὲν θὰ εἶχον παρὰ προσωρινὰ ἀποτελέσματα καὶ συχνὰ ἀντισοικονομικά. Εἰς διεθνῆ κλίμακα ἡ αὐτὴ ἀναρχικὴ κατάστασις τείνει νὰ ἐπικταθῆ συντόμως ἐπὶ ὀρισμένων γραμμῶν καὶ ὑπάρχει κίνδυνος, διὰ νὰ εὗρουν θεραπείαν, αἱ Κυβερνήσεις νὰ περιορίσουν ὁλοῦν καὶ περισσότερον τὴν ἐλευθερίαν ἐκλογῆς τοῦ πελάτου καὶ νὰ ἐπαυξήσουν τὰ διοικητικὰ ἐμπόδια, τὰ ὅποια ἔχουν ἤδη ἐγείρει εἰς τὰς διεθνεῖς ὁδικὰς μεταφορὰς, ἐνεργοῦσαι οὕτω ἀντιθέτως πρὸς τὴν κοινὴν ἐπιθυμίαν των τοῦ συντονισμοῦ τῶν μεταφορῶν.

Μία λύσις παρίσταται καὶ ἐκεῖ ἀναγκαῖα.

Συναγωνισμὸς σιδηροδρόμου καὶ ὁδοῦ εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν.

101.— Ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα. Θὰ ἤτομάται νὰ προσπαθῆσιν τις νὰ προστατεύσῃ διὰ διοικητικῶν ἢ φορολογικῶν μέτρων τὰ μέσα δημοσίας μεταφορᾶς ἀπὸ τὸν συναγωνισμόν ἐκ μέρους τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων.

Ἡ ἐκλογή τοῦ ἐπιβάτου ὀδηγεῖται μᾶλλον ἀπὸ ὑποκειμενικὰ στοιχεῖα παρὰ ἀπὸ τὸ ζήτημα τοῦ κόστους. Ἐκτιμᾶται ὅτι αἱ μετακινήσεις δι' ἔργασίαν ἀντιπροσωπεύουσιν ὀλιγώτερον τοῦ 20 % προκειμένου περὶ ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων.

Πολλὰ ἄλλα ταξίδια δὲν θὰ ἐπραγματοποιούντο ἐὰν ἔπρεπε νὰ ἐκτελεστοῦν διὰ σιδηροδρόμου ἢ λεωφορείου. Οἰαδήποτε διάταξις μὲ σκοπὸν

Διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ κυκλοφορία τῶν αὐτοκινήτων, πρὸς μέγα ὄφελος τῆς ὅλης οἰκονομίας μιᾶς Χώρας, πρέπει τὸ ὀδικὸν δίκτυον νὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ αὐξήσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων. Πρὸς τοῦτο μεγάλα ἔργα εἶναι ἀναγκαῖα εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ ἰδίως εἰς τὰς μεγάλας πόλεις καὶ τὰ περίχωρα αὐτῶν καὶ τὰ ἔργα ταῦτα εἶναι, ἀναμφιβόλως, τὰ πλέον ἀποδοτικά ἀπὸ τὰς ἐπενδύσεις, αἰτινες δύνανται νὰ γίνουσι εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν καὶ τὰ πλέον ἐπείγοντα ἐάν θέλη τις νὰ ἀποφύγῃ μίαν πραγματικὴν συμφόρησιν τῆς ὀδικῆς τῶν κυκλοφορίας, ἐντὸς ὀλίγων ἐτῶν.

Παραγωγικότης τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν δημοσίας χρήσεως.

103.— Τὸ κόστος ἀποσβέσεως, ὡς καὶ τῆς συντηρήσεως τοῦ τροχαίου ὑλικοῦ τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν, εἶναι συνάρτησις τόσον τοῦ χρόνου, ὅσον καὶ τῆς διανύσεως. Ἡ παραγωγικότης τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν, εἴτε δι' αὐτοκινήτων, εἴτε διὰ σιδηροδρόμου ἐξαρτᾶται, ἐπομένως, κατὰ πρῶτον ἔκ τῆς ἐτήσιας διανύσεως τοῦ ὑλικοῦ καὶ ἔκ τοῦ βαθμοῦ χρησιμοποίησεως τῶν προσφερομένων θέσεων. Τὸ κύριον ἐμπόδιον, διὰ μίαν ἱκανοποιητικὴν παραγωγικότητα, συνίσταται εἰς τὰς αἰχμὰς τῆς κινήσεως, αἰχμὰς καθημερινάς, διὰ τὰς προαστιακὰς μεταφορὰς, αἰχμὰς ἐποχιακὰς διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπὶ μεγαλυτέρας ἀποστάσεως.

Διὰ νὰ βελτιωθῇ ἡ παραγωγικότης μιᾶς ομάδος τροχαίου ὑλικοῦ σιδηροδρόμων, τῆς ὁποίας τὸ μέγεθος εἶναι συνάρτησις τῆς κινήσεως τῆς πλέον φορτισμένης ἡμέρας, τὰ δίκτυα ἐπεζήτησαν νὰ συγκροτήσων καὶ νὰ προσελκύσων πελατεῖαν, διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς χιλιομετρικῆς διανύσεως τῶν συρμῶν.

Πλὴν τῆς Ἑλβετίας καὶ τῆς Ὀλλανδίας, ὅπου ἡ πυκνότης τῆς κινήσεως εἶναι ἐπαρκὴς διὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ μίαν ἱκανοποιητικὴν χρησιμοποίησιν ὑπηρεσιῶν τόσον συχνῶν, ὥστε νὰ προσομοιάζων πρὸς τὰς ὑπηρεσίας ταχέων τροχιοδρόμων, ὑπάρχουν Χῶραι, ὅπου ἡ αὐξήσις τῆς χιλιομετρικῆς διανύσεως τῶν συρμῶν ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν αὐξήσιν τῶν δαπανῶν πολὺ μεγαλυτέραν τῆς αὐξήσεως τῶν ἐξ ἐπιβατῶν εἰσπράξεων.

Ἐπίσης ἡ ἀνάπτυξις τῶν ὑπηρεσιῶν δι' αὐτοκινήταμαξῶν τόσον ταπικῆς συγκοινωνίας, ὅσον καὶ μεγάλων ἀποστάσεων, δὲν εἶναι ἀποδοτικὴ παρά ἐάν αἱ ἡμερήσιαι διαδρομαὶ καὶ ὁ μέσος συντελεστής πληρώσεως εἶναι ἐπαρκεῖς. Ἐάν δὲν συμβαίη οὕτω, τότε καλλίτερον διὰ τὴν ὀλότητα νὰ γίνῃ χρησιμοποίησις ὀδικῆς μεταφορᾶς. Τέλος ἡ αὐξήσις τῆς ταχύτητος τῶν συρμῶν, ἐάν ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν αἱ ἐπὶ πλέον δαπάναι διὰ τὴν γραμμὴν, τὸ τροχαῖον ὑλικὸν καὶ τὴν κατανάλωσιν ἐνεργείας, δὲν φαίνεται καὶ αὕτη συμφέρουσα παρά ἐάν ἡ γραμμὴ ἔχῃ ἤδη σημαντικὴν κίνησιν.

Βεβαίως, ἡ πώλησις μεταφορᾶς εἶναι ἓνα ἐμπόριον, ὅπως καὶ τὰ ἄλλα καὶ ἡ μεταφορὰ ἐπιβατῶν δὲν δύναται νὰ εἶναι ἢ νὰ ἀποβῇ συμφέρουσα διὰ

τὸν σιδηρόδρομον παρά ἕαν ἡ «προώθησις τῶν πωλήσεων» θεωρηθῇ ἡ κυριωτέρα ἀπασχόλησις τῶν στελεχῶν τοῦ σιδηροδρόμου αἰσθητέως βαθμοῦ.

Κατηγορίαι ὑπηρεσιῶν λεωφορείων.

104.— Αἱ ὑπηρεσίαι τῶν λεωφορείων δύναται νὰ διαιρεθῶσιν εἰς δύο διακεκριμένας κατηγορίας: Εἰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ εἰς ὑπηρεσίας ἑκτάκτους. Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ ἐξυπηρετοῦν μὲ καθωρισμένα δρομολόγια σταθερὰς διαδρομῆς μὲ καθωρισμένα σημεῖα ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως ἐπιβατῶν, κατὰ τὴν διαδρομὴν. Αἱ ἑκτακτοὶ ὑπηρεσίαι ὀργανοῦνται ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις ἢ τὰ πρακτορεία ταξειδίων, διὰ νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν μεταφορὰν ἐπὶ καθωρισμένων κυκλωμάτων.

Συνήθως, δὲν γίνεται παραλαβὴ οὔτε κἀπόδος ἐπιβατῶν κατὰ τὴν διαδρομὴν. Ἐν τούτοις εἰς περιπτώσεις τινὰς, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν, τὸ λεωφορεῖον ἔπιναφέρει ὁμάδα ταξειδιωτῶν διάφορον ἐκείνης, τὴν ὁποίαν ἔφερε κατὰ τὴν μετάβασιν.

Τακτικαὶ Λεωφορειακαὶ Γραμμαὶ.

105.— Εἰς ὅλας τὰς Χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρωπαϊκῆς αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ ὑπόκεινται εἰς ἀδειαν ἢ παραχώρησιν. Εἰς τὴν Ἑλβετίαν αἱ γραμμαὶ ἔχουν παραχωρηθῆ εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τῶν Ὀμοσπονδιακῶν Ταχυδρομείων, ἢ τὴν ἐκμεταλλεῖται ἀπ' εὐθείας ἢ μὲσω ὑπεργολάβων. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν οἱ σιδηρόδρομοι καὶ ἡ Ταχυδρομικὴ ὑπηρεσία ἐκμεταλλεῦνται τὴν πλειονότητα τῶν γραμμῶν. Εἰς πολλὰς ἄλλας Χώρας αἱ διοικήσεις τῶν σιδηροδρόμων ἐκμεταλλεῦνται, εἴτε ἀπ' εὐθείας, εἴτε μὲσω συνεργαζομένων ἐπιχειρήσεων ἕνα ἄρκετὰ μεγάλον ἀριθμὸν γραμμῶν, ἀλλὰ τὴν πλειονότητα τῶν γραμμῶν ἐξυπηρετοῦν ἰδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις.

Ἐξαιρέσει Χωρῶν τινῶν, ὅπου εὐρέθησαν ἐπιχειρήσεις, εἰς τὰς ὁποίας εἶχον χορηγηθῆ ἀδειαι ἐκμεταλλεύσεως λεωφορειακῶν γραμμῶν πρὸ τῆς καθιερώσεως νέων διοικητικῶν μέτρων καὶ αἱ ὁποῖαι δὲν κατέστη δυνατόν νὰ ἔκτοπισθῶσιν, αἱ παραχωρήσεις ἢ ἀδειαι χορηγοῦνται, γενικῶς, ἐφ' ὅσον αἱ γραμμαὶ δὲν βαίνουσι παραλλήλως πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, ἢ τούτῳ ἀπὸ τῆς ἑξῆς ἀποσκοπεῖ εἰς τὸν διάπτου μὲ τὰ τοῦ σιδηροδρόμου. Τὸ καθιστῶς τοῦτο ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἀντιστοίχως τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τοῦ λεωφορείου. Ἀποτελεῖ ἕνα ἐμπόδιον εἰς τὴν ἐλευθερίαν ἐκλογῆς ἐκ μέρους τοῦ ἐπιβάτου, ἀλλὰ φαίνεται, ὅτι τοῦτο εἰς τὴν Εὐρώπην εἶναι ἀπαραίτητον. Ἡ πείρα ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ λεωφορειακῶν γραμμῶν μεταξὺ των ἔχει ἀποκτηθῆ εἰς πολλὰς περιπτώσεις. Σχεδὸν πάντοτε ὕστερα ἀπὸ ἕνα ἀχαλίνωτον τιμολογιακὸν συναγωνισμὸν, κατέληξεν, εἰς συνειρήνησιν τῶν συναγωνιζομένων ἐπιχειρήσεων, εἴτε εἰς τὴν ἐξαγορὰν τῆς μιᾶς παρά τῆς οικονομικῶς ἰσχυροτέρας.

106.— Τελικῶς, διὰ τὴν ὁδὸν ἐπανῆλθε τὸ καθεστῶς τοῦ μονοπωλίου. Ἐκεῖνο, τὸ ὁποῖον συνέβη διὰ δύο ἐπιχειρήσεις ὀδικῆς μεταφορᾶς, θὰ συνέβαινεν ἐπίσης ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθερίας καὶ ἐν περιπτώσει συναγωνισμοῦ σιδηροδρόμου καὶ λεωφορείων. Λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν μεταβολῶν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἀτομικῶν μίσων μεταφορᾶς, αἱ τακτικαὶ ὑπηρεσίαι δὲν δύνανται νὰ ἐκμεταλλεύονται ἐν Εὐρώπῃ παρὰ ὑπὸ καθεστῶς παραχωρήσεως. Τὸ νὰ ἐπιτραπῇ ὁ συναγωνισμὸς ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν, μεταξύ σιδηροδρόμου καὶ λεωφορείων, θὰ ἰσοδυναμῆι μὲ τὸ νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὰς λεωφορειακὰς ὑπηρεσίας νὰ ἐξασφαλίσουν εἰς τὰς γραμμάς τῆς μεγαλυτέρας κινήσεως καὶ διὰ τιμολογίων κατωτέρων τῶν τοῦ σιδηροδρόμου, ἕνα ἀριστον συντελεστήν χρησιμοποίησεως ἐνῶ ἐξ ἄλλου θὰ αὐξάνουν αἱ μεταπτώσεις τῆς σιδηροδρομικῆς κινήσεως καὶ τὸ σύνολον τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν διὰ τὴν ὁλότητα θὰ ἠόξανε ἐπίσης.

Μία σφαιραῖτος κατανομή συνεπάγεται κινδύνους σοβαρῶν σφαλμάτων. Εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀποφευχθῆ, ὥστε ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ νὰ διατηρηθῆ ἕνα καθεστῶς, νὰ ἀρνηθῆ τις τὴν δημιουργίαν ὑπηρεσίας διὰ λεωφορείων πλέον οἰκονομικῆς διὰ τὴν ὁλότητα, ἢ πολὺ πλέον ἐξυπηρετικῆς διὰ τοὺς ταξιδιώτας ἀπὸ τὴν σιδηροδρομικὴν ὑπηρεσίαν.

Εἰς περιοχάς, ὅπου τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον θὰ εἶναι πολὺ πυκνόν, ὑπάρχουν λεωφορειακαὶ γραμμαὶ, ἀπαραίτηται διὰ μίαν ἱκανοποιητικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πληθυσμῶν, καίτοι βαίνουνσι παραλλήλως πρὸς τὴν σιδηροδρομικὴν γραμμὴν εἰς τμήματά τινα τῆς διαδρομῆς.

107.— Ἐπὶ πλέον ὁ σιδηρόδρομος, τοῦ ὁποῖου πολλαὶ ἐπιβατικαὶ ὑπηρεσίαι δὲν καλύπτουν αὐτὰς τὰς ἰδίας τῶν δαπάνας καὶ διὰ τὸν ὅποιον αἱ ὑπηρεσίαι αὗται θὰ εἶναι εἰς τὸ μέλλον τοσαύτω μᾶλλον δαπανηραί, ὅσον ὁ συναγωνισμὸς τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων θὰ γίνεταί ἐντονώτερος, θὰ ἠδύνατο πρῶτος νὰ δοκιμάσῃ νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὀλιγώτερον ἀποδοτικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐὰν ληφθῶσι μάλιστα ὑπ' ὄψιν αἱ δαπάναι διὰ τὰς ἀναγκαίας ἐπευδύσεις καὶ ἀνανεώσεις.

Ἐπὶ τῶν ἀποδοτικῶν ὑπηρεσιῶν ὑπάρχουν ἀκόμη πολλαὶ γραμμαὶ καὶ πολλοὶ σταθμοὶ ἐν λειτουργίᾳ καὶ μέγας ἀριθμὸς συρμῶν ἢ αὐτοκίνηταμαξῶν, τοὺς ὁποίους οἱ σιδηροδρόμοι θὰ εἶχον συμφέρον, τοῦλάχιστον μέχρι μιᾶς προσημίας νὰ καταργήσουν. Ἐπὶ τῶν ἀποδοτικῶν ὑπηρεσιῶν ὑπάρχουν ἄλλοι, τῶν ὁποίων ἡ κατάργησις θὰ ἐπεβάλλετο ἐντὸς ἐτῶν τινῶν, κατόπιν τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων καὶ ἐνδεχομένως τῆς πτώσεως τοῦ κόστους τῆς διὰ λεωφορείων μεταφορᾶς.

108.— Τέλος, αἱ τακτικαὶ τουριστικαὶ ὑπηρεσίαι διὰ λεωφορείων καὶ εἰδικῶς αἱ διεθνεῖς τοιαῦται δὲν συναγωνίζονται τὸν σιδηρόδρομον. Δύνανται ἀντιθέτως νὰ δημιουργήσουν μίαν νέαν πελατεῖαν ταξιδιωτῶν, οἵτινες δι' ἕνα μέρος τῆς διαδρομῆς, εἴτε εἰς μεταγενέστερα ταξείδια νὰ χρησιμοποίησουν τὸν σιδηρόδρομον.

Φορολογία επιβατικών μεταφορών.

109.— Ἡ ἐπιβολὴ φορολογίας ἐπὶ τῶν τακτικῶν λεωφορειακῶν γραμμῶν συναγωνιζομένων τὸν σιδηρόδρομον, εἶναι ἀσχετος πρὸς τὸν συντυμιμὸν. Δέον νὰ καθορίζηται, ὡς καὶ διὰ τὰ ἰδιωτικά αὐτοκίνητα, βάσει καθαρῶς φορολογικῶν κριτηρίων, λαμβανομένων δεόντως ὑπ' ὄψιν τῶν διαπαρῶν ὑποδομῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν, ὅπου ὑφίσταται γραμμὴ παράλληλος πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, ἀνακύπτει πρόβλημα ἀνάλογον πρὸς τὸ τῆς ὁδικῆς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων ἐπὶ μεγάλῃ ἀποστάσει. Ἀρκοῦνται, συνήθως, νὰ ὑποχρεώσῃ τὸς λεωφορειακὰς ταύτας ὑπηρεσίας νὰ ἐφαρμόζουσι τιμολόγια ἴσα πρὸς τὰ τῆς τρίτης θέσεως τοῦ σιδηροδρόμου.

Διὰ τὸν σιδηρόδρομον ἓνα τοιοῦτον μέτρον περιορίζει τὸς ζημίας ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ, ἀλλὰ διὰ τὴν ὀλότητα δύναται νὰ ἀποτελέσῃ μίαν ἀδικαιολόγητον αὔξησιν τῶν τιμολογίων. Τὰ οὕτως ὀριζόμενα τιμολόγια δύναται, πράγματι, εἰς γονίμους γραμμάς νὰ εἶναι σαφῶς ἀνώτερα τοῦ κόστους καὶ νὰ παρέχουν εἰς τὸν ἐκμεταλλευόμενον ταύτας ἓν ἀδικαιολόγητον κέρδος.

Ἡ ἐπιβολὴ ἐνὸς τέλους ἀντισταθμιστικοῦ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ὑψωθῇ τὸ κόστος εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ σιδηροδρομικοῦ τιμολογίου, εἶναι ὀρθολογικὴ, ἐφ' ὅσον κρίνεται ἀδύνατος ἡ κατάργησις τῶσιν τῆς σιδηροδρομικῆς, ὅσον καὶ τῆς λεωφορειακῆς ὑπηρεσίας. Ἐὰν προστιθῇ ὅτι ἡ τιμολόγησις τῆς σιδηροδρομικῆς ἐπιβατικῆς ὑπηρεσίας δύναται νὰ τροποποιηθῇ καὶ καταστή ἓν τινι μέτρῳ συνάρτησις τοῦ κόστους. Πρόσθετοι τιμαί, λόγω ταχύτητος ἢ εὐμαρείας, ἐφαρμόζονται ἄλλως τε εἰς συρμούς τινας.

Παρατηρητέον, πάντως, ὅτι κάθε σύστημα τιμῶν πωλήσεως διὰ προϊόντα προσφερόμενα εἰς τὸ κοινόν, δεόν νὰ εἶναι ἀπλοῦν καὶ τὰ ἐπιβατικὰ τιμολόγια πρέπει νὰ ἀκολουθοῦν τὴν ἀρχὴν ταύτην.

Ἑκτακοί ὑπηρεσίαι λεωφορείων.

110.— Τὸ διοικητικὸν καθεστῶς τῶν συμπτωματικῶν ὑπηρεσιῶν λεωφορείων ποικίλλει κατὰ Χώρας. Παρέχει γενικῶς σχετικὴν ἐλευθερίαν διὰ τὰς διαδρομάς καλουμένας «μέ κλειστὰς θύρας», κατὰ τὰς ὁποίας μεταφέρονται ἀπὸ τῆς ἀφετηρίας μέχρι τοῦ τέματος οἱ ἴδιοι ἐπιβάται, εἶναι δὲ πλέον περιοριστικὸν διὰ τὰς ὑπηρεσίας, καθ' ἃς μεταφέρονται διαφορετικαὶ ὁμάδες ἐπιβατῶν κατὰ τὴν μετάβασιν καὶ τὴν ἐπιστροφήν. Τὰ ὅρια μεταξύ τοῦ τι ἀπαγορεύεται δὲν εἶναι σαφῶς καθωρισμένα καὶ ποικίλλουν κατὰ τὰς περιστάσεις.

Ἐφ' ὅσον δὲν εἶναι ἀναγκαία ἡ δρομολόγησις εἰδικῶν συρμῶν, τὸ οἰκονομικὸν συμφέρον τῆς ὀλότητος εἶναι, βεβαίως, νὰ κατευθύνῃ τις τοὺς ἐπιβάτας πρὸς τὸν σιδηρόδρομον, δεδομένου ὅτι ἡ μεταφορὰ των οὐδὲν στοιχίζει πρακτικῶς. Ἡ Ἀρχή, εἰς ἣν ἀνήκει ἡ ἀπόφασις, πρέπει ἑπομένως νὰ σταθμισθῇ ἐφ' ἑνὸς τὴν ἀπώλειαν τῶν εἰσπράξεων τοῦ σιδηροδρόμου, τὴν ὁποίαν

θά ἐπέφερον ἢ χορήγησις ἀδειας ἐκτάκτου λεωφορειακῆς ὑπηρεσίας καὶ ἀπ' ἐτέρου τὰς σοβαρὰς ἐνίοτε ταλαιπωρίας, τὰς ὁποίας θά ὑφίσταντο οἱ ἐπιβάται ἐκ τῆς ὑποχρέωσως νὰ ἐκτελέσουν τὴν διαδρομὴν σιδηροδρομικῶς. Ἡ αἰτήσις πρὸς μεταφορὰν ἐξαρτᾶται εὐρέως ἐκ τοῦ μέσου μεταφορᾶς, τὸ ὁποῖον διατίθεται.

Ἐπιβάλλεται, ὅπως μὴ ἀρνήται τις τὴν ἀδειαν, ἐὰν ἡ μεταφορὰ δὲν δύναται νὰ μετατεθῆ ἀπὸ ἑνα μέσον εἰς ἄλλο. Συχνὰ οἱ ταξειδιῶται, οἵτινες προέβλεψαν τὴν ναύλωσιν ἐνὸς λεωφορείου, θά ματαιώσουν τὸ ταξίδιον ἢ θά μετακινηθοῦν δι' ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων ἐὰν τοὺς ἀρνηθῶσι τὴν ἀδειαν χρησιμοποίησως τοῦ λεωφορείου. Τέλος εἰς περίοδον αἰχμῆς, τὸ λεωφορεῖον δύναται νὰ ἀνακουφίσῃ τὸν σιδηρόδρομον, ἀντὶ νὰ τὸν συναγωνισθῆ.

Ἡ πραγματικὴ ἀμυνα τοῦ σιδηροδρόμου δὲν ἔγκειται εἰς τὸν διοικητικὸν ἔλεγχον τῆς κινήσεως τῶν λεωφορείων, ἔγκειται εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν τιμολογίων δι' ὁμάδας ταξειδιωτῶν συναρτῆσαι τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐκτάτων ὑπηρεσιῶν καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ πνεύματος τῶν σπιλεχῶν τοῦ σιδηροδρόμου.

Προκειμένου περὶ ἐπιβατικῆς συγκοινωνίας, ὁ σιδηρόδρομος εἶναι εἰδικώτερον προσηρμοσμένος διὰ τὰς μεταφορὰς μεταξύ σημαντικῶν κέντρων. Εἰς τὰς ἄλλας γραμμάς ὁλοὲν καὶ περισσότερον ἀντικαθίσταται ὑπὸ τοῦ Λεωφορείου. Ἐξ ἄλλου ἡ ζήτησις διὰ μεταφορὰν ἐπιβατῶν εἶναι πολὺ πλέον ἐλαστικὴ παρὰ ἡ ζήτησις διὰ μεταφορὰν ἐμπορευμάτων καὶ ὁ αὐστηρὸς περιορισμὸς τῶν ὁδικῶν ὑπηρεσιῶν θά ἦτο ἀντιοικονομικὸς.

Ἐχει διαπιστωθῆ, ὅτι ἐπὶ τῶν περισσοτέρων δικτύων τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἡ κίνησις τῶν ἐπιβατῶν δὲν καλύπτει παρὰ ἕνα μέρος τῶν σταθερῶν δαπανῶν τοῦ σιδηροδρόμου πολὺ κατώτερον ἐκείνου, τὸ ὁποῖον εἶδε κανονικῶς νὰ τὴν ἐπιβαρύνῃ καὶ ἀντιθέτως ἡ κίνησις ἐμπορευμάτων διὰ πλῆθρων βαγονίων καλύπτει κατὰ μέσον ὄρον ἐκτὸς τῶν ἰδίων δαπανῶν, ἐν μέγα μέρος τῶν κοινῶν δαπανῶν συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δαπανῶν ὑποδομῆς. Ἡ παρατήρησις αὕτη θά μᾶς χρησιμεύσῃ διὰ τὴν μελέτην τῶν πρακτικῶν προβλημάτων τοῦ συναγωνισμοῦ μεταξύ τῶν διαφόρων μέσων μεταφορᾶς.

Ἐπίδρασις τῆς ἐμπορευματικῆς καὶ τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ σιδηροδρόμου

111.— Τὸ ὕψος τῶν εἰσπραξέων, ἐξ ἐπιβατῶν καὶ ἐξ ἐμπορευμάτων, ποικίλλει σημαντικῶς εἰς τὰ διάφορα εὐρωπαϊκὰ δίκτυα, τὸ αὐτὸ δὲ συμβαίνει καὶ μὲ τὰς δαπάνας, μὲ τὰς ὁποίας δεόν νὰ ἐπιβαρυνθῆ ἐκάστη τῶν ὡς ἄνω κατηγοριῶν μεταφορᾶς.

Οἰσοδῆποτε ἐπιμερισμὸς τῶν δαπανῶν μεταξύ ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορευματικῆς κινήσεως θά εἶναι κατὰ μέγα μέρος αὐθαίρετος. Ἀκόμη θά ἦτο πολὺ δύσκολον νὰ καθορίσῃ τις ἐπακριβῶς τὴν μείωσιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλ-

λύσεως, ήτις θά καθίστατο δυνατή ώς συνέκεια καταργήσεως τής μιάς ή τής άλλης μεταφορικής κινήσεως.

Τά ποσοστά τών δαπανών, αίτινες δέον νά έπιβαρύνουν τήν έπιβατικήν κίνησιν, δέν είναι ούτε ίσα ούτε ανάλογα πρós τά ποσοστά τών έπιβατικών κινήσεων, χιλιομέτρων έν σχέσει πρós τήν συνολικήν διάνυσιν. Αί διαφοραί συμμών χιλιομέτρων έν σχέσει πρós τήν συνολικήν διάνυσιν, εις τό κόστος του εις τό είδος τής έλξεως, εις τό μέσον φορτίον τών συμμών, εις τό κόστος του ύλικού τής έπιβατικής μεταφοράς, έμποδίζουν κάθε σύγκρισιν. Έκ στατιστικών 15 εύρωπαϊκών δικτύων προκύπτει, ότι εις πολλά έξ αυτών και ειδικώς εις τρία εκ τών μεγαλυτέρων, τής Γαλλίας, τής Μ. Βρετανίας και τής Δυτικής Γερμανίας, ή έπιβατική κίνησις δέν άποφέρει πλέον του ενός τρίτου του συνόλου τών εισπράξεων και είναι άσφαλώς όλιγώτερον άποδοτική από τήν έμπορευματικήν κίνησιν. Είναι πιθανόν, έν ληφθή ύπ' όψιν ή μεγάλη διαφορά άποδόσεως, που ύφίσταται μεταξύ διαφόρων έπιβατικών συμμών του ίδιου δικτύου, ότι ή κατάργησις ενός σημαντικού μέρους έπιβατικών ύπηρεσιών εις πολλές Χώρας θά ήτο πλεονεκτική διά τόν σιδηρόδρομον.

Σχεδόν παντού αί προαστειακά μεταφορά είναι σοβαρώς έλλειμματικά. Ύπενθυμίζεται επίσης ότι εις τας Η.Π.Α., κατά ύπολογισμούς τής Interstate Commerce Commission, εις τό σύνολον τών άμερικανικών δικτύων προκύπτει έτήσιον έλλειμμα έκμεταλλεύσεως τής έπιβατικής κινήσεως 700 έκατομμύρια δολλάρια και κέρδος εκ τής έκμεταλλεύσεως τής έμπορευματικής κινήσεως 1800 έκατομμύρια δολλάρια.

Έπιτροπή τής Έθνικής Ένώσεως Σιδηροδρόμων, ένεργήσασα έπιμερισμόν τών δαπανών, κατέληξεν εις τό ότι ή κατάργησις τής έπιβατικής ύπηρεσίας θά έπέφερον εις τά άμερικανικά δίκτυα μίαν έτησίαν οικονομίαν εκ 200 έκατομμυρίων δολλαρίων.

112.— Άς σημειωθή, τέλος, ή σημασία τών άναγκαιουσών επενδύσεων διά τροχαίον σιδηροδρομικόν ύλικόν έπιβατών. Έξαιρέσει τών έλαφρών αυτοκινηταμαξών, συνυπολογιζομένων και τών κινητηρίων μηχανών, είναι τουλάχιστον κατά 5 φορές βαρύτερον και στοιχίζει 5 φορές περισσότερον ανά θέσιν από τό αντίστοιχον ύλικόν δι' όδικάς μεταφοράς. Αύτοι καθ' έαυτοί οι άριθμοί ούτοι δέν σημαίνουν τίποτε, καθόσον ή σχέση του κόστους τών μεταφορών εξαρτάται επίσης από τήν διάρκειαν ζωής του ύλικού και τών δαπανών έλξεως, αλλά είναι ενδιαφέροντες, έν συγκριθοϋν με τούς αντίστοιχους άριθμούς τών σιδηροδρομικών φορτηγών βαγονίων και τών φορτηγών αυτοκινήτων.

Διά τά έμπορεύματα, τό κόστος του τροχαίου ύλικού και τό νεκρόν βάρος ανά τόννον ώφελίμου φορτίου, είναι πράγματι τής αύτής τάξεως μεγέθους διά τόν σιδηρόδρομον και διά τό αυτοκίνητον.

113.— Έξαιρέσει Χωρών τινων, όπου ή πυκνότης, ή γεωγραφική κατανομή και αί συνθήκαι του πληθυσμού έπιτρέπουν εις τήν έπιβατικήν ύπη-

ρεσίαν να καλύπτει εκτός των Ιδίων της δαπανών και την ανάλογον μερίδα των συνολικών δαπανών, εις τας λοιπὰς Χώρας ή επιβατική υπηρεσία των σιδηροδρόμων δέν καλύπτει την ανάλογον μερίδα των συνολικών δαπανών και ένιστε ούτε και τας ίδιαις της δαπάνας.

Έξ αντίθετου, εις τὰ περισσότερα δίκτυα, ή έμπορευματική κίνηση διά πλήρων βαγονίων καλύπτει, όχι μόνον τας ίδιαις της δαπάνας, αλλά και μέγα μέρος των κοινών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών ύποδομής. Το κόστος μεταφορᾶς πλήρους βαγονίου ποικίλλει άλλως τε πολύ, αναλόγως τῆς διαδρομῆς και αναλόγως του μεγέθους των φορτίων ή τῆς συχνότητος των άποστολών. Όσον άφορᾷ την μεταφοράν μικρών φορτίων, έν αὕτη φαίνεται να είναι επίσης άποδοτική εις διαδρομάς μεταξύ μεγάλων σταθμών και τουτο όχι δι' όλα τὰ δίκτυα, είναι βέβαιον ότι, διά διαδρομάς μεταξύ μικρών και δευτερευούσης σημασίας σταθμών, δέν καλύπτει ούτε τας ίδιαις της δαπάνας. Εις τας Η.Π.Α. ή κίνηση των μικρών φορτίων θεωρείται έν τῷ συνόλω ως έλλειμματική.

Το μέγιστον κόστος του χιλιομετρικού τόννου ή του χιλιομετρικού επιβάτου επί των σιδηροδρόμων βαινει μειούμενον, όταν ή κίνηση αύξάνη. Εις την σημερινήν τους κατάστασιν οι περισσότεροι σιδηρόδρομοι τῆς Δυτικῆς Εύρώπης θα είναι εις θέσιν να εξασφαλίσουν μίαν έμπορευματικήν κίνησην άνωτέραν περίπου κατά 40 % τῆς σημερινῆς χωρίς αύξησιν των γενικῶν έξόδων. Όσον διά την επιβατικήν κίνησην των διαφόρων μέσων μεταφορᾶς, το χαρακτηριστικόν της είναι να μεταβάλλεται σημαντικῶς αναλόγως των εποχῶν, αναλόγως των ημερῶν άκόμη και αναλόγως των ὥρων (άστική και προαστιακή συγκοινωνία).

Πᾶσα αύξησης τῆς κινήσεως του τέλους τῆς εβδομάδος είναι λίαν δαπανηρά δι' οιοδήποτε μεταφορικόν μέσον, αλλά τας λοιπὰς ήμέρας και ίδιως κατά τούς άγόνους μήνας, οι σιδηρόδρομοι θα ἦσαν εις θέσιν να εξασφαλίσουν σχεδόν χωρίς συμπληρωματικὰς δαπάνας μίαν κίνησην σημαντικῶς μεγαλυτέραν τῆς σημερινῆς.

Μείωσις του κόστους εκάστου μεταφορικοῦ μέσου.

Έπενδύσεις.

114.— Δέν είναι άνάγκη να ύπογραμισθῆ, ότι ή μείωσις του κόστους των μεταφορῶν συνεπάγεται λίαν σημαντικὰς έπενδύσεις.

Αὗται δέν να άποφασίζονται κατόπιν λελογισμένης κρίσεως και να συντονίζονται μεταξύ των. Λόγω τῆς εξέλιξεως τῆς τεχνικῆς των συναγωγνζομένων μεταφορικῶν μέσων, ή άπόδοσις των δέν να εκτιμᾶται μετά συντηρητικότητος. Έπί τῆ εύκαιρία του συγχρονισμού, ο τρόπος τῆς εκμεταλλεύσεως δέν να μελετᾶται εκ νέου. Πάντως οιοδήποτε έπένδυσις, ήτις μειώνει πραγματικῶς το οικονομικόν κόστος του συνόλου μεταφορῶν, είναι ένδιαφέρουσα διά την δλότητα, είτε πρόκειται περι ήλεκτροκινήσεως ή δηζε-

λοκινήσεως σιδηροδρομικών γραμμών, βελτιώσεως τῆς σημάσεως διαπλατύνοιως ἢ νέας χαράξεις ὁδῶν ἢ κατασκευῆς αὐτοκινητοδρόμων.

Κατάργησις ἐγκαταστάσεων.

115.— Ἡ κατάργησις ἐγκαταστάσεων, αἵτινες ἀπέβησαν ἄχρηστοι, ἢ τῶν ὁποίων ἡ ἐκμετάλλευσις εἶναι ὑπὲρ τὸ δέον δαπανηρά, εἶναι ἐπίσης παρόγων οἰκονομίας. Εἰς τὴν σύγχρονον βιομηχανίαν ἡ ἐξέλιξις τῆς τεχνικῆς καθιστᾷ ἀναγκαίως τὰς ἀνακαινίσεις. Ἡ βιομηχανία τῶν μεταφορῶν δὲν ἐκφρεύει τὸν κανόνα τοῦτου. Ὁ συντονισμὸς δὲν ἔχει σκοπὸν νὰ προστατεύσῃ ἑαυτὰ τοῦ ὑπάρχει σήμερον.

Ἡ δημιουργία νέων γραμμῶν καὶ ἡ χρησιμοποίησις νέων τεχνικῶν μεθόδων δέον νὰ ἐπιφέρουν κατάργησιν ἐγκαταστάσεων, ἥτις εἶναι τὸ ἀναπόφευκτον ἀντίρροπον τῶν νέων ἐπενδύσεων. Ἡ ἀναμενομένη οἰκονομία δὲν ἀφορᾷ τὸσον εἰς τὸ προϊόν τῆς πωλήσεως, ἢ εἰς τὴν ἐπαναχρησιμοποίησιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ὑλικῶν, ἅτινα κατέστησαν ἄχρηστα, ὅσον εἰς τὴν κατάργησιν τῶν δαπανῶν ἀνακαινίσεως καὶ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως. Ἡ διατήρησις ἐν ἡμεταλλίῳ σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, ἢ σταθμῶν χωρὶς ἱκανῆς κίνησιν καὶ τῶν ὁποίων ἡ ἀντικατάστασις μὲ ὑπηρεσίαν αὐτοκινήτων θὰ ἦτο οἰκονομικώτερα διὰ τὴν ὁλότητα, συνεπάγεται ἀδύνησιν τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν.

Προκαλεῖται ἐπιβάρυνσις τῆς οἰκονομίας ἐν γένει, εἰς ὄφελος τῶν ἐξυπηρετουμένων ὑπὸ τῆς γραμμῆς, ἢ τοῦ σταθμοῦ, τοῦ διατηρουμένου ἐν ἐκμεταλλίῳ παρὰ τὸ ἔλλειμματικὸν αὐτοῦ. Τὸ παρεχόμενον ὅμως πλεονέκτημα εἰς τοὺς ἐξυπηρετούμενους εἶναι κατώτερον γενικῶς τῆς προκαλουμένης εἰς τὸ σύνολον ἐπιβαρύνσεως.

Κατάργησις δαπανηρῶν ὑποχρεώσεων.

116.— Μείωσις τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν δύναται νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν κατάργησιν ἐπιβεβλημένων ἀνευ ἀποχρώματος λόγου ὑποχρεώσεων παρὰ τῶν κυβερνητικῶν ἀρχῶν εἰς μεταφορικὰς τινὰς ἐπιχειρήσεις.

Τοιαῦται ὑποχρεώσεις εἶναι :

- α) Δαπάναι ἡμέραι ἢ ἡμέραι (μετακίνησις ἢ ἀκίνητοποίησις τροχαίου ὑλικοῦ), τὰς ὁποίας δύναται νὰ ἐπιφέρουν εἰς τὰς μεταφορικὰς ἐπιχειρήσεις αἱ διοικητικαὶ ἐλεγχοὶ, οἰκονομικαὶ ἢ τεχνικαί, αἱ ὁποιοὶ δὲν εἶναι ἀπαραίτητοι, ἢ αἱ διατυπώσεις τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἀπλουστευθοῦν.
- β) Αἱ δαπάναι, αἱ ἀπορρέουσαι ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως νὰ προσφέρουν δημοσίαν ὑπηρεσίαν ὠρισμένοι μεταφορικαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ εἰδικῶς ὁ σιδηρόδρομος. Μερικαὶ τῶν ὑποχρεώσεων ταύτων δὲν ἔχουν σκοπὸν παρὰ νὰ ἐμποδίσουν τὸν σιδηρόδρομον νὰ αὐξάνῃ τὰ τιμολόγια του. Δὲν ἔχουν τότε ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν διὰ τὴν ὁλότητα. Δὲν συμβαίνει ὅμως τὸ ἴδιον, κυρίως, μὲ τὴν ὑποχρῶσιν τοῦ σιδηροδρόμου νὰ ἐξασφαλί-

ζη υπηρεσίας, τῶν ὁποίων ἡ κατάργησις θά ἦτο εἰς βραχεῖαν ἢ μακρὰν προθεσίαν εὐνοϊκὴ δι' αὐτόν.

Ἡ τελευταία αὕτη ὑποχρέωσις δύναται νὰ ἀναλυθῆ εἰς :

βα) Ὑποχρέωσιν νὰ ἐκμεταλλεῖται γραμμὸς ἢ σταθμοὺς, ἢ κατάργησις τῶν ὁποίων θά ἐβελτίωνε τὰ οἰκονομικὰ τοῦ σιδηροδρόμου. Ἐξαιρέσει τῶν μαζικῶν μεταφορῶν τῶν προαστείων, τῶν ὁποίων ἢ μετάθεσις εἰς τὴν ὁδὸν θά ἦτο, ἀναμφιβόλως, πλεόν δαπανηρὰ διὰ τὴν ὁλότητα, ὁ σιδηρόδρομος θά ἠδύνατο νὰ προβῆ εἰς τὸ μερικὸν ἢ ὀλικὸν κλείσιμον γραμμῶν ἢ σταθμῶν ἑλλειμματικῶν, κατόπιν μιᾶς λογικῆς προειδοποιήσεως διὰ νὰ δοθῆ καιρὸς ὀργανώσεως νέας υπηρεσίας. Θά ἠδύνατο ἐπίσης νὰ ἔλξη τὴν εὐχέρειαν νὰ προβαίη εὐθερῶς εἰς τὴν διάλυσιν ἐγκαταστάσεων, αἵτινες ἔχουσι καταστήσῃ ἀχρηστοὶ καὶ π.χ. νὰ καταργῆ μίαν διπλῆν γραμμὴν ἐκεῖ ὅπου δὲν εἶναι ἀπαραίτητος.

ββ) ὑποχρέωσιν νὰ ἐξασφαλίζῃ ἐπὶ γραμμῶν ἢ εἰς σταθμοὺς μὴ ἑλλειμματικούς ἐν τῷ συνόλῳ, υπηρεσίας τῶν ὁποίων ἢ κατάργησις θά ἦτο συμφέρουσα διὰ τὸν σιδηρόδρομον, ὡς π.χ. ἡ ὑποχρέωσις διατηρήσεως ἐνὸς ἐλαχίστου ἀριθμοῦ ἐπιβατικῶν συρμῶν.

βγ) ὑποχρέωσιν νὰ ἐξυπηρετῆ τὰς αἰχμὰς τῆς κινήσεως.

γ) Ἡ ἀπαγόρευσις, ἐνίοτε, διὰ τοὺς σιδηροδρόμους, νὰ ὀργανώσουν αἱ ἴδιοι υπηρεσίας αὐτοκινήτων πρὸς ἀντικατάστασιν καταργουμένης σιδηροδρομικῆς υπηρεσίας. Εἶναι δυνατὸν ἡ υπηρεσία αὕτη νὰ μὴ ἀναληφθῆ ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ σιδηροδρόμου. Τόσον διὰ νὰ μειώσῃ τὸ κόστος, ὅσον καὶ διὰ νὰ ἀμβλύνῃ τὸν συναγωνισμόν, ἔχει κάθε συμφέρον νὰ ἀπευθυνθῆ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτοκινήτων, αἵτινες νὰ καταστοῦν ὑποανάδοχοι καὶ συνεργάται του.

Ἄτερα μέτρα.

117.— Ἡ μείωσις τοῦ κόστους τοῦ τροχαίου ὑλικοῦ δύναται νὰ ἐπιτευχθῆ διὰ τῆς ὀρθολογικῆς ὀργανώσεως καὶ τῆς συγκεντρώσεως τῆς βιομηχανίας κατασκευῆς τροχαίου ὑλικοῦ. Τὸ παράδειγμα τῆς βιομηχανίας αὐτοκινήτων ἀποδεικνύει τὰς οἰκονομίας, αἵτινες δύνανται νὰ ἐπιτευχθοῦν ἀπὸ τὴν σύμπτυξιν τῶν μέσων καὶ τῶν τύπων.

Ἡ ὀργάνωσις σταθμῶν—ἀγορῶν προσπιλασίμων ὑπὸ βαγονίων καὶ φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐπιτρέπει τὴν ἀποφυγὴν διαδρομῶν ἐντὸς τῶν πόλεων καὶ τῶν μεταφορτώσεων.

Ἡ ἀπλούστευσις τῶν φορτώσεων καὶ ἡ μείωσις τῶν ἀπωλειῶν καὶ φθορῶν διὰ τῆς μηχανοποιήσεως τῶν χειρισμῶν, ἢ τυποποιήσις τῆς συσκευασίας, ἢ ἐπίτευξις καλυτέρων φορτίων καὶ βαγονίων διὰ τῆς παρεμβολῆς εἰς τὰ τιμολόγια τοῦ ὄρου τοῦ πλήρους φορτίου, εἶναι μέτρα συντελοῦντα εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς. Ὅμοίως τοιαῦτα μέτρα εἶναι ἡ χρησιμοποίησις εἰδικῶν ὀχημάτων συνδεδεασμένης μεταφορᾶς

καί ἡ ὀργάνωσις ἐπὶ τῶν κυριωτέρων γραμμῶν μεταφορᾶς φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐπὶ βαγονίων. Ἐπίσης ἡ τελείων ἑνταστική χρησιμοποίησις τῶν σταθερῶν ἐγκαταστάσεων καί ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ κυκλώματος τοῦ τροχαίου ὕλικου.

Συναγωνισμὸς ἀέρος καὶ σιδηροδρόμου.

118.— Εἰς τὴν Εὐρώπην, ἡ ἀεροπορικὴ μεταφορὰ δὲν παίζει παρά δευτερεύοντα ρόλον. Ἀλλὰ τὸ τροχαῖον ὕλικόν τῶν σιδηροδρόμων ἀποσβέννεται τὸ ὀλιγώτερον εἰς 25 ἔτη καὶ οὐδεὶς γνωρίζει εἰς ποῖον σημεῖον θὰ εὐρίσκειται ἡ ἀεροπορικὴ μεταφορὰ εἰς τὴν Εὐρώπην μετὰ ἓν τέταρτον αἰῶνος.

Θὰ ᾔτο ἀδύνατον, διὰ τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς σιδηροδρόμους, νὰ ὑπολογίζουσι εἰς μίαν σταθερότητα, ἔστω καὶ σχετικὴν, τῆς σημερινῆς καταστάσεως. Εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας τὸ ποσοστὸν τῆς ἑμπορικῆς ἀεροπορίας εἰς τὸ σύνολον τῶν χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν τῶν μέσων μεταφορᾶς δημοσίας χρήσεως, ἀνήλθεν ἀπὸ 2 % τὸ 1938 εἰς 25 % τὸ 1954. Διὰ τὸ σύνολον τῆς γῆς ἡ κίνησις τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν αὐξάνει κατὰ 12% ἑτησίως. Ἐῖναι ἑνδιαφέρον ἐν τούτοις νὰ τονισθῇ, ὅτι ὁ συναγωνισμὸς τῆς ἀεροπορίας θίγει ἐπὶ τοῦ παρόντος τὰς μεγάλας ἀποστάσεις. Εἰς τὰς Η.Π.Α. ὑπολογίζεται ὅτι κάτω τῶν 650 χιλιομέτρων μία ἀεροπορικὴ γραμμὴ θὰ εἶναι μὴ ἀποδοτικὴ. Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἑλικοπτέρου θὰ διαταράξῃ, ἴσως, τὴν ἀεροπορικὴν μεταφορὰν, ἀλλὰ τοῦτο δὲν προβλέπεται, ὅτι θὰ συμβῇ συντόμως.

Ἐάν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ἀπασαὶ αἱ δαπάναι ἐδάφους, τὰ Οἰκονομικὸν ἰσοζύγιον τῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν εἶναι σήμερον ἐλλειμματικόν. Αἱ εὐρωπαϊκαὶ ἀεροπορικαὶ γραμμαὶ εἶναι, κατὰ τὸ πλεῖστον, ἐλλειμματικά, λόγῳ τῆς ἀνεπαρκοῦς χρησιμοποίησις τῶν ἀεροσκαφῶν εἰς τὰς γραμμάς μικροῦ μήκους.

Ἐν τούτοις, ἀφ' ἑνὸς ἡ προοδευτικὴ μείωσις τοῦ κόστους καί ἡ πύκνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν θὰ ἐπιφέρουσι σὺν τῷ χρόνῳ βελτίωσιν τῆς καταστάσεως αὐτῆς. Ἐξ ἄλλου ἡ δημοσία ἀρχὴ δὲν θὰ ἐδέχετο τὴν κατάργησιν ἀεροπορικῶν γραμμῶν, ἔστω καὶ ἐλλειμματικῶν, ὡς θεωρουμένων ἀπαραιτήτων εἰς τὴν σύγχρονον ζωὴν. Μεταξὺ λεωφορείου καὶ σιδηροδρόμου εἶναι δυνατὸν νὰ ἀπαγορευθῇ ἡ παράλληλος χρῆσις, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι ὁ σιδηρόδρομος ἔχει τὸ πλεονέκτημα τῆς ταχύτητος καὶ τῆς μεγάλης χωρητικότητος. Ὡς πρὸς τὸ ἀεροπλάνον, ὁ σιδηρόδρομος δὲν ἔχει πλέον παρά τὸ πλεονέκτημα τῆς χωρητικότητος.

Μέχρι τοῦδε εἰς τὴν Εὐρώπην ἀνεπτύχθησαν, κυρίως αἱ διεθνεῖς ἀεροπορικαὶ συνδέσεις αἱ Κυβερνήσεις οὐδόλως προώθησαν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν. Τὸ ἀεροπλάνον καὶ ὁ σιδηρόδρομος δύναται νὰ συνεργασθοῦν καὶ νὰ διαμοιράσων τὸ ἔργον των. Ἐπὶ τῶν γραμμῶν μεγάλων ἀποστάσεων καὶ σχετικῶς περιορισμένης κινήσεως, ὁ σιδηρό-

δρομος δέν ἔχει συμφέρον νά ἀνταγωνίζεταί τὸ ἀεροπλάνου, διὰ τῆς διατηρήσεως κατ' εὐθείαν ὑπηρεσίας καὶ ἀντικοινομηκῆς αὐξήσεως τῶν ταχυτήτων. Καθὼς τὸ λεωφορεῖον δύναται καὶ ὀφείλει νά ἀντικαθίστῃ τὸν σιδηροδρομὸν εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν ἐπὶ μικρῶν ἀποστάσεων μὲ μικρὰν κίνησιν, οὕτω τὸ ἀεροπλάνου δύναται καὶ ὀφείλει νά λάβῃ τὴν θέσιν τοῦ σιδηροδρομοῦ εἰς ὠρισμένας γραμμάς μεγάλης ἀποστάσεως. Ἐπιβάλλεται τοῦτο ἀπὸ τὴν ἀναζήτησιν τοῦ ἐλαχίστου κόστους τῆς μεταφορᾶς. Ἐκεί ὅπου ἡ κίνησις εἶναι πυκνὴ, ὁ σιδηρόδρομος, ἐπὶ τοῦ παρόντος, εἶναι τὸ κύριον ὄργανον μεταφορᾶς καὶ ἡ ὀλότῃς ἔχει συμφέρον νά περιορίσῃ τὰς ἀεροπορικὰς ὑπηρεσίας εἰς τὰς ἀναγκαίας ταχείας συνδέσεις καὶ νά ἐναρμονίσῃ τὰ δρομολόγια τῶν δύο μέσων μεταφορᾶς.

Ἐπὶ ὠρισμένων διαδρομῶν καὶ εἰδικῶς ἐκείνων, αἵτινες συμπεριλαμβάνουσι θαλασσίαν διαδρομὴν, ὁ σιδηρόδρομος πρέπει νά προσπαθῆσιν νά μειώσῃ τὸ κόστος τῶν ὑπηρεσιῶν του παρὰ νά συναγωνίζεταί τὸ ἀεροπλάνου μὲ πολυτελεῖς ὑπηρεσίας ἐλλειμματικὰς.

Τὸ πρόβλημα τοῦ συναγωνισμοῦ ἢ τῆς συνεργασίας ἀεροπλάνου καὶ σιδηροδρομοῦ εἶναι, ἐπὶ τοῦ παρόντος, διὰ τὴν Εὐρώπην περιορισμένης σημασίας διὰ τὸν συντονισμὸν τῶν μεταφορῶν. Ἡ σημασία του ὁμῶς θά βραϊνὴ αὐξουσα καὶ εἶναι καιρὸς νά ἀντιμετωπισθῇ εἰς τὴν ἀρχὴν.

Συμπεράσματα.

119.— Ἡ ἀντικοινομηκὴ χρῆσις τοῦ ὑφισταμένου συστήματος μεταφορῶν καὶ ἢ, ἐν μέρει, ὡς συνέπεια ἐπιβράδυνσις τοῦ συγχρονισμοῦ τοῦ συστήματος τούτου, ἐπιφέρουσι εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ζημίαν, αἵτινες δέν δύναται νά καθορισθοῦν ἐπακριβῶς, ἀλλὰ ἀνέρχονται, ἀναμφιβόλως, εἰς σημαντικὰ ποσὰ ἔτησίως. Ὁ συντονισμὸς τῶν μεταφορῶν δέν εἶναι ἡ διατήρησις τῆς ὑφισταμένης καταστάσεως, εἶναι, ἀντιθέτως, ἡ ἀναμόρφωσις τῶν μεταφορῶν. Δέν ἔχει ὡς σκοπὸν νά παραλύσῃ τὸν συναγωνισμὸν.

Ἀπὸ τριακονταετίας τὸ αὐτακίνητον ὑπῆρξε τὸ κίνητρον ὅλης σχεδὸν τῆς ἐμπορικῆς προόδου καὶ κατὰ μέγα μέρος τῆς τεχνικῆς προόδου τοῦ σιδηροδρομοῦ. Ἡ κίνησις αὕτη πρέπει νά συνεχισθῇ.

120.— Τὰ διοικητικὰ ἢ φορολογικὰ μέτρα συντονισμοῦ, τὰ λαμβανόμενα παρὰ τῶν κυβερνητικῶν ἀρχῶν, δέν πρέπει νά ἀποτιλοῦν παρὰ στοιχεῖον μιᾶς γενικῆς πολιτικῆς μειώσεως διὰ τὴν ὀλότῃτα τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν συναφῶν πρὸς ταύτας ἐργασιῶν. Μία τοιαύτη πολιτικὴ προϋποθέτει ὑψηλὰς ἐπενδύσεις, ἀλλὰ συντονισμένας καὶ καταλλήλως ἐπιλεγμένας καὶ διαχειρίσιν ὅσον τὸ δυνατόν ἐμπορικὴν ἐκάστου μέσου μεταφορᾶς. Ὑπὸ καθεστῶς μὴ διευθυνομένης οἰκονομίας προϋποθέτει ἐπίσης καὶ ἐλευθερίαν ἐπιλογῆς τοῦ πελάτου διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων, τὴν ἀναμόρφωσιν τῶν σιδηροδρομικῶν τιμολογίων, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ κόστους, τὴν σύμπτυξιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ σιδηροδρομοῦ, διὰ χρησιμο-

ποιήσεως συμπληρωματικών υπηρεσιών δι' αυτοκινήτων, την διαφοροποίηση άναλόγως τής άποστάσεως των φορολογικών επιβαρύνσεων επί των δια τής οδοῦ μεταφορών εμπορευμάτων και την μείωσιν εις τὸ δυνατόν ἐλάχιστον τής ὑποχρεώσεως των μεταφορέων πρὸς ἐκτέλεσιν δημοσίας ὑπηρεσίας.

Ἡ ἀπόδοσις των τακτικῶν ἐπιβατικῶν συγκοινωνιῶν καὶ εἰδικῶς των δια σιδηροδρόμου, αὐξάνει ταχέως μὲ τὴν κίνησιν, ἀλλὰ ὁ πολλαπλασιασμός των ἀτομικῶν μέσων μεταφορᾶς καὶ αἱ διακυμάνσεις τής κινήσεως θέτουν ἐν κινδύνῳ τὴν ἀπόδοσιν των τακτικῶν ὑπηρεσιῶν.

121.— Ἡ ἀνάπτυξις των ἀτομικῶν μέσων μεταφορᾶς εἶναι στοιχείον πλούτου διὰ τὴν οἰκονομίαν καὶ δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἐμποδισθῆ. Ἐκάστη συγκοινωνιακὴ γραμμὴ πρέπει νὰ ἐξυπηρετῆται μὲ τὸ μῶλλον προσαρμοζόμενον πρὸς αὐτὴν μέσον. Πλέον εὐέλκτικα καὶ απαιτοῦντα ὀλιγώτερον μακροπρόθεσμοις ἐπενδύσεσι, τὸ λεωφορεῖον καὶ τὸ ἀεροπλάνον ἔχουν νὰ παίξουν ἓνα αὐξανόμενον συνεχῶς ρόλον. Ἐντὸς δέκα ἢ εἴκοσι ἐτῶν οἱ Εὐρωπαϊκοὶ σιδηροδρόμοι θὰ μεταφέρουν πιθανῶς περισσοτέρους χιλιομετρικοὺς ἐπιβάτας παρὰ σήμερον, ἀλλὰ θὰ χρησιμοποιοῦν ἀσφαλῶς ὀλιγώτερον ὑλικόν, ὀλιγωτέρους σταθμοὺς καὶ ὀλιγωτέρας γραμμάς ἀπὸ ἐκείνας ποὺ ἐκμεταλλεύονται σήμερον.

122.— Ἐντὸς ἑκατὸν ἐτῶν, τὸ κόστος τής μεταφορᾶς εμπορευμάτων διὰ σιδηροδρόμου ἐμειώθη κατὰ μέσον ὄρον κατὰ 75 %. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, τὰ βασικὰ τιμολόγια των ἐπιβατικῶν μεταφορῶν ἐμειώθησαν κατὰ τὸ ἡμισυ καὶ πλέον καὶ τὰ μέσα τιμολόγια κατὰ 2)3 καὶ πλέον, ἐνῶ ἡ εὐμάρεια καὶ ἡ ταχύτης των ταξιδιῶν ἠύξανον συνεχῶς. Ὁ σκοπὸς τοῦ συντονισμοῦ εἶναι νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν συνέχισιν τής πτώσεως τοῦ κόστους των μεταφορῶν καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον νὰ χρησιμοποιήσῃ ὡς κίνητρον τὸν συναγωνισμόν, συγχρόνως δὲ νὰ ἀποφεύγονται ζημίαι ἐξ ἀνεπιτυχῶν ἐπενδύσεων ἢ ἐκ χρησιμοποιοῦσεως ἕως μέσου μεταφορᾶς, εὐνοομένου λόγῳ ἀνίσων βασικῶν συνθήκων ἐκεῖ ὅπου θὰ ἐνεδείκνυται ἡ χρησιμοποίησις ἄλλου μέσου.

Ἡ ἐπιτυχία τοῦ συντονισμοῦ ἀπαιτεῖ τὴν κατανόησιν ἀπὸ ἓνα ἕκαστον μέσον μεταφορᾶς τοῦ ρόλου καὶ τής φύσεως των ἄλλων μέσων. Τίποτε τὸ χρήσιμον δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῆ ἐάν οἱ διάφοροι τομεῖς τής ἱταγγεματικῆς μεταφορᾶς ἐθωροῦντο μεταξὺ των ὡς ἔχθροι ἀντὶ νὰ ἐπιζητήσουν ἀπὸ κοινοῦ νὰ ἀναπτύξουν τὴν κίνησιν διὰ μείωσεως τοῦ κόστους των μεταφορῶν διὰ τὴν ὀλότητα.

Διὰ νὰ ἀπαλλαγῆ τὸ πρόβλημα τοῦ συναγωνισμοῦ των διαφόρων μέσων μεταφορᾶς τοῦ ἀρνητικοῦ χαρακτήρος, τὸν ὅποιον τόσον συχνὰ μέχρι σήμερον παρουσιάζει, πρέπει νὰ ἐννοήσουν τὰ διάφορα μέσα, ὅτι πρὸ παντὸς πρέπει νὰ ἐξυπηρετοῦν τὴν τελευταίαν καὶ πρέπει νὰ συνεργάζονται μεταξὺ των καὶ νὰ ἀλληλοσυμπληροῦνται. Πρέπει ἐπίσης οἱ μεταφορεῖς

νά δεχθῶν νά ὀργανωθοῦν ἐπαγγελματικῶς. Ἡ ἔλλειψις συντονισμοῦ καί ἡ ὡς ἐπακολούθημα τούτου ἀντιοικονομική διαχείρισις τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν, παρεμποδίζουν τήν οἰκονομικήν ἐπέκτασιν, ἀπαραίτητον εἰς τήν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητος ὅλων τῶν ἐπαγγελματικῶν μεταφορέων.

Ἡ οἰκονομική ἐπέκτασις θά διευκολύνη τόν συντονισμόν τῶν μεταφορῶν, ἀλλά, κατ' ἀντίστροφον ἔννοιαν, ὁ συντονισμός θά εὐνοήσῃ τήν ἐπέκτασιν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

123.— Ἐξετάσωμεν ἤδη τὰ, ἐν ταῖς προηγουμένοις, τεθέντα προβλήματα εἰς τὸ πλαίσιον τῶν παρ' ἡμῖν εἰδικῶν συνηθῶν καὶ τῆς καταστάσεως, ἣτις ἔχει διαμορφωθῆ.

Ἐπιβατικαὶ Συγκοινωνίαι.

124.— Τὰ συναγωνιζόμενα μέσα εἰς τὰς ἐπιβατικὰς συγκοινωνίας εἶναι ὁ σιδηρόδρομος, τὸ αὐτοκίνητον καὶ τὸ ἀεροπλάνον. Ὁ συναγωνισμός, εἰς τὸν κλάδον τούτον τῆς μεταφορᾶς, δὲν ἐκδηλοῦται τόσο ἐντονός, καθόσον οἱ σιδηρόδρομοι, τόσο οἱ Σ.Ε.Κ., ὅσον καὶ οἱ Σ.Π.Α.Π., στεροῦμενοι ἐπαρκεῖς τροχαίου ὕλικου, κινεῖν τοὺς ἐπιβατικούς τῶν συρμούς με ἐπαρκῆ βαθμὸν πληρώσεως, εὐρίσκονται δὲ ἐν ἀδυναμίᾳ ἐξυπηρετήσεως τῆς πιλατείας τῶν κατὰ ὠρισμένας ἐποχὰς ἰντατικῆς κινήσεως (περίοδος ἑαρτῶν, θερινῆς περιόδου). Τὸ αὐτοκίνητον, πλέον εὐέλικτον, προσαρμόζει εὐχερέστερον τὸ διαθέσιμον τροχαῖον ὕλικόν πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς κινήσεως καὶ ἐπὶ τῶν κεντρικῶν ἀρτηριῶν, ἐπὶ τῶν ὁποίων ὑπάρχει καὶ σιδηροδρομικὴ συγκοινωνία, ἐργάζεται κατὰ τρόπον ἰκανοποιητικόν. Τὸ ἀεροπλάνον, τέλος, ἐπὶ τῆς γραμμῆς Ἀθηνῶν - Θεσσαλονίκης, ἣτις συναγωνίζεται τὸν σιδηρόδρομον ἔκτελεῖ καὶ αὐτὸ σημαντικὸν ἔργον μεταφορᾶς ἐπιβατῶν.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα ἐμφαίνεται ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερθέντων παρ' ἑκάστου τῶν μεταφορικῶν μέσων, σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου, κατὰ τὸ ἔτος 1955, ὡς καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν εἰς τὰς ἐξυπηρετούμενας παρ' ἀμφοτέρων περιοχάς.

Εἰς τὸν αὐτὸν πίνακα ἐμφαίνεται καὶ ἡ μέση ἀπόστασις μεταφορᾶς ἐπιβατῶν. Εἶναι χαρακτηριστικὴ ἡ μικρὰ ἀπόστασις μεταφορᾶς τοῦ αὐτοκινήτου, ὡς πρὸς τὸν σιδηρόδρομον καὶ τονίζει τὸ χαρακτηριστικὸν τοῦ σιδηροδρόμου ὡς μέσου μεταφορᾶς ἐπὶ μεγάλων ἀποστάσεων. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος δίδουν μίαν ἐνδειξιν ἐπὶ τοῦ ρόλου, τὸν ὁποῖον παίζει ἕκαστον μεταφορικὸν μέσον εἰς τὴν ἐπιβατικὴν μεταφορὰν τῶν ὡς ἄνω περιοχῶν.

Περιοχές	Έπιβάται	Χιλιομετρικοί έπιβάται	Μέση απόσταση μεταφοράς χμ.
Σ.Ε.Κ.	8.738.000	710.970.000	81
Λεωφορεία	22.500.000	664.100.000	30
Σ.Π.Α.Π.	4.826.000	270.290.000	56
Λεωφορεία	11.700.000	300.500.000	26

Είς τās έπιβατικές συγκοινωνίας έπικρατεί πλήρως ή άρχή τής ελευθερίας έκλογής του μεταφορικού μέσου παρά του έπιβάτου. Ούδέν μέτρον περιοριστικών ύφίσταται διά τήν κυκλοφορίαν όχημάτων άριθμού αναλόγου πρός τήν έκάστοτε ζήτησιν θέσεων.

Τιμολόγια.

125.— Κατά τά τελευταία έτη και πριν ή τά μεταφορικά μέσα άποκτήσουν έπαρκή σχετικώς κίνησιν έπιβατών, άνεπτυχθή έντονος τιμολογιακός συναγωνισμός μεταξύ σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου. Τά τιμολόγια του σιδηροδρόμου είς τās έν συναγωνισμῶ γραμμάς διεμορφώθησαν σημαντικῶς κάτω του έγκεκριμένου γενικού τιμολογίου αναλόγως τών τιμολογίων του λεωφορείου και τών λεωφορειῶν πάλιν έκρατοῦντο χαμηλά, κάτω έπίσης του έγκεκριμένου υπό του Ύπουργείου τιμολογίου διά νά προσελκύσουν έπιβάτας. Ή κατάσταση αύτη απέβαινε πρός ζημίαν άμοτέρων τών μεταφορικών μέσων. Ούδέν τούτων έτόλμα νά υψώση πρώτον τά τιμολογία του εκ φόβου, ότι δέν θα ήκολούθει τό έτερον.

Ή συνεννόησις μεταξύ των έδυσχεραίνετο, λόγω τής από μακροῦ ύφισταμένης νοοτροπίας αντίθέσεως και έμπολέμου καταστάσεως, τῶσον είς τās υπηρεσίας τών σιδηροδρομικών δικτύων, ὅσον και είς τοὺς λεωφορειούχους. Τελευταίως, κατόπιν έπιμόνων προσπαθειῶν του Ύπουργείου Συγκοινωνιῶν, τών Διοικήσεων τών Δικτύων, ὡς και τών διοικούντων τήν τάξιν τών λεωφορειούχων, έπετεύχθη προσέγγισις και συνεννόησις και ήδη ήρχισε ή βαθμιαία έφαρμογή αύξήσεων τών έπιβατικών τιμολογίων είς τās έν συναγωνισμῶ γραμμάς.

126.— Τό ύψος τών τιμολογίων τών χειρσαίων μεταφορικών μέσων είναι ανάλογον πρός τό διεμορφωθέν μεταπολεμικῶς κόστος τής ζωής.

Διά τοὺς σιδηροδρόμους, είς μέν τοὺς Σ.Ε.Κ. ὁ συντελεστής αύξήσεως τών γενικῶν τιμολογίων έπιβατῶν μεταξύ τών έτῶν 1940 και 1955 είναι 285 είς δέ τοὺς Σ.Π.Α.Π. 350 (μετά τήν 18.5.55).

Έπί πλέον τά πραγματικῶς εἰσπραττόμενα κόμιστρα, λόγω τών εκ του συναγωνισμού έφαρμοζόμενων ειδικῶν τιμολογίων, είναι πολύ κάτω τών καθωρισμένων γενικῶν τιμολογίων.

Ο άκόλουθος πίναξ δίδει διά τό έτος 1954 τά κανονικά κόμιστρα ανά χιλιομετρικόν έπιβάτην και τό έναντι αὐτοῦ πραγματικῶς εἰσπραχθέν κό-

μιστρον, προκύπτουν εκ τῆς διαιρέσεως τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων ἐξ ἐπιβατῶν διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν.

Δίκτυον	Γενικά τιμολόγια ἀνά χιλιομετρικὴν ἐπιβάτην						Εἰσπράξις ἀνά χιλμ. ἐπιβάτην εἰς δραχ.
	Κοινῆς ἀμαξοστασίας			Ταχίας ἀμαξοστασίας			
	I	II	III	I	II	III	
Σ.Ε.Κ.	0,686	0,484	0,282	0,891	0,629	0,366	0,26
Σ.Π.Α.Π.	0,849	0,637	0,424				0,22

Διὰ τὰ λεωφορεῖα ὁ συντελεστῆς αὐξήσεως τῶν ἐγκεκριμένων τιμολογίων εἶναι περίπου 350.

Παρατηροῦμεν, ἐπομένως, ὅτι τὸ ὕψος τῶν ἐπιβατικῶν κομιστρον εἶναι πολὺ κάτω τοῦ γενικοῦ τιμαριθμοῦ τῆς ζωῆς (455 τὸ 1955 ἔναντι τοῦ 1938).

127.— Τὸ κομιστρον τοῦ λεωφορεῖου καθορίζεται ἑκάστοτε ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν, κατόπιν ὑπολογισμοῦ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, ὡς καὶ τῶν δαπανῶν ἐξυπηρετήσεως καὶ ἀποσβέσεως τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τοῦ λεωφορεῖου. Μὲ τὸ αὐτὸ καθοριζόμενον κομιστρον καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπαρκoῦς μηνιαίας χιλιομετρικῆς διακινήσεως, καλύπτεται τὸ κόστος μεταφορᾶς διὰ λεωφορεῖου. Οἰαδήποτε, ἐπομένως, αὐξήσις τοῦ κομιστρον δὲν πρέπει νὰ εἶναι εἰς ὄφελος τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν λεωφορεῖων, δύναται δὲ νὰ χρησιμοποιηθῆ διὰ σκοποῦς συντονισμοῦ ἢ διὰ σκοποῦς συντηρήσεως τοῦ ὁδικοῦ δικτύου. Τοιαύτη αὐξήσις κατὰ 10 % ἐπὶ τοῦ ἰσχύοντος κομιστρον ἐπεβλήθη τελευταίως εἰς τὰ ὑπεραστικά λεωφορεῖα βάσει τοῦ Ν. 3155/55 «περὶ κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως ὁδῶν» ἵνα χρησιμοποιηθῆ ὡς πόρος τῶν Νομαρχιακῶν Ταμείων Ὀδοποιίας διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ συντήρησιν τῶν ὁδῶν. Ἐς σημειωθῆ ἐνταῦθα, ὅτι, διὰ τοῦ αὐτοῦ Νόμου, ἐγένετο ἐν σημαντικὸν βῆμα ὡς πρὸς τὴν ἐξασφάλισιν πόρων διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ὁδῶν. Ἐθεσπίσθη, ὡπως τὸ ἦμισιν τῶν εἰσπράξεων ἐκ τοῦ κυρίου δασμοῦ τῆς βενζίνης καὶ ἐκ τοῦ φόρου κυκλοφορίας τῶν αὐτοκινήτων, καταβάλλεται εἰς τὰ αὐτὰ Νομαρχιακὰ Ταμεία Ὀδοποιίας. Διὰ πρώτην φοράν, πόροι τοῦ Δημοσίου, προερχόμενοι ἐκ τῆς κυκλοφορίας τῶν αὐτοκινήτων, ἔστω καὶ κατὰ τὸ ἦμισιν, διατίθενται διὰ τὰς ὁδοῦς. Τὸ ποσοῦν ἐκ τῶν πόρων τούτων ἀνέρχεται εἰς 120 ἑκατομμύρια δραχμὰς ἑτησίως περίπου.

Ταῦτο δὲν εἶναι, βεβαίως, ἐπαρκές διὰ τὴν πλήρη ἀνακαίνισιν καὶ συντήρησιν τοῦ ὁδικοῦ δικτύου, περιλαμβάνοντος σήμερον 8500 χιλμ. ἐθνικῶν ὁδῶν καὶ 16000 χιλμ. ἐπαρχιακῶν ὁδῶν καὶ διὰ τὸ ἑποῖον ἀπαντοῦνται περὶ τὰ 350 ἑκατομμύρια δραχμῶν ἑτησίως.

Πάντως, πρέπει νὰ γίνῃ δικτὸν, ὅτι τὸ αὐτοκίνητον γενικῶς ἐπιβαρύνεται μὲ ἐν μέρος τῆς δαπάνης διὰ τὴν συντήρησιν τῆς ὁδοῦ, ἐπὶ τῆς ὁποίας κυκλοφορεῖ. Εἰδικῶς ὅμως τὸ λεωφορεῖον καὶ τὸ βαρὺ φορτηγὸν αὐτοκίνητον δὲν συμμετέχουν ἀυολόγως πρὸς τὰς ἄλλας κατηγορίας τῶν αὐτοκινή-

των, καθόσον λόγω τοῦ μεγάλου βάρους ἀνά ἄξονα αὐτά κυρίως προκαλοῦν τὴν φθορὰν τῶν ὁδοστρωμάτων καὶ καθιστοῦν ἀναγκαῖα δαπανηρὰ ἔργα διὰ νὰ κατασκευασθοῦν ὁδοὶ ἱκαναὶ νὰ δεχθοῦν τὰ βάρη ταῦτα.

Σύστημα ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐπιβατικῶν συγκοινωνιῶν δι' αὐτοκινήτου.

128.— Τὸ βασικὸν χαρακτηριστικὸν τοῦ συστήματος τούτου εἶναι ἡ ἀτομικὴ ἄδεια, ἢ ἰδίως ἡ εἰς μεμονωμένους ἰδιώτας χορήγησις ἀδείας κυκλοφορίας λεωφορείων, σύστημα ὅπερ ἐπικράτησεν ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐμφάνεισος τῆς διὰ λεωφορείων συγκοινωνίας ἐν Ἑλλάδι καὶ ἰσχυροῦσιν καὶ μέχρι σήμερον. Ἡ ἀλλαγὴ τοῦ συστήματος τούτου, τοῦ ὁποίου εἶναι γνωστὰ τὰ πολλὰ μειονεκτήματα, εἶναι σήμερον δυσχεροῦστάτη, λόγω τῶν πολλῶν ἰδιωτικῶν συμφερόντων, τὰ ὅποια θὰ ἰσχυροῦν ἐν περιπτώσει ἀλλαγῆς καὶ τῆς ἐν σχέσει πρὸς τὸ ζήτημα ταῦτο ἀσκουμένης ὑπὸ τῆς μεγάλης μάχης τῶν ἰδιοκτητῶν καὶ τῶν συνδικαλιστικῶν ὁργανώσεων τῶν ἐπιρροῆς ἐπὶ τῆς πολιτικῆς ἡγεσίας.

Ἐπίμονος προσπάθεια καταβάλλεται, παρὰ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ὅπως ὑπαγάγουν τοὺς ἰδιοκτῆτας λεωφορειοῦχους εἰς συγκοινωνιακοὺς ὁργανισμοὺς, ἱκανοὺς νὰ παράσχουν ἀρτίαν κατὰ τὸ δυνατὸν συγκοινωνιασὴν ἐξυπηρέτησιν.

Τοιαύτη ὁργάνωσις, εἶναι ἄλλως τε, ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐπιβολὴν μέτρων συντονισμοῦ πρὸς ἕτερα μεταφορικὰ μέσα. Ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἡ ὁργάνωσις ἔχει τὴν μορφήν τῶν Κοινῶν Ταμείων Εἰσπράξεων, ὅτινα ὑφίστανται ἀνά ἐν δι' ἕκαστον Νομόν. Ἀπαντα τὰ λεωφορεία, τὰ ἐκτελοῦντα συγκοινωνίαν ἐπὶ ἀνεγνωρισμένων ὑπεραστικῶν ἢ ἀστικῶν γραμμῶν, εἶναι ἐντεταγμένα ὑποχρεωτικῶς εἰς τὸ ἀντίστοιχον Κοινὸν Ταμεῖον καὶ ὑπόκεινται εἰς τὰς σχετικὰς διατάξεις περὶ τιμολογίων, δρομολογίων, προσωπικοῦ κ.λ.π. Αἱ εἰσπράξεις τῶν λεωφορείων κατατίθενται εἰς τὸ Κοινὸν Ταμεῖον καὶ εἰς τὸ τέλος ἑκάστης διαχειριστικῆς περιόδου, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν γενικῶν ἐξόδων λειτουργίας τοῦ Ταμείου, καταμένονται εἰς τοὺς ἰδιοκτῆτας, ἀναλόγως τῆς χιλιομετρικῆς διανύσεως τοῦ λεωφορείου κατὰ τὴν περίοδον ταύτην.

Αἱ δαπάναι λειτουργίας καὶ συντηρήσεως τοῦ λεωφορείου, ὡς καὶ ἡ μισθοδοσία τοῦ προσωπικοῦ, βαρύνουσι τὸν ἰδιοκτῆτην.

129.— Ἡ ἀνωτέρω ὁργάνωσις εἶναι στοιχειώδης καὶ πολὺ ἀπέχει ἀπὸ τὴν τοιαύτην μορφῆς συνεταιρισμοῦ ἢ Ἑταιρίας, καθ' ἣν ἡ ὅλη διαχείρισις καὶ μέριμνα διὰ τὴν λειτουργίαν, συντήρησιν, στέγασιν τῶν λεωφορείων θὰ ἀνήκουν εἰς τὸ νομικὸν πρόσωπον, εἰς ὃ θὰ ὑπάγεται καὶ τὰ προσωπικῶν κινήσεως. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην καταβάλλονται σύντομοι προσπάθειαι ἐκ μέρους τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν καὶ ἐλπίζεται, ὅτι εἰς προσεχέεις μέλλον θὰ φθάσωμεν εἰς τὴν μορφήν ταύτην τῆς ὁργανώσεως.

130.— Έκ τῶν σιδηροδρομικῶν ἐπιχειρήσεων, οἱ μὲν Σ.Ε.Κ. δὲν ἔχουσιν ἰδιόκτητα λεωφορεῖα, οἱ δὲ Σ.Π.Α.Π. ἔχουσι 11 ὑπεραστικῶ τύπου λεωφορεῖα, τὰ ὅποια κυκλοφοροῦν εἰς παράλληλους πρὸς τὸ σιδηροδρομικὸν δίκτυον γραμμῶν.

Ἄζητμα τῶν δικτύων εἶναι νὰ ἐπιτραπῇ εἰς αὐτά, ὅπως θέσωσιν εἰς κυκλοφορίαν λεωφορεῖα, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν κυρίως γραμμῶν κατ' ἐπέκτασιν τῶν σιδηροδρομικῶν τοιαύτων καὶ ἐν ἀνταποκρίσει πρὸς τὰ ὑδρολόγια τῶν ἀεροστασιχίδων. Ἐπανεπιλημμένοι προσπάθειαι, πρὸς συνεννόησιν μετὰ τοὺς λεωφορευοῦχους, διὰ τὴν τοιαύτην κατ' ἐπέκτασιν συγκοινωνίαν, ἀπέβησαν ἄκαστοι, δεδομένου ὅτι τὸ συμφέρον τῶν λεωφορευοῦχων εἶναι νὰ δυσχεραίνουσιν τὴν τοιαύτην εἴδους συγκοινωνίαν, πρὸς ὄφελος τῶν λεωφορευσκῶν γραμμῶν, τῶν συνδεδεσῶν ἀπ' εὐθείας τὴν πρωτεύουσιν ἢ τὴν Θεσσαλονίκην μετὰ τὰς ἑπαρχιακὰς πόλεις. Ἐπέμβασις τοῦ Ὑπουργείου ἢ τῶν Νομαρχιῶν πρὸς ἔξαναγκασμὸν τῶν λεωφορευοῦχων νὰ ἐξυπηρετήσωσιν τὰς, κατ' ἐπέκτασιν τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, συγκοινωνίας δὲν εἶδωσιν ἱκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα.

131.— Ὁ ἀριθμὸς τῶν λεωφορείων, τῶν κυκλοφορούντων εἰς ἑκάστην γραμμὴν, ἐξαρτᾶται ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑδρολογίων, τὰ ὅποια δρίζονται δι' ἀποφάσεως τοῦ οἰκείου Νομάρχου. Ὁ ἀριθμὸς τῶν λεωφορείων, τῶν ἐντεταγμένων εἰς ἑκάστην Κοινὴν Τομεῖον, δύναται νὰ μεταβληθῇ ἀποχρῆ κατ' ἔτος δι' ἀποφάσεως τοῦ Νομάρχου, κατόπιν προτάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κοινῶς Τομεῖου καὶ γνώμης τοῦ Τακτικοῦ Συμβουλίου Ἀυτοκινήτων καὶ ἑφ' ὅσον αἱ συνθήκαι ἐκμεταλλευστικῶς κατὰ τὸ προηγούμενον ἔτος δικαιολογοῦν τοιαύτην μεταβολήν. Πρακτικῶς ὅθεν, ὅτι αὐτεῖς περιορισμὸς ὑφίσταται εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως διὰ λεωφορείων, ἥτις ρυθμίζεται ἀναλόγως πάντοτε τῶν ἀναγκῶν.

Συναγωνισμὸς ἀεροπλάνου καὶ σιδηροδρόμου.

132.— Ὁ συναγωνισμὸς μεταξύ τῶν δύο ταύτων μεταφορικῶν μέσων ὑφίσταται μόνον εἰς τὴν συγκοινωνίαν μεταξύ Ἀθηνῶν - Θεσσαλονίκης. Οἱ ἐπιβάται, τοὺς ὁποίους ἀπορραφᾷ τὸ ἀεροπλάνον ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης, ἀφαιροῦνται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ τῶν σιδηροδρόμων καὶ ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν εἶναι σημαντικὸς.

Ἐπὶ 230.000 περίπου ἐπιβατῶν τοῦ σιδηροδρόμου μεταξύ Ἀθηνῶν - Θεσσαλονίκης κατὰ τὸ 1954 ἐκινήθησαν 95.000 περίπου ἐπιβάται ἐπὶ τῆς αὐτῆς διαδρομῆς δι' ἀεροπλάνων τῆς Ἑταιρίας Τ.Α.Ε. κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα. Ἦτοι, ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν τῶν κινήσεων μεταξύ Ἀθηνῶν - Θεσσαλονίκης, ἡ ἀεροπορικὴ συγκοινωνία ἀπερρόφησε τὸ 29% καὶ ἡ σιδηροδρομικὴ τὸ 71%. Ἐφ' ὅσον ἐπισημοῦν καὶ βελτιωθῆ ἡ ἀεροπορικὴ συγκοινωνία τὰ ποσοστὰ ταῦτα ὑπάρχει πιθανότης νὰ μεταβληθοῦν εἰς βῆρος τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἐμπορευματικαὶ συγκοινωνίαι.

133.— Εἰς τὸν τομέα τοῦτον τῶν μεταφορῶν τὰ συναγωνιζόμενα μεταφορικά μέσα εἶναι ὁ σιδηρόδρομος, τὸ αὐτοκίνητον καὶ τὰ μικρὰ φορτηγὰ ἀκτοπλοικὰ σκάφη, ἀτμόπλοια, ἢ ἰστιοφόρα.

Καὶ ἐὰν εἰς τὰς ἐπιβατικὰς μεταφορὰς ὁ συναγωνισμὸς δὲν εἶναι τόσον ὀξύς, δεδομένου ὅτι ἅπαντα τὰ μεταφορικά μέσα λειτουργοῦν μὲ ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν πληρώσεως, εἰς τὰς ἐμπορευματικὰς μεταφορὰς ὁ συναγωνισμὸς εἶναι ὀξύτατος, ἀποτελεῖ δὲ τὴν κυριωτέραν αἰτίαν τῶν ἐλλειμμάτων τοῦ σιδηροδρόμου. Εἶναι γνωστὸν ὅτι, σήμερον, εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς σιδηροδρομικοῦ δικτύου, μόνον ὁ τομεὺς τῆς ἐμπορευματικῆς μεταφορᾶς δύναται νὰ καλύψῃ τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἐνῶ ἡ ἐπιβατικὴ μεταφορὰ εἶναι σχεδὸν, πάντοτε, ἐλλειμματικὴ.

Ὁ μεγαλύτερος συναγωνιστὴς τοῦ σιδηροδρόμου εἰς τὴν μεταφορὰν ταύτην εἶναι τὸ αὐτοκίνητον, τὸ ὁποῖον παρέχει τὰ γνωστὰ πλεονεκτήματα τῆς εὐελιξίας, τῆς ταχύτητος, τῆς ἀπὸ θύρας εἰς θύραν μεταφορᾶς τῶν ὀλιγωτέρων διατυπώσεων κ.λ.π.

Τὸ φορτηγὸν αὐτοκίνητον ἐν Ἑλλάδι εἶναι τελείως ἐλεύθερον νὰ κυκλοφορῇ ὅπου θέλει καὶ νὰ εἰσπράττῃ κόμιστρον, βάσει ἰδιαίτερας συμφωνίας, πάντως ὄχι πέραν ἐνὸς ἀνωτάτου ὀρίου, τὸ ὁποῖον καθορίζεται ἑκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν. Διδομένου ὅμως ὅτι τὰ φορτηγὰ δὲν ὑπάγονται εἰς ὀργάνωσιν, ἀλλ' ἀνήκουν εἰς μεμονωμένους ἐπιχειρηματίας ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων κομιστῶν εἶναι πρακτικῶς ἀδύνατος.

Ἐλλεῖπει ὀργανώσεις, εἶναι ἀδύνατος ἡ συγκέντρωσις στατιστικῶν στοιχείων ἐπὶ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, τὸ ὁποῖον ἐκτελοῦν. Κατὰ τινὰ ὑπολογισμὸν μετεφέρθησαν ὑπὸ τῶν φορτηγῶν τῶν συναγωνιζομένων τοῦς Σ.Ε.Κ., τὸ 1952, 132.000.000 ὠφέλιμοι χιλιόμετρικοι τόνοι.

Λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν ἐν κυκλοφορίᾳ φορτηγῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως καὶ τοῦ ὑφισταμένου καὶ μεταξὺ αὐτῶν συναγωνισμοῦ, ἔχει καθιερωθῆ κορεσμὸς εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1947, μὴ ἐπιτρεπομένης ἐκδόσεως νέων ἀδειῶν κυκλοφορίας εἰς τοιαῦτα αὐτοκίνητα εἰ μὴ μόνον εἰς ἀντικατάστασιν παλαιῶν ἀχρηστευομένων καὶ εἰς φορτηγὰ αὐτοκίνητα εἰδικῆς κατασκευῆς (ὡς ψυγεία, βυτιοφόρα, γερανοφόρα). Παρ' ὅλον ὅμως τὸν κορεσμὸν, λόγῳ τῆς ἐξελίξεως τῆς τεχνικῆς τοῦ αὐτοκινήτου, τῆς αὐξήσεως τῶν ταχυτήτων, τῆς αὐξήσεως τῶν φορτίων καὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν ἰδιωτικῆς χρήσεως, ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐν τῷ συνόλῳ βραίνει αὐξανόμενη. Ἀποτέλεσμα εἶναι ὁ ἔντονος συναγωνισμὸς μὲ τὸν σιδηρόδρομον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ πτώσις τῶν κομιστῶν μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων πρὸς ζημίαν ἀμφοτέρων τῶν μεταφορικῶν μέσων. Τὸ αὐτοκίνητον ἀντεπεξέρχεται εἰς τὰ χαμηλὰ κόμιστρα μὲ ὑπερφόρτωσιν καὶ παραμέλησιν τῆς συντηρήσεως

μέ συνέπειαν τήν πρόωρον φθοράν τοῦ τροχαίου ὕλικου καί τήν καταστροφὴν τῶν δροστροματίων λόγω τοῦ μεγάλου φορτίου ἀνά ἀξονα.

134.— Τό τιμολόγιον τῶν διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων μεταφορῶν εἶχεν ὀρισθῆ ἀπὸ τοῦ 1949 κατ' ἀνώτατον ὄριον εἰς 1 δρχ. κατὰ τόννον καί χιλιόμετρον, ἀπὸ δὲ τοῦ 1955 εἰς 1,10 δρχ. Ἐν ταῦτοις τὸ πραγματικῶς εἰσπραττόμενον κόμιστρον ἰδίως εἰς γραμμὰς παραλλήλους πρὸς τὸν σιδηροδρομον εἶναι παλὺ κατώτερον τοῦ ὡς ἀνω ὄριου, φθάνον εἰς τὸ 50 % αὐτοῦ.

135.— Εἰς τοὺς σιδηροδρομοὺς ἡ πραγματοποιουμένη μέση εἰσπράξις ἀνά τόννον καί χιλιόμετρον, προκύπτουσα ἐκ τῆς διαιρέσεως τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων ἐξ ἔμπορευμάτων διὰ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χιλιομετρικῶν τόννων εἶναι :

διὰ τοὺς Σ.Ε.Κ.	1953	δρχ.	0,48
	1954	»	0,47
	1955	»	0,54
» » Σ.Π.Α.Π.	1953	»	0,45
	1954	»	0,44
	1955	»	0,507

Ἐκ τῶν ἀνω ἀριθμῶν προκύπτει ὅτι ὁ σιδηροδρομος, διὰ νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὸν συναγωνισμόν, καταβιβάζει τὰ κόμιστρα κάτω τῶν ἐγκριμένων γενικῶν τομολογιῶν καὶ παρακαλοῦσθαι τὰ κόμιστρα τοῦ αὐτοκινήτου.

Ἐφ' ὅσον τὸ φορτηγὸν αὐτοκίνητον δέν εἶναι ὀργανωμένον οὐδὲν μέτρον συνεργασίας μὲ τὸν σιδηροδρομον ἢ συντονισμοῦ δύναται νὰ ἐπιβληθῆ.

136.— Κατὰ τὸ 1949 συνιστήθησαν Κοινὰ Ταμεῖα Ἐκμεταλλεύσεως Φορτηγῶν Αὐτοκινήτων (ΚΤΕΦΑ), εἰς τὰ ὁποῖα ὑπήχθησαν ἅπαντα τὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα δημοσίας χρήσεως καὶ ἐλειτουργήσαν, κατ' ὄν τρόπον καὶ τὰ κοινὰ Ταμεῖα Λεωφορείων.

Κατ' ἀπαίτησιν τῶν παραγωγικῶν τάξεων, αἰτίνας ὑπεστήριξαν, ὅτι τὰ ΚΤΕΦΑ ἦσαν ὀργανισμοὶ ἐπαχθεῖς, ὅτι ἐτήρουν ὑψηλὰ κόμιστρα καὶ ὅτι ἐν γένει ἦσαν ἐμπόδιον εἰς τὴν ἐλευθέραν καὶ δυνατὴν διακίνησιν τῶν προϊόντων, ταῦτα διελύθησαν κατὰ τὸ ἔτος 1953 καὶ ἔκτοτε τὰ φορτηγὰ αὐτοκίνητα κινουῦνται ἐλευθέρως, μὲ ὅλα τὰ ἐπακόλουθα τοῦ συναγωνισμοῦ, τὸσον μεταξύ των, ὅσον καὶ μὲ τὸν σιδηροδρομον.

Ἦδη οἱ φορτηγοὶ αὐτοκινήτισταὶ ζητοῦν ἐπιμόνωσιν τὴν ἐκ νέου ὀργανώσιν τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου καὶ τὸ θέμα εἶναι ὑπὸ μελέτην παρὰ εἰδικῶς συσταθείσης ἐπιτροπῆς.

Μεταφοραί έμπορευμάτων διά φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

137.—Τό φορτηγόν αυτοκίνητον ιδιωτικής χρήσεως καταλαμβάνει όλον και σπουδαιότερον θέσιν εἰς τήν μεταφοράν τῶν ἐμπορευμάτων ὀδικῶς. Εἰς τὸς περισσοτέρας τῶν Εὐρωπαϊκῶν Χωρῶν, ἡ ἑκτασίς τῆς μεταφορᾶς ιδιωτικῆς χρήσεως εἶναι πολὺ μεγαλυτέρα τῆς τῆς δημοσίας χρήσεως. Ἐπὶ παραδείγματι, εἰς τὸ Βέλγιον κατὰ τὸ 1955, ἐπὶ συνόλου 160.000 φορτηγῶν αυτοκινήτων, μόνον τὰ 9200 ἀνήκουν εἰς ἐπαγγελματίας μεταφορεῖς. Παρ' ἡμῖν, συμφώνως πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς τελευταίας ἀπογραφῆς, ἐπὶ συνόλου 22.330 φορτηγῶν αυτοκινήτων τὰ 12.030 εἶναι δημοσίας χρήσεως καὶ τὰ 10.300 ιδιωτικῆς.

Ἡ μεταφορὰ ιδιωτικῆς χρήσεως ἀνεπτυχῆ, κατὰ πρῶτον, εἰς τὸν τομέα τῆς διανομῆς προϊόντων κατὰ μικρὰς ποσότητας εἰς μέγαν ἀριθμὸν καταναλωτῶν, διὰ νὰ ἐπικταθῆ κατόπι εἰς πᾶσης φύσεως μεταφορὰς πρώτων ὑλῶν καὶ προϊόντων.

Ἡ ταχὺ ἀνάπτυξις τῶν ἀφίεται εἰς τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς, ἦτοι, τὴν ταχύτητα, τὴν εὐκολίαν τῆς διανομῆς κατ' οἶκον, τὴν ἀποφυγὴν τῶν μεταφορῶσεων, τὴν μικρὰν σχετικῶς τιμὴν τοῦ καυσίμου (ἀκαθάστου πετρελαίου), τὴν εὐρεάν διαφήμισιν διὰ τῆς κυκλοφορίας τῶν αυτοκινήτων, τὴν ἀμεσον ἐπαφὴν μὲ τὸν πελάτην, τὴν δυνατὴν παραλαβὴν τῶν κενῶν μέσων συσκευασίας (φιάλαι, κιβώτια), τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ καταλληλοτέρου τύπου αυτοκινήτων κ.λ.π.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ἡ ἀνάπτυξις τῆς ιδιωτικῆς μεταφορᾶς εἰς πολλὰς χώρας ἀφίεται καὶ

- α) εἰς τὴν ἔλλειψιν ἀργανώσεως τῶν μεταφορῶν δημοσίας χρήσεως.
- β) εἰς τὸ ὅτι τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς δὲν εἶναι σημαντικὸς παράγων τοῦ κόστους τοῦ προϊόντος.
- γ) εἰς τὴν δυνατὴν ἀποφυγὴν φορολογικῶν σχετικῶν μὲ τὴν διακίνησιν τῶν ἀγαθῶν, ὡς καὶ μὲ τὸν κύκλον ἐργασιῶν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἐὰν συνεχισθῆ ἡ τοιαύτη ἀνάπτυξις τῆς μεταφορᾶς ιδιωτικῆς χρήσεως, τότε ἡ μεταφορὰ διὰ τῶν ἐπαγγελματικῶν μεταφορῶν (σιδηρόδρομος καὶ αυτοκίνητα) κινδυνεύει νὰ περιορισθῆ εἰς τὸν ρόλον τῆς ἐφευρεῖας εἰς περιόδους αἰχμῶν (ἴσχυακαὶ μεταφοραὶ) ἢ ἄλλων δυσκολιῶν. Ἀποτέλεσμα θὰ εἶναι ἡ μείωσις τοῦ ἔργου τῶν καὶ ἡ ἐντεῦθεν αὔξησις τοῦ κόστους μεταφορᾶς.

Μία καλὴ ὀργάνωσις τῶν μεταφορῶν πρέπει νὰ ἀποβλέπη εἰς τὸ νὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς οἰκονομίας καὶ εἰς τὸ μικρότερον δυνατὸν κόστος μεταφορικῶν σύστημα, πληροῦν τοὺς ἐπιθυμητοὺς ὅρους ταχύτητας, ἀσφαλείας, εὐκολίας.

Ἡ ἐξυῆρις τοῦ καταλληλοτέρου μεταφορικοῦ μέσου εἶναι ἐκ τῶν κυρίων σκοπῶν τοῦ συντονισμοῦ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι ἡ παλαιὰ ἀνάπτυξις τῆς ὀδικῆς μεταφορᾶς ἰδιωτικῆς χρήσεως, ἐπιβρᾷ ἐπὶ τῆς ἐν γένει ὀργανώσεως τῶν μεταφορῶν. Εἰς πολλὰς χώρας ἔχει ἀνακύψει ὡς ἐπιγόνον τὸ θέμα τοῦ προσδιορισμοῦ τοῦ ὁλοῦ τῆς ἰδιωτικῆς μεταφορᾶς εἰς τὸ πλάσιον τῆς ὀργανώσεως.

138. — Παρ' ἡμῶν, ἡ κυκλοφορία τῶν φορητῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως ὑπόκειται εἰς περιορισμούς.

Διὰ τὴν χορήγησιν ἀδείας κυκλοφορίας τοιοῦτου αὐτοκινήτου ἀπαίτεται προηγουμένη ἐγκομιστὶς τοῦ Ὑπουργοῦ Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων, ἢ τοῦ οἰκείου Νομάρχου, ἐκδιδομένη, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 27.2.54 Β.Δ. «περὶ καθορισμοῦ προϋποθέσεων καὶ ὁρῶν χορηγήσεως ἀδειῶν κυκλοφορίας φορητῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς χρήσεως», κατόπιν γνωμοδοτήσεως ἐιδικῆς Ἐπιτροπῆς, εἰς ἣν ἐκπροσωποῦνται αἱ ὑπηρεσίαι τῶν Ὑπουργείων Συγκοινωνιῶν, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορίου καὶ αἱ ἐπαγγελματικαὶ αὐτοκινητισταί.

Οἱ γενικοὶ ὅροι καὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν χορήγησιν τῶν ἐν λόγῳ ἐγκριστικῶν ὀρίζονται ὑπὸ τοῦ ὡς ἂνω Β. Διατάγματος.

Παρὰ τοὺς ἀνωτέρω περιορισμούς, εἴτε διότι εἰς πολλὰς περιπτώσεις ὑπάρχει πραγματικὴ ἀνάγκη, εἴτε διότι αἱ ἐκάστοτε Ὑπουργοὶ ἐνδίδουν εἰς πολιτικὰς πιέσεις, ἡ ἀριθμὸς τῶν τιθεμένων εἰς κυκλοφορίαν φορητῶν ἰδιωτικῆς χρήσεως ἔλασν αὐξάνει καὶ δημιουργεῖται ὡς ἐκ τούτου θέμα ἐντόνου συναγωνισμοῦ πρὸς τὰ λοιπὰ χερσαῖα μεταφορικά μέσα δημοσίας χρήσεως.

Συναγωνισμὸς θαλασσίων μεταφορῶν.

139. — Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἐσωπικοῦ συναγωνίζονται, κυρίως, τὴν σιδηρόδρομον, προκειμένου περὶ ὕλικῶν μεταφερομένων μαζικῶς εἰς μεγάλῃ ποσότητι, διὰ τὰ ὁποῖα προσφέρονται τὰ δύο ταῦτα μεταφορικά μέσα. Τὸ κόστος τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς, διὰ τοιοῦτου εἶδους ὕλικῶν, εἶναι, βεβαίως, χαμηλόν καὶ ὁ σιδηρόδρομος, ἐν τῇ προσπάθειᾳ του νὰ ἐξασφαλίσῃ μεταφορικὸν ἔργον, προβαίνει εἰς μίωσιν τῶν κόμιστρων εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν κόμιστρων τῶν θαλασσίων μέσων. Τὰ τελευταῖα ταῦτα, συμφώνως πρὸς τὴν διέπουσαν τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν νομοθεσίαν, δὲν δικαιολογεῖται νὰ εἰσπράττουσι κόμιστρα χαμηλότερα τῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους καθοριζομένων, ἀντιθέτως πρὸς τὰ δύο χερσαῖα μεταφορικά, ἅτινα ὄρθονται εἰς κόμιστρα συναγωνισμοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Η'

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

140.— Τὰ προβλήματα τοῦ συντονισμοῦ τῶν χερσαίων μεταφορικῶν μέσων, ὡς τίθενται καὶ εἰς ἄλλας Εὐρωπαϊκὰς Χώρας, ἐμφανίζονται καὶ ἐν Ἑλλάδι καὶ μάλιστα ὑπὸ ὁξείαν μορφήν.

Εἰς τὸν ἀγῶνα δι' ἐξασφάλισιν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου εὐρίσκονται ἀντιμέτωποι ἀφ' ἑνὸς τὸ Κράτος, τὸ ὅποσον ἐκμεταλλεύεται σήμερον τὰ σιδηροδρομικὰ δίκτυα καὶ καταβάλλει διὰ τοῦ προϋπολογισμοῦ τὰ σημαντικὰ ἑλλείμματα τῶν σιδηροδρόμων (200 ἑκατομ. διὰ τὸ ἔτος 1955 καὶ 260 ἑκατομ. διὰ τὸ ἔτος 1956), καὶ ἀφ' ἑτέρου οἱ ἐπαγγελματίαι αὐτοκινητισταί, οἱ ὅποιοι παλαίουν μεταξὺ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν συναβέλων των, τῶν Σιδηροδρόμων καὶ τοῦ συνεχῶς αὐξανομένου ἀριθμοῦ τῶν φορτηγῶν ἰδιωτικῆς χρήσεως.

Ἐπανελημμένως συνεστήθησαν Ἐπιτροπαὶ πρὸς μελέτην τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος καὶ καταρτισμὸν συγκοινωνιακοῦ προγράμματος. Οὐδὲν πρακτικὸν πόρισμα κατέστη δυνατὸν νὰ διατυπωθῆ, ὅλαι αἱ συζητήσεις πρὸς ἀνόρθωσιν τῶν οικονομικῶν τοῦ σιδηροδρόμου ἀπολήγουν εἰς προτάσεις περιορισμοῦ τῆς δραστηριότητος τοῦ αὐτοκινήτου, ἢ ὑπαγωγῆς τῶν δι' αὐτοκινήτου συγκοινωνιῶν εἰς τὰς παραλλήλους, ἢ κατ' ἐπέκτασιν πρὸς τοὺς Σιδηροδρόμους γραμμάς.

Ἐν ὄψει τῆς διαμορφωθείσης ἤδη καταστάσεως ὡς πρὸς τὰς δι' αὐτοκινήτου συγκοινωνίας, ἀμφότεραι αἱ ὡς ἄνω λύσεις εἶναι, πρακτικῶς, ἀνεφάρμοστοι.

141.— Κατὰ τὴν γνώμην ἡμῶν, ἐφ' ὅσον ἔχομεν, ὡς δεδομένον ὅτι ὁ σιδηρόδρομος εἶναι μέσον συγκοινωνιακὸν ἀπαραίτητον καὶ πρέπει νὰ διατηρηθῆ, τὸσον διὰ λόγους συγκοινωνιακοῦ, κοινωνικοῦ καὶ ἐκπολιτιστικοῦ, ὅσον καὶ διὰ λόγους στρατιωτικοῦ, μία λύσις ἐνδείκνυται: Ἡ ἐξεύρεσις τύπου κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἢ κοινῶν γραφείων φορτώσεων Σιδηροδρόμων καὶ Αὐτοκινήτων εἰς τὰς παραλλήλους καὶ κατ' ἐπέκτασιν γραμμάς.

Διὰ τῆς ὁργανώσεως ταύτης θὰ εἶναι δυνατὴ ἡ κατεύθυνσις τῆς μεταφορᾶς πρὸς τὸ καταλληλότερον δι' ἑκάστην περίπτωσιν μεταφορικὸν μέσον

ἢ συνδυασμὸν αὐτῶν, τηρουμένης ὁμῶς τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας ἐκλογῆς τοῦ μέσου ὑπὸ τοῦ πιλᾶτου, εἰς τὴν περίπτωσιν οὗτος ἔχει σαφῆ πρακτικὴν.

Ὅμοίως θὰ εἶναι δυνατὴ, ἢ ὑπὸ ἰσοῦς ὄρους, λειτουργία τῶν ἐπιχειρήσεων Σιδηροδρόμος καὶ Αὐτοκίνητον καὶ ἡ ἐξασφάλις τῆς ἐκτέλεσεως τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἑναντι τοῦ κοινοῦ, τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐργαζομένων εἰς αὐτάς.

Τὸ τιμολόγιον, πάντως, δεῖν νὰ καλύπτῃ τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, καθόσον, ἄλλως, ἡ προσγινομένη εἰς τὴν ὀλότητα ζημία εἶναι μεγαλυτέρα τοῦ κέρους ἐκ τῆς τηρήσεως τῶν κομίστρων εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Ἐφ' ἄσων καταστῆ κοινὴ συνειδήσις εἰς τοὺς αὐτοκινήσις, ὅτι, διὰ τῆς συνεργασίας ταύτης, θὰ αὐξηθῇ ἡ παραγωγικότης τῶν μεταφορικῶν μέσων, τὰ ὅποια διαθέτουν, ὅτι ἐν τῇ ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς τῶν δεῖν αἱ συναλλασσόμενοι μετ' αὐτῶν νὰ τυγχάνουσιν τῆς ἐπιμελοῦς φροντίδος τῶν, ὅτι αἱ διατάξεις, τεχνικαί, ἐμπορικαί, φορολογικαί κ.λ.π. πρέπει νὰ τηροῦνται ἀπαρεγκλίτως, ἡ προτεινομένη συνεργασία θὰ εἶναι καρποφόρος καὶ θὰ ἀνυψώσῃ τὴν στάθμην τῶν χερσαίων μεταφορῶν καὶ ὄλων τῶν ἀσχολουμένων με αὐτάς.

142.— Ἄφ' ἑτέρου αἱ Σιδηροδρομοὶ θὰ πρέπει νὰ αὐξήσωσι τὴν παραγωγικότητα τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν, διὰ τῆς λήψεως μέτρων ὡς

- α) ἡ ἀνακαίνισις ὕλικου,
- β) ὁ συγχρονισμὸς τῆς ἐκμεταλλεύσεως,
- γ) ἡ συμπλήρωσις τῶν τεχνικῶν στελεχῶν τῶν καὶ ἡ μετεκπαίδευσις ὄλων τῶν σιδηροδρομικῶν,
- δ) ἡ ἐφαρμογὴ μεθόδων, διὰ τὴν, ἀπὸ θύρας εἰς θύραν, μεταφορᾶν, εἴτε διὰ τῆς χρήσεως ἐμπορευματοκιβωτίων ἢ ρυμουλκουμένων ὀχημάτων μεταφερομένων ὑπὸ βαγονίων, εἴτε διὰ τῆς συνεργασίας μετὰ τῶν αὐτοκινήτων,
- ε) ἡ κατάργησις ἀγόνων γραμμῶν, ἡ σταθμῶν καὶ ἐξυπηρέτησις αὐτῶν δι' αὐτοκινήτων,
- στ) ὁ διπλασιασμὸς τῆς γραμμῆς εἰς τὰ τμήματα λίαν ἐντατικῆς κυκλοφορίας.

Τέλος τὸ Κράτος δεῖν, ἀφ' ἑνὸς νὰ ἀπαλλάξῃ τοὺς Σιδηροδρομοὺς τῶν πλείστων ὑποχρεώσεων τῶν ὡς δημοσίας ὑπηρεσίας καὶ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐφαρμογὴν κανόνων ἐμπορικῆς διαχειρίσεως, ὡς ἰσχυρον προπολεμικῶς, ἀφ' ἑτέρου δὲ νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ τὰ αὐτοκίνητα τὴν ἐκπλήρωσιν ὄλων τῶν ὑποχρεώσεων, τὰς ὁποίας μίαν ἐπιχειρήσις κοινῆς ὠφελείας πρέπει νὰ ἔχῃ.

ΠΙΝΑΞΙ

ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΩΣ ΕΚ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΚΟΜΙΣΤΡΩΝ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΕΙΔΩΝ ΤΙΝΩΝ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ ΤΟ 1940 ΚΑΙ ΤΟ 1956.

ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ	1940					1956					
	Ποσότης εις δέκα	Τιμή κατ' άκον	Άξια εις άρχον	Κόμιστρα εις άρχον	Έπιβαρυνσις εκ κομιστρων %	Όλα κόμιστρα άρχ.	Άξια εις άρχον	Κόμιστρα εις άρχον	Όλα κόμιστρα άρχ.	Έπιβαρυνσις εκ κομιστρων %	ΔΙΑΔΡΟΜΗ
Ζυμαρικά	5	21,11	105,55	1,172	5,860	5,55	11,53	0,244	1,220	2,12	'Αθήναι - Λαμία
Κρέας έν γένει	8 3/4	52,86	462,53	2,593	22,689	4,91	29,31	0,422	3,693	1,44	'Αθήναι - Θεσσαλονίκη
'Ιχθύεις έν γένει	4 1/2	59,81	269,15	1,972	8,874	3,30	25,91	0,359	1,616	1,39	'Αθήναι - Θεσσαλονίκη
'Οσπρία έν γένει	6 1/2	20,95	136,18	1,339	8,703	6,59	9,08	0,253	1,645	2,79	'Αλγυπία - Αθήναι
Παστέτις	7 3/4	5,20	40,30	0,353	2,736	6,79	3,22	0,076	0,589	2,37	Χαλκίς - Αθήναι
Λαχανικά νοσά	14 1/2	6,11	88,60	0,294	4,236	4,81	4,08	0,096	1,392	2,35	Χαλκίς - Αθήναι
Γάλα	15	12,00	180,00	0,350	5,250	2,92	5,50	0,067	1,005	1,22	Οινόη - Αθήναι
Βούτυρον	1 1/2	130,75	196,12	2,716	4,074	2,08	56,80	0,663	0,995	1,21	'Εβερσα - Αθήναι
Τυρίς έν γένει	3 1/2	58,67	146,68	1,024	2,560	1,75	31,30	0,398	0,995	1,27	Λάρισα - Αθήναι
'Ορούζα	2 1/2	18,68	65,38	0,915	3,203	4,90	8,42	0,190	0,665	2,25	Λαμία - Αθήναι
Ζάχαρις	5 1/2	32,20	177,10	1,542	8,481	4,79	14,26	0,337	1,854	2,36	'Αθήναι - Λάρισα
'Ελαιον	6 3/4	50,20	338,85	1,175	7,931	2,34	29,53	0,246	1,561	0,83	Στυλίσ - Αθήναι
'Ελαιον	1 1/4	25,96	32,45	0,810	1,013	3,12	17,87	0,214	0,268	1,20	Στυλίσ - Αθήναι
'Οπωρικά έν γένει	9 1/4	19,19	177,51	1,819	16,826	9,47	7,24	0,451	4,172	6,23	'Εβερσα - Αθήναι
Σύνολον			2416,40		102,463		1213,20		21,770		
Σταθμικός μέσος όρος επιβαρύνσεως						4,51 %				2,07 %	

ΣΗΜ. Τα κόμιστρα είναι διά διαδρομής ενεργησίσεως την μεγαλύτεραν ποσότητα μεταφορών δι' έκαστων είδων επί των ΣΕΚ.

Π Ι Ν Α Κ Η ΙΙ
 (ΜΗΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΑΤΗ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΩΣ)

Δίκτυον	Πλάτος γραμμής			Σύνολον
	1,44 μ.	1,000	0,75	
1) Σιδηρόδρομοι Ἑλληνικοῦ Κράτους (Σ Ε Κ).	1342			1342
2) Σ Ε Κ, τέως δίκτυον Θεσσαλικῶν Σιδηροδρόμων (ΣΘ).		202		230
3) Σ Ε Κ, τέως δίκτυον Γαλλοελληνικῆς Ἑταιρίας (Σ Γ Ε).	175			175
4) Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου (Σ Π Α Π).		799	22,5**	821,5
5) ΣΠΑΠ, τέως δίκτυον Σιδηροδρόμων Βορείου Ἑλλάδος (Σ Β Δ Ε).		61		61
	1517	1062	22,5	2629,5

- * Γραμμή Βόλου - Μηλεῶν.
- ** Γραμμή Διακάρτου - Καλαβρύτων.

Π Ι Ν Α Κ Η Ι Ι Ι

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1938 ΚΑΙ 1955 ΕΠΙ ΤΩΝ Σ Ε Κ (πλήρ. ΣΘ).

	1938	1955	Συντελεστές αύξησης
Προσωπικών	7.665	7.920	3 %
Μικτοί χιλιομετρ. τόνοι	1.370.675.450	1.816.713.548	32 %
Έργαζόμενα άτομα ανά 1.000.000 μικτών χιλιομετρικών τόννων	5,60	4,40	—
Χιλιομετρικοί επιβάτες	408.663.158	644.192.117	62 %
Χιλιομετρ. τόνοι ωφέλιμοι	224.202.197	244.353.681	9 %
Εισπράξεις	535.536.506	323.231.487	604
Δαπάναι	510.676.053	439.274.677	860
Μέση εισπραξις ανά χιλιομετρικών επιβάτην	0,539	0,255	473
Μέση εισπραξις ανά χιλιομετρικών τόννων	1,359	0,540	397
Μέση δαπάνη* ανά χιλιομετρικών επιβάτην	0,531	0,349	657
Μέση δαπάνη ανά χιλιομετρικών τόννων	1,308	0,877	670
Συντελεστής έκμεταλλεύσεως	95	136	—

* Η κατανομή των δαπανών κατά επιβάτας και έμπορεύματα γίνεται δι' αναγωγής εις τους αντίστοιχους μικτούς χιλιομετρικούς τόννους.

Π Ι Ν Α Κ Η Ι Υ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΕΚ ΚΑΙ ΣΠΑΠ ΕΤΟΥΣ 1958

	Σ Ε Κ (*)	Σ Π Α Π (**)
Δύναμις προσωπικού	7.920	3.587
*Αριθμός συρμών	54.391	52.093
Χιλιόμετρικοί συρμοί	8.091.436	4.497.769
Μικτοί χιλιόμετρικοί τόνοι	1.816.713.548	
Χιλιόμετρικοί θύσεις	1.386.035.583	458.714.412
*Αριθμός επιβατών	6.911.971	4.343.798
Χιλιόμετρικοί έπιβάται	644.192.117	261.767.338
Συντελεστής πληρώσεως %	46,5	57
Μέση διάλυσις έπιβάτου	93,2	60,2
*Αριθμός τόννων	1.427.465	274.871
Χιλιόμετρικοί τόνοι ώφέλιμοι	244.353.681	48.123.316
Μέση διάλυσις τόννου	171,2	175
Εισπραξις εις δρχ. έξ έπιβατών	164.409.721	65.819.418
Εισπραξις εις δρχ. έξ έμπορευμάτων	131.970.532	24.829.318
Διάφοροι εισπράξεις	26.851.234	2.021.632
Σύνολον εισπράξεων	323.231.487	92.670.368
Δαπάναι εις δρχ.		
Προσωπικού	268.603.123	112.273.232
Ένεργειαι	101.876.076	25.839.068
Υλικών κ.λ.π.	68.795.478	31.206.941
Σύνολον δαπανών	439.274.677	169.319.241
Μέση εισπραξις		
ανά χμ. έπιβάτην	0,255	0,251
ανά χμ. τόννον	0,540	0,507
Εισπράξεις ανά εργαζόμενον	40.000	25.800
Συντελεστής έκμεταλλεύσεως	136	183

* Χωρίς ΣΘ άλλα με ΣΓΕ.

** Χωρίς ΣΠΚ, ΣΒΔΕ.

ΠΙΝΑΞ Υ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΤΟΥΣ 1955.

Δίκτυον	Συντελεστής έκμεταλλεύ- σεως	Συντελεστής πληρώσεως θύσεων % _ε	Μέση διάλυσις εις χιλιόμετρα		% κενά διαδρομαί φορτηγών ως προς σύνολον διαλύσεων φορτηγών
			Επιβάτου έπι πληρ.	Τόνου έμπορ.	
1. Έλβετία	68,3*	34	30,1	132,1	30
2. Τουρκία	85,6	56	68,3	330,7	25
3. Γιουγκοσλαβία	91,0	52	50,4	238,2	26
4. Βέλγιον	96,0	32	33,6	95,2	32
5. Όλλανδία	96,4	—	41,0	—	—
6. Σουηδία	99,4	31	54,4	236,6	25
7. Γερμανία	101,1	33	24,4	188,3	33
8. Φινλανδία	101,8	41	57,7	234,3	19
9. Γαλλία	105,8	31	54,6	245,0	26
10. Πορτογαλία	110,4	39	54,2	187,8	23
11. Δανία	111,8	53	27,8	193,8	17
12. Νορβηγία	118,7	35	38,0	97,6	24
13. Ίσπανία	121,6	57	68,4	262,0	27
14. Ίταλία	124,8	41	56,9	268,8	30
15. Αυστρία	133,0	44	37,8	155,5	31
16. Έλλας **	142,1	47	93,2	171,2	26
Χάριν συγκρίσεως: Έλλας 1936	99,0	—	71,9	117,8	31

ΣΗΜ. Συντελεστής έκμεταλλεύσεως είναι τό πηλίκον τής διαλύσεως τών δαπανών διά τών εισπραξιών, πολλαπλασιασόμενον επί 100.

* Λόγω άπροσθέσεως τών υδροηλεκτρικών εγκαταστάσεων παραγωγής ρεύματος ή δαπάνη διά καύσιμον είναι μηδαμική.

** Περιλαμβάνονται οί ΣΕΚ, ΣΓΕ καί ΣΟ.

Π Ι Ν Α Κ Η Υ Ι

ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ, ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΟ 1955 ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ.

	Εισπράξεις	Δαπάναι	*Έλλειμμα	Συντελεστής έκμεταλλεύσεως
Σ Ε Κ (πλήν ΣΘ και ΣΓΕ)	314.131.000	413.894.000	99.763.000	132
ΣΠΑΠ (πλήν ΣΠΚ και ΣΒΔΕ)	92.670.000	169.319.000	76.649.000	183
Σ Θ	16.659.197	43.907.995	27.248.798	263
Σ Π Κ	504.318	1.504.702	1.000.384	300
Σ Β Δ Ε	3.813.000	11.037.817	7.224.817	290
Σ Γ Ε	9.150.000	25.380.000	16.230.000	277
Ό λ ι κ ά	436.927.515	665.043.514	228.115.999	153

Π Ι Ν Α Κ Η Υ Ι Ι

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΔΑΠΑΝΩΝ Σ Ε Κ ΕΤΟΥΣ 1955.

Υπηρεσίαι	Δαπάνη εἰς Δραχμάς	Ποσοστὸν % εἰς τοῦ συνόλου
1) Γενικαί	26.440.000	7,10
2) Έκμεταλλεύσεως	69.947.000	18,80
3) Συντηρήσεως Γραμμῶν	75.779.000	20,36
4) Έλξεως καὶ Ύλικου	199.986.000	53,74
Σύνολον	372.152.000	100,00

ΠΙΝΑΞ ΥΠΙ

ΜΗΚΟΣ ΟΔΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ (ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΜΕΧΡΙ ΤΕΛΟΥΣ 1955).

Κατηγορία οδών	Δίκτυον <i>in</i> χρήση εις χιλιόμετρα	Όσοι ήμπελοι και προβλεπόμενοι εις χιλιόμετρα	Σύνολον χιλιόμετρων
- Έθνικαί	6.900	900	7.800
- Επαρχιακαί	22.600	5.600	28.200
- Κοινοτικά	650	4.850	5.500
Σύνολον	30.150	11.350	41.500

ΠΙΝΑΞ ΙΧ

ΜΗΚΟΣ ΠΑΡΑΛΛΗΛΩΝ ΟΔΩΝ
ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΜΗΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Σιδηροδρομικόν δίκτυον	Μήκος παραλλήλων οδών χιλμ.	Μήκος αντίστοιχών σιδηροδρομικών γραμμών χιλμ.	Ποσοστόν μήκους παραλ- λήλων σιδηροδρομικής γραμμής πρὸς τὸ συνολι- κόν μήκος τοῦ δικτύου
ΣΕΚ (μετὰ τῶν πέως ΣΘ καὶ ΣΓΕ)	1295	1346	0,77
ΣΠΑΠ (μετὰ τῶν πέως ΣΒΔΕ)	648	724	0,77
Σύνολον	1943	2070	0,77

ΠΙΝΑΞ Χ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΤΗ.

Έτος	Επιβατικά	Λεωφορεία	Φορητά	Σύνολον
1939	8.700	2.600	6.000	17.300
1950	8.250	4.100	17.000	29.350
1951	9.340	4.710	17.700	31.750
1952	10.140	4.800	18.600	33.540
1953	10.470	5.080	18.910	34.460
1954	16.550	5.290	20.200	42.040
1955	19.940	5.290	21.230	46.460
1956	24.713	5.652	22.330	52.695

ΠΙΝΑΞ ΧΙ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΤΟΥ 1956
ΕΝ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥ 1954.

Είδος αυτοκινήτου	Χρήσις	ΚΑΥΣΙΜΟΝ		Σύνολον απογραφής	
		Βενζίνη	Πετρέλαιον	1956	1954
I. ΦΟΡΤΗΓΑ	Δημοσία Ίδιωτική	6.445	5.583	12.028	12.090
»		9.020	1.282	10.302	8.111
Σύνολον				22.330	20.201
II. ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	Δημοσία Ίδιωτική				
α) Άστικά		89	1.813	1.902	1.920
β) Ύπεραστ.		1.435	1.892	3.327	3.313
γ) Ειδικά		8	67	75	56
Σύνολον				5.652	5.289
III. ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ	Δημοσία Ίδιωτική	5.835	275	6.110	5.300
»		18.478	125	18.603	11.255
Σύνολον				24.713	16.555
Γενικών Σύνολον				52.695	42.045

ΠΙΝΑΞ ΧΙΙ

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΕΡΓΟΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1955.

Είδος αυτοκινήτου	Έπιβάται	Χίλιον. έπιβάται	Χίλιον. τόνοι	*Ακαθάριστοι εισπράξεις δραχ.
Ύπεραστικά Λεωφορεία Φορτηγά ύπε- ραστικά	53.111.000	1.511.000.000	1.200.000.000	540.000.000

Τα στοιχεία διά τά φορτηγά αυτοκίνητα, ελάττωσι οργανώσεις, είναι κατά προσέγγι-
σιν. Βάσει του υπολογισμού αποτελείσι τό ποσόν τό εισπρατιτόμενον υπό του Δημοσίου
έκ φόρου 1% επί των κομιστρων. Τό προκείμενον ποσόν εισπράξεων 600.000.000 τρέξήθη
λόγω διαφυγών κατά 30%.

Διά την εξεύρεσιν του αριθμού των χιλιομετρικών τόνων ελήφθη μέσον κομιστρων
0,70 δραχ. ανά χιλιόμετρον.

ΠΙΝΑΞ XIII

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΙ' ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.

Προσδιοριστικοί παράγοντες χιλιομετρικού κόστους	Τύποι αυτοκινήτων			
	Υπεραστικών λεωφορείων 24 θέσεων		Φορητών πετρελαιοκίν. όφ. φορτ. εις τόνν.	
	βενζινοκίν.	πετρελκίν.	6	8
1. Αρχική αξία αυτοκινήτου έτοιμου προς έκτέλεσιν μεταφοράς εις δραχμάς.	180.000	230.000	220.000	330.000
2. Έλαστικά. α) Αξία καινούργιων έλαστ. μετά αεροθαλάμου εις δοχ. β) ζωή έλαστικών εις χιλιάμ.	18.000 60.000	18.000 60.000	27.000 60.000	30.000 60.000
3. Έξυπηρετίσεις κεφαλαίου. α) Σταθερά απόσβεσις : Το $\frac{1}{8}$ του απόσβεστέου κεφαλαίου (α/α5) εις έτη. β) Χιλιομετρική απόσβεσις το $\frac{1}{2}$ του έτιρου ήμισους του απόσβεστέου κεφαλαίου εις χιλιόμετρα.	10 300.000	10 350.000	10 350.000	12 400.000
4. Έναπομένουσα μετά την απόσβεσιν αξία του αυτοκινήτου. α) εις ποσοστόν αρχικής αξίας (α/α 1) β) εις δραχμάς	15 % 27.000	20 % 46.000	20 % 44.000	20 % 66.000
5. Απόσβεστέον κεφάλαιον. Τούτο προκύπτει εκ της αρχικής αξίας (α/α 1) δι' αφαιρέσεως της αξίας των έλαστικών (α/α 2α) και της έναπομνουσής μετά την απόσβεσιν αξίας του αυτοκινήτου (α/α 4β).	135.000	166.000	149.000	234.000

Ο πίναξ συνεχίζεται εις την επομένην σελίδα.

ΠΙΝΑΞ XIII (συνέχεια)

Προσδιοριστικοί παράγοντες χιλιομετρικού κόστους	Τύποι αυτοκινήτων			
	Υπεραστικών λεωφορείων 24 θέσεων		Φορητών πετρελκ. (ώφ. φορτ. εις τόν.)	
	βενζινοκίν.	πετρελκίν.	6	8
6. Καύσιμα και λιπαντικά.				
A. Διά βενζινοκίνητα:				
α) Χιλιόμετρα διανυόμενα διά της καταναλώσεως ενός IMP gallon βενζίνης κ.μ. όρον.	16			
β) αξία ενός γαλ. βενζ. εις δραχ.	18,50			
γ) Λιπαντικά: (έλαιον, κλπ.) λαμβάνεται εις δραχ. τὸ 1)10 τῆς χιλιομ. δαπάνης διά τὴν βενζίνη.				
B. Πετρελαιοκίνητα.				
α) Χιλιόμετρα διανυόμενα διά της καταναλώσεως ενός IMP gallon πετρελ. κ. μ. όρον.		25	22	18
β) αξία ενός γαλον. πετρελαίου εις δραχμάς.		8,75	8,75	8,75
γ) Λιπαντικά (έλαιον κλπ.) τὸ 1)3 τῆς ἀνά χιλιομ. δαπάνης καυσίμου περίπου.				
7. Συντήρησις καὶ ἐπισκευαί, (λαμβάνονται ἐτησίως κ.μ. όρον δραχμαί)	16.000	18.000	14.000	16.000
8. Ἐτησίως διανυόμενα χιλιομ. κ.μ. όρον.	36.000	36.000	30.000	30.000
9. Προσωπικὸν κινήσεως	Εἰς ὁδηγὸς καὶ εἰς εἰσπράκτωρ διὰ κάθε τύπου αὐτοκινήτου			

Ὁ πίναξ συνεχίζεται εἰς τὴν ἐναντι σελίδα.

ΠΙΝΑΞ ΧΙΙΙ (συνέχεια)

Προσδιοριστικοί παράγοντες χιλιομετρικού κόστους	Τύποι αυτοκινήτων			
	Υπεραστικών λεωφορείων 24 θέσεων		Φορτηγών πετρελκ. (ωφ. φορτ. εις τόν.)	
	βαζινιακ.	πετρελκ.	6	8
10. Δαπάναι προσωπικού. α) Μέση μηνιαία επιβάρυνσις εκ δαπανών προσωπικού κυκλοφορίας κ.μ. δρον.	4.800	4.800	3.800	3.800
β) Μέση μηνιαία επιβάρυνσις εκ του λοιπού προσωπικού (Διοικ. και έλέγχου) κ.μ. δρον δρχ. Εις τας ως άνωτέρω δαπάναι περιλαμβάνονται και αι επιβάρυνσεις εκ κοινωνικών δαπανών, διαλυκτερεύσεων, έκτος εδρας κ.λ.π.	1.000	1.000	-	-
11. Δαπάναι Διοικήσεως. Ένοίκια, φωτισμός, γραφική ύλη, άμοιβαι Διοικ. Συμβ. κλπ. ανά αυτοκίνητον μηνιαίως κ.μ. δρον	350	350	-	-
12. Γενικά έξοδα αυτοκινήτου. α) Στέγαισις μηνιαίως κ.μ. δρον	300	300	300	300
β) Ασφάλιστρα	700	700	600	700
γ) Τέλη κυκλοφορίας, ταξινόμησης και Δημ. Φόροι μηνιαίως κ.μ. δρον.	250	250	400	450
13. Άπρόβλεπτα, βλ. πίνακα ΧΙΥ (α/α 14).	3 %	3 %	3 %	3 %
14. Έπιχειρηματικόν κέρδος Ιδιοκτήτου. Ποσοστόν επί άρχικού κεφαλαίου (α/α 1)	15 %	15 %	20 %	20 %

ΠΙΝΑΞ ΧΙΥ

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΝ ΤΩ ΠΙΝΑΚΙ ΕΜΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΟΣ ΧΙΙΙ.

Κουβύλια δαπανών	Τύποι αυτοκινήτων			
	Υπεραστικών λεωφορείων 24 θέσεων		Φορτηγών πετρελκ. (ώφ. φορτ. εις τού.)	
	βενζινοκ.	πετρελκίν.	6	8
A'. Σταθερά έτησια δαπάναι.				
1. Σταθερά άπόσβεσις	6,800	8,300	7,450	11,700
2. Δαπάναι προσωπικού (συμπεριλαμβανομένων και των κοινών δαπανών).	69,500	69,500	45,600	45,600
3. Δαπάναι Διοικήσεως	4,200	4,200	—	—
4. Γενικά δαπάναι	15,000	15,000	15,600	17,400
5. Σύνολον σταθερών έτησίωv δαπανών	95,500	97,000	68,650	74,700
6. Χιλιομετρική δαπάνη τών σταθερών δρχ. /χιλ.	2,65	2,70	2,30	2,50
B'. Μεταβλητά δαπάναι.				
7. Χιλ)κή άπόσβεσις	0,22	0,24	0,21	0,29
8. » δαπάνη ελαστικών	0,36	0,36	0,54	0,60
9. » » καυσίμων	1,16	0,35	0,40	0,49
10. » » λιπαντικών	0,11	0,12	0,13	0,15
11. » » συντηρήσεως	0,40	0,45	0,35	0,40
12. Σύνολον μεταβλητών χιλιομετρικών δαπανών	2,25	1,52	1,63	1,94
Άνακεφαλαίωσις				
α) Σταθερά χιλ)κή δαπάνη	2,65	2,70	2,30	2,50
β) Μεταβλητή χιλ)κή δαπάνη	2,25	1,52	1,63	1,94
13. Σύνολον χιλ)κών δαπανών	4,90	4,22	3,93	4,44
14. Άπρόβλεπτοι δαπάναι 3 % τού κουβυλίου α/α 13	0,15	0,12	0,12	0,13
15. Έπιχειρηματικών κέρδος (α/α 14 πίνακος ΧΙΙΙ)	0,75	0,97	1,50	2,20
16. Σύνολον χιλμ. κόστους	5,80	5,31	5,55	6,77
17. Κόστος ανά χιλιομ. επιβάτην με βαθμόν πληρ. 1 ήτοι 24 επιβ. χιλ.	0,24	0,22		
18. Κόστος ανά τονναχιλιόμετρον			0,92	0,85

ΠΙΝΑΞ ΧΥ

ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΒΑΣΕΙ
ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΟΣ ΧΙΥ.

Στοιχεία κόστους	Λεωφορείων υπεραστι- κού 24 θέσεων %		Φορτηγών πετρε- λαοκίνητων %	
	βενζινοκ.	πετρέλαι.	6 τόν.	8 τόν.
A'. Σταθερά δαπάναι.				
1. Έξυπνότητα κεφαλαίου (ἀπό- σβεσις)	3,4	4,3	4,5	6,7
2. Άμοιβή προσωπικού	33,0	36,3	27,5	22
3. Γενικά δαπάναι (Στέγασις, Διοί- κησις, φόροι)	9,1	10,0	9,5	8,5
Σύνολον σταθερών δαπανών	45,5	50,6	41,5	37,2
B'. Μεταβλητά δαπάναι.				
1. Χιλιομετρική ἀπόσβεσις	4,0	4,5	3,8	4,3
2. Συντήρησις	7,0	8,6	6,4	6,0
3. Καύσιμα καί λιπαντικά	22,0	9,0	9,6	9,4
4. Έλαστικά	6,0	6,8	9,7	8,8
Σύνολον μεταβλητών δαπανών	39,0	28,9	29,5	28,5
Έπιχειρηματικόν κέρδος καί ἀπρόβλεπτα	15,5	20,5	29	34,3
Σύνολον	100	100	100	100

Π Ι Ν Α Ξ Υ Ι

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΔΙΑΝΥΣΕΩΣ

Είδος αυτοκινήτου	Κόστος εις δραχ. ανά χιλιόμε. δι' ετησίαν διάουσον				
	20.000 χιμ.	25.000 χιμ.	30.000 χιμ.	36.000 χιμ.	40.000 χιμ.
1. Λεωφορείον υπεραστι- κών βενζινοκίνητου	8,58	7,33	6,50	5,80	5,47
2. Λεωφορείον υπεραστι- κών πετρελαιοκίνητου	8,31	6,96	6,06	5,31	4,92
3. Φορτηγόν πετρελαιο- κίνητον 6 τόννων	7,41	6,26	5,55	4,86	4,56
4. Φορτηγόν πετρελαιο- κίνητον 8 τόννων	9,14	7,74	6,77	5,98	5,58

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Είς ἀναγράφεται καὶ εἰς τὸν πρόλογον τῆς παρούσης ἐκδόσεως, ἡ μελέτη εἰσῆθη ἀπὸ τῆν κρίσιν ὑπηρεσιῶν καὶ ὀργανώσεων, ἐπιτεταμένων διὰ τὸ πρόβλημα τῶν μεταστροφῶν, ἐγένετο δὲ συζήτησις ἐπ' αὐτῆς εἰς ἀσκέσιν, λαβοῦσαν χώραν τὴν 26ην Ἰουλίου 1957 εἰς τὸ Γραφεῖον τοῦ ΕΛ.ΚΕ.Π.Α. εἰς τὴν ὅπουσαν μετέσχον ἐκπρόσωποι τῶν ὡς ἄνω ὑπηρεσιῶν καὶ ὀργανώσεων ἀπὸ τῆν πρεσβεῖαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Ἀλ. Παπαῦ. Εἰς τὴν ἀσκέσιν παρέστησαν καὶ οἱ κ.κ. Γ. Ἀνδρεάκος, Γ. Γαβαλάς, Κεζικιοῦς, Μ. Μπαζιώτης, Δ. Μασκαλέρης, Ν. Νικολάου, Δ. Σίνης, Ο. Παπαδόπουλος, Η. Χανίδης, ἐν μέρους δὲ τοῦ ΕΛ.ΚΕ.Π.Α οἱ κ.κ. Α. Καλογεῶς, Γεν. Διευθυντής καὶ Χ. Γαβριηλίδης. Ὁ κ. Α. Ζουμπούλης, ἐκπρόσωπος τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τῶν Σ.Ε.Κ. μὴ δυνάμεθα νὰ παραστή λόγον ἀπουσίας του εἰς τὸ ἔξωτερον, ἀντεπροσωπεύθη ἀπὸ τοῦ κ. Καζιότσου διὰ τοῦ Σ.Ε.Κ καὶ ἀπέστειλεν ἐγγράφως τὰς παρατηρήσεις του, αἵτινες δημοσιεύονται ἐν συνεχείᾳ.

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΥΣΚΕΨΕΩΣ 26-6-1957

Ἐκ μέρους τῶν ἐκπονητῶν τῆς μελέτης διευκρινίζεται, ὅτι αὕτη εἶχε σκοπὸν τὴν συγκέντρωσιν στοιχείων εἰς τρόπον ὥστε καθὲ μελετητῆς νὰ δύναται νὰ συλλάβῃ τὸ ὅλον πρόβλημα τῶν χειρῶν μεταφορῶν ἐν Ἑλλάδι, ἀποσκοπῆ δὲ κυρίως εἰς τὴν ἐμφάνισιν καὶ τοποθέτησιν τῶν προβλημάτων, ὀλιγώτερον δὲ εἰς τὴν υπόδειξιν μέτρων πρὸς ἀρρατίαν τῶν κακῶς ἐχόντων. Τῇ προτάσει τῶν κ.κ. Χαυβῆ καὶ Νικολάου ἀπορροῦνται, ὅπως ἡ μελέτη ἐπεκταθῆ καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τῶν ὁποίων τὰ προβλήματα εἶναι ἐπίσης δυσχερῆ. Ἀπορροῦνται, ὅπως πρωτοβουλία τοῦ ΕΛ.ΚΕ.ΠΑ καταρτισθῆ ἰδιαίτερα συμπληρωματικὴ μελέτη με συμμετοχὴν ἀρμοδίων προσώπων.

Ὁ κ. Γαβαλῆς τονίζει, ὅτι τὸ σύστημα τῶν μεταφορῶν προϋποθέτει ὀργάνωσιν, βασικὴν δὲ ἀνάγκην τοιαύτης ὀργανώσεως ἔχει ἡ εἰς αὐτοκινήτου μεταφορά. Μόνον διὰ τῆς ὀργανώσεως εἶναι δυνατὸς ὁ ἔλεγχος. Πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ ἔλεγχου ἡ μεταφορά ἑπιχειρημάτων τρέπεται πρὸς τὸ αὐτοκινήτου ἰδιωτικῆς χρήσεως, τοῦ ὁποίου ἡ χρησιμοποίησις ἡμέρηαι αὐξάνει σημαντικῶς. Ἐάν ἡ παρούσα κατάστασις συνεχισθῆ, δύναται νὰ λεχθῆ ὅτι τὰ αὐτοκίνητα Ι.Χ. θὰ ἐξουδετερώσουσι ὅλα τὰ ἄλλα μεταφορικὰ μέσα.

Ἐπακολουθεῖ συζήτησις ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ καταστρώματος τῶν ὁδῶν διὰ βαρέων φορτίων καὶ διαπιστοῦται, ὅτι πρέπει νὰ ὑπάρξῃ ἔλεγχος τοῦ φορτίου τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων πρὸς ἀποφυγὴν ὄχι μόνον καταστροφῆς τῶν δροστρομάτων, ἀλλὰ καὶ δυστυχημάτων, λόγω τῆς κατώσεως τῶν ὁδηγῶν καὶ τῆς κατώσεως τοῦ ὀλοκοῦ ἐκ τῆς ὑπερφορτώσεως.

Διεξάγεται μετὰ ταῦτα συζήτησις, ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, ὡς καὶ τοῦ προγράμματος ἐκτακτικῶς ὁδῶν. Σχετικῶς ὁ κ. Καλογεράς ἀναφέρει, ὅτι τὸ Κέντρον Παραγωγικότητος ἀσχολεῖται μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς περιφέρειας ἀναφέρει, ὅτι τὸ Κέντρον Παραγωγικότητος ἀσχολεῖται μετὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς περιφέρειας τῆς Ἠπείρου καὶ ὅτι ὁ ἀνδιαφερόντων μεταξὺ ἄλλων καὶ μετὰ τὸ θέμα τῶν συγκοινωνιακῶν ἔργων αὐτῆς.

Διαπιστοῦται ἡ γνώμη, ὅτι ἡ μελέτη δεῖν νὰ κυκλοφορήσῃ εὐρείως, ὥστε νὰ διαβασθῆ ἀπὸ πολλοὺς. Οἱ κ.κ. Καλογεράς καὶ Γαβαρηλίδης παρέχουν τὴν πληροφορίαν, ὅτι πλὴν τῆς ἐκτυπώσεως τῆς μελέτης εἰς ἑκὼν ἀριθμὸν ἀντιτύπων, πρόκειται νὰ ἐκδοθῆ καὶ ἐκλεκτικῶν περιληπτικῶν τεύχος ὥστε ὄχι μόνον οἱ ἀρμόδιοι, ἀλλὰ καὶ τὸ πλὴν Κοινὸν νὰ γνωρίσουν τὰ συγκοινωνιακὰ προβλήματα.

Ἐν συνάξει ἡ Ἐπιτροπὴ εὐχαριστεῖ τὸ Κέντρον Παραγωγικότητος διὰ τὴν πρωτοβουλίαν καὶ μέρημον ἐκπονήσεως τῆς μελέτης καὶ διὰ τοῦ Προέδρου κ. Παππά εὐχαριστεῖ καὶ συγχαίρει τοὺς κ.κ. Σιηνὴ καὶ Ἀνδρέοκον διὰ τὴν πληρότητα τοῦ ἔργου, τὸ ὁποῖον ἀνέλαβον.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΙΝΕΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

(Τοῦ κ. Α. Ζαμπούλη, ἑκπροσώπου τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου
τῆς Ἑλλάδος καὶ τῶν Σιδηροδρόμων τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους)

Λίαν ἀξιόπαινος ἡ σκέψις τοῦ Ἑλληνικοῦ Κέντρου Παραγωγικότητος ὅπως βαρευνήσῃ τὸ θέμα τῶν Μεταφορῶν ἐν Ἑλλάδι, λίαν δὲ ἐπιτυχῆς ἐπίσης ἡ ἐκλογὴ τῶν προσώπων, εἰς ἃ ἡ διερεύνησις αὐτῆ ἀνετέθη.

Τὸ θέμα ἐμελετήθη ὅσον ἦτο δυνατόν πληρέστερον καὶ τὰ συμπεράσματα, εἰς ἃ κατέληξαν οἱ πονησαντες εἶναι ὀρθὰ καὶ ἀδιάσειστα.

Ἐπὶ τῶν συμπερασμάτων αὐτῶν, ὡς ἀντιπροσωπεύου τοῦ Τ.Ε.Ε., πρὸς ὃ ἐκφράζω τὰς εὐχαριστίας μου διὰ τὴν τιμὴν, τὴν ὁποίαν μοῦ ἔκομα νὰ ἀναθέσῃ εἰς ἐμὲ τὴν ἐκπροσώπησιν τοῦ ἑαυτοῦ, καὶ τῶν ΣΕΚ, πρὸς τὴν Διοίκησιν τῶν ὁποίων ἐπίσης ἐκφράζω τὰς εὐχαριστίας μου διὰ τὸν αὐτὸν λόγον, ὃς ἠθέλησεν νὰ εἰπω λίξεις τινάς.

Ἐπιθυμῶ δὲ κατὰ πρῶτον νὰ ἐκφράσω τὴν ἱκανοποίησίν μου, ὡς μέλους τῆς σιδηροδρομικῆς οἰκογενείας, διὰ τὴν διαπίστωσιν τῶν πονησάντων ὅτι: «Οἱ ΣΕΚ ἐργάσθησαν καλῶς ἀπὸ ἀτόμικος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ τροχαίου ὕλικου τῶν καὶ συνεπῶς τὸ ἔλλειμμα τῶν δὲν ἀφείλεται εἰς κακὴν διαχείρισιν».

Ἡ κακοδιαμονία τῶν σιδηροδρόμων μας ἀφείλεται εἰς τὸ ὅτι πωλοῦν εὐθηνὰ τὰ προϊόντα, δηλαδὴ τὸν χίλιον, τόννον ἢ τὸν χίλιον, ἐπιβάτην, τὸ ὅποιον ὅμως δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ παράγουν τόσον εὐθηνὰ ὅσον θὰ ἔπρεπε.

Πωλοῦν εὐθηνὰ διότι ὁ ἀνταγωνιστὴς τῶν —τὸ αὐτοκίνητον— κρατεῖ τὰς τιμὰς χαμηλὰς, παράγουν δὲ ἀκριβὰ τὸ προϊόν τῶν διότι δὲν δύναται νὰ ἐκμεταλλευθεῖ τὰς προόδους τῆς Τεχνικῆς τῶν Μεταφορῶν, διότι δὲν δύναται νὰ προμηθευθεῖ τὰ εὐθηνότερα καὶ τὰ καλύτερα τῶν ὑλικῶν ποῦ χρειάζονται, διότι διατίθεται ἱκανὸν μέρος τῶν προϊόντων τῶν εἴτε κάτω τοῦ κόστους, εἴτε δωρεὰν καὶ ἱτοιμένως τὸ ὑπόλοιπον προϊόν καθίσταται ἀκριβώτερον, διότι ἔχουν βαρεῖαι καὶ ποικίλας ὑποχρεώσεις, τὰς ὁποίας ὁ ἀνταγωνιστὴς τῶν δὲν ἔχει.

Τρεῖς εἶναι οἱ κύριοι λόγοι διὰ τοὺς ὁποίους τὸ αὐτοκίνητον πωλεῖ εὐθηνὰ:

Πρῶτον, διότι δὲν ἐπιβαρύνεται μὲ δλην τὴν δαπάνην συντηρήσεως τῶν ὁδῶν καὶ οὐδόλους μὲ τὴν δαπάνην ἀστυνομίας αὐτῶν καὶ δὲν ἔχει τὰς αὐτὰς κοινωνικὰς ὑποχρεώσεις ἐναντι τοῦ προσωπικοῦ του, οἷος ἔχει ὁ σιδηροδρόμος.

Δεύτερον, παρέχει εἰς τὸν πελάτην ἐξυπηρητήσεις παρανόμους, τὰς ὁποίας ὁ σιδηροδρόμος εἶναι ἀδύνατον νὰ παρέξη.

Τρίτον, δὲν ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ ἐτελέσῃ πάντοτε πᾶσαν μεταφορὰν ποῦ τῷ αἰτήται, ἀκόμη δὲ ὀλιγωτέρων ὑποχρέωσιν ἔχει νὰ εἶναι ἐξωπλισμένον διὰ τὰς αἰχμὰς τῶν μεταφορῶν.

Ἐν ὅλῳ τὰ ἀνωτέρω σημεῖα ἐξητήσθησιν ὑπὸ τῶν πονησάντων, ἴσως ὅμως θὰ ἔπρεπε κάπως ἀναλυτικώτερον νὰ ὑπαδειχθεῖν μέτρα.

Εἶναι ἀπολύτως ἐπιβάναγος καὶ ἐπιγινῶν ὅπως τὸ βαρὺ φορτηγὸν αὐτοκίνητον φορολογηθῇ ἀναλόγως τῆς μεγάλης φθορᾶς, τὴν ὁποίαν προκαλεῖ εἰς τὰ ὁδοστρώματα. Καὶ θὰ ἦτο ἔργον παραγωγικότητος ἢ ἐξέτασις τοῦ θέματος τούτου.

Είναι ανάγκη να εξευρεθῆ τρόπος να ελεγχεται τὸ αὐτοκίνητον ὅταν τηρῆ τὰς περὶ ἐκδόσεως φορτωτικῶν διατάξεις μὲ τὴν βέουσαν ἀκρίβειαν ἀπὸ ἀπόψεως μεταφερομένου εἴδους κ.τ.λ.

Ἐνταῦθα δὲ θεωρῶ περιττὸν νὰ μνημονεύσω καὶ τὴν πλήρη ἐκτροπὴν ἐκ τοῦ προορισμοῦ των τῶν λεωφορείων πούλων.

Εἶναι ἀνάγκη διὰ τὸν σιδηρόδρομον ν' ἀπολυθῶν αἱ ὑποχρεώσεις του ὡς πρὸς τὴν ὑποχρεωτικὴν ἐπιτέλειαν τῶν μεταφορῶν, νὰ τῷ ἐπιτραπῆ δὲ ἡ σύνταξις ἰδιαιτέρων συμφωνιῶν μὲ τοὺς πελάτας του, μὴ ὑποχρεωτικῶς κοινοποιουμένων πρὸς ἄλλους.

Πρέπει ν' ἀπαλλαγῆ ὁ σιδηρόδρομος ὀρισμένων οικονομικῶν βαρῶν εἰς ὄσους τρίτων, ὡς π.χ. ἡ ἀνάγκη νὰ δέχεται τὸν γαιούθροκα τοῦ τῷ προσφέρει ἡ Ἐνωσις Γαϊουθροκαυτῶρων, χωρὶς νὰ δύναται νὰ ἐπιλέξῃ τὴν ποιότητα ἢ νὰ προκαλέσῃ πτώσιν τιμῆς διὰ συναγωνισμοῦ. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη καὶ ἡ ἔλλειψις κεφαλαίων διὰ χονδρικοῦ παραγγελίας ὑλικῶν προσὰν ξάνουν τὰς δαπάνας του κατὰ 6.000.000 περίπου.

Θὰ ἦτο εὐκταίον νὰ ἀπηλλάσσεται ὁ σιδηρόδρομος καὶ τῶν μεταφορῶν κάτω τοῦ κόστους. Θὰ ἔπρεπε τότε ν' ἀλλάξῃ τὸ τιμολογιακὸν του σύστημα καὶ ἀντὶ τῆς αἰ. ναλοεῖα τιμολογήσεως νὰ ἐφαρμοσθῆ ἡ ἀναλόγως τῆς δαπάνης τῆς μεταφορῆς τιμολόγησις.

Ἐνταῦθα ὅμως πρέπει νὰ σκεφθῶμεν ποίαν ἐπίδρασιν θὰ εἴχε τοῦτο εἰς τὴν ἀφιομνχάνισιν τῆς Χώρας καὶ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν αὐτῆς. Ὁ λιγνίτης π.χ. σήμερον μεταφέρεται, εἰς πολλὰς διαδρομὰς, κάτω καὶ αὐτῶν τῶν διαπανῶν ἐξέως.

Θὰ πρέπει ὁ σιδηρόδρομος νὰ ἐπιδοθῆται δι' αὐτὰς τὰς μεταφορὰς, δὲν θὰ πρέπει ὅμως ἡ ποιότητὴ ἐπιδόθησις ν' ἀποκαλέηται συμπλήρωσις ἐλλειμμάτων !

Θὰ πρέπει τέλος νὰ δοθῶν τὰ μέσα εἰς τὸν σιδηρόδρομον, ὅπως πολὺ ὀρθῶς καὶ οἱ ποιήσαντες σημειῶσιν, νὰ ἐφαρμοσθῆ συνδεδευσμένως μεταφορὰς (εἰ' ἐμπορευματοκιβωτίων π.χ. ἢ διὰ ἐδικῶν ρεμουλκουμένων ὀχημάτων).

Οἱ ποιήσαντες ὑποδεικνύουσιν ὡς τρόπον συντονισμοῦ σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκίνητου τὴν ἐξυρεύσιν τύπου κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως ἢ κοινῶν γραφείων φορτώσεω σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτων εἰς τὰς παραλλήλους καὶ κατ' ἐπέκτασιν γραμμὰς.

Ἡ κοινὴ ἐκμετάλλευσις εἶναι ὀφραλῶς πλήρης τρόπος συντονισμοῦ, ὡς μοὶ ἐπιτραπῆ ὅμως νὰ εἶμαι ἔτι συνοπτικώτερος τῶν ποιησάντων ὡς πρὸς, ἕστω καὶ τὴν ἐλαχίστην, ὀφελιμότητα τῶν κοινῶν γραφείων φορτώσεως.

Θὰ ἦτο ἔργον παραγωγικότητος ἢ ἐξέτασις τοῦ θέματος τῆς κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως σιδηροδρόμου καὶ αὐτοκινήτου.

*Ἀθήναι, 25 Ἰουνίου 1957

Α. ΖΟΥΜΠΟΥΛΙΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Κατ' αρχήν πρέπει να αναγνωρισθῆ ὅτι ὁ σιδηρόδρομος, εἰς τὰς μεγάλας ἰδίως ἀποστάσεις, παρέχει, πράγματι, ὄνειον καὶ ταχύτητα διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως αὐτῆς πλεονεκτεῖ, πλὴν τῆς περιπτώσεως τῶν ἐπὶ αὐτοκινήτοδρόμων κινουμένων εἰδικῶν λεωφορείων. Εἰς τὸν μεταφορικὸν ὅμως τομεᾶ μειονεκτεῖ καταφανῶς ἐναντι τοῦ αὐτοκινήτου διὰ τοὺς ἑξῆς βασικοὺς λόγους :

1) Λόγω τοῦ ὄρειου τοῦ ἐδάφους καὶ τοῦ περικωρισμένου τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν, συνετεῖται τῶν ὁποιῶν ἢ δρᾶσις τοῦ σιδηροδρόμου περιορίζεται εἰς στενά πάντοτε ὅρια καὶ

2) Λόγω ἐλλείψεως μαζικῶν μεταφορῶν, τῶν μόνων ἰκανῶν νὰ συντηρήσουν τὰς ἐν λόγω πολυδαπάνους ἐπιχειρήσεις.

Ὁμολογουμένως, οἱ σιδηρόδρομοι εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ ἐκτελοῦν τὰ διατεταγμένα δρομολόγια, θὰ ἀναγνωρισθῆ ὅμως ὅτι πλείστα τούτων εἶναι περιττά, ὑπαγορευόμενα ἴσως, ἀπὸ τὸν ὑφιστάμενον μετὰ τοῦ αὐτοκινήτου δξύτατον συναγωνισμὸν καὶ ὡς ἐκ τούτου βαρύνοντα ἀσκόπως τὴν ἐπιχείρησιν.

Ὡς πρὸς τὰ ἑλλείμματα τῶν σιδηροδρόμων, καίτοι δὲν ἀποδεχόμεθα τὸν ἰσχυρισμὸν, ὅτι διὰ ταῦτα εὐθύνονται τὰ αὐτοκίνητα, θὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι κατὰ τὸν ἴδιον συλλογισμὸν καὶ γνωμένης ἀποδεκτῆς τῆς ταιαύτης ἀρχῆς καὶ τὰ αὐτοκίνητα θὰ ἦτο δυνατόν νὰ ἰσχυρισθῆ ὅτι ἡ κακοδαιμονία τοῦ ὀφείλεται εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν σιδηροδρόμων. Διότι οὔτε διαχωριστικά ὅρια ὑφίστανται, οὔτε ὑπατιότης εἰς τὸ ἐν τῶν σαλῶν διὰ τὴν δημιουργηθῆσαν ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ ἐπιζήμιον κατάστασιν δύναται νὰ καταλογισθῆ.

Παρά ταῦτα, τὸ αὐτοκίνητον, μειονεκτοῦν καταφανῶς εἰς προνόμια καὶ διευκολύνσεις ὑφίσταται ὡς αὐτοδύναμος ἐπιχείρησις, χωρὶς νὰ ἐπιζητῆ τὴν κάλυψιν ἑλλειμμάτων ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου Προϋπολογιστικοῦ, καίτοι προσφέρει ὑψίστας πρὸς τὸ Ἔθνος καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον ὑπηρεσίας, ἴσως, ἂν εἶχε πλείονες, τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἐάν πλεονεκτῆ ἐναντι τοῦ σιδηροδρόμου, ταῦτα ἐν ὀφείλεται εἰς προνομικὴν μεταχείρισίν του, ἀλλ' εἰς τὸ γεγονός ὅτι, ὡς μικρὰ ἐπιχειρήσεις, προσηρμοσμένη πλήρως πρὸς τὴν ἰδιομορφίαν καὶ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας μας, τὸ μεταφορικὸν ἔργον, τὴν ὄρεινὴν εἰσάξειν τοῦ ἐδάφους καὶ τὰς ἄλλας εἰδικὰς συνθήκας, τὰς κρατούσας ἐν Ἑλλάδι εἰς τὸν τομεᾶ τῶν μεταφορῶν, ἔχει τὴν εὐχέρειαν, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν συνθηκῶν ἐργασίας, χάρις εἰς τὴν προσωπικὴν ἐργασίαν, τὴν προσωπικὴν ἐπιβλέψιν, τὰ ἐλάχιστα ἐξοδα συντηρήσεως, τὰς μηδαμινὰς δαπάνους διοικήσεως καὶ τὴν ἀνυπαρξίαν οἰσθητικῆς σπατάλης ἢ καὶ ἀσκόπου δαπάνης, νὰ περιορίζη τὸν συντελεστὴν τῶν γενικῶν ἐξόδων, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ προκύπτῃ δυσμενὴς ἀντίκτυπος ἐπὶ τῆς κοινωνικῆς ἐξυπηρέτησεως. Ἀντιθέτως, ἀποτελεῖ τούτο μέγα κέρθος διὰ τὸ Κοινόν, τὴν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν καὶ τὴν συγκράτησιν τοῦ τιμωρίθμου.

Κατὰ συνέπειαν, τὰ αἰτία τῶν ἑλλειμμάτων καὶ γενικώτερον τῆς κακοδαιμονίας τοῦ σιδηροδρόμου δέον νὰ ἀναζητηθῶν κυρίως εἰς τὸν ὑψηλὸν συντελεστὴν τῶν γενικῶν ἐξο-

γισιν και τής επιχειρήσεως του αυτοκινήτου. Άλλως τούτο θα εξαφανισθή διά να καταστή βιώσιμος ο σιδηρόδρομος, άρχη την όποιαν, πιστεύομεν, ουδεις δύναται σοβαρώς να υποστηρίξη.

Πέραν τούτων και δεδομένου ότι τό ελληνικόν αυτοκίνητον είναι τό βαρύτερον φορολογούμενον εις όλόκληρον τόν κόσμον, κατά ποιαν λογικήν είναι δυνατόν να τού επιβάρυνωμεν και νέας προσθέτους επιβαρύνσεις ;

Έν τή μελέτη και εις τήν σελίδα 48 ανυμολογείται ότι εις ώρισμένως περιοχάς τά κυκλοφορούντα ύπεραστικά λεωφορεία είναι υπέρτερα των άναγκαιούντων και ή άπόδοσις των επιχειρήσεων λαν πενιχρά. Πώς, εν τιαύτη περιπτώσει, δικαιολογείται και νέα επιβαρύνσις διά τήν ύποδομήν ; Ός προς τά φορτηγά, πλην του ύπάρχοντος πληθωρισμού και του συναγωνισμού του σιδηρόδρομου, ύφίσταται και ο επικίνδυνος συναγωνισμός του φορτηγού ιδιωτικής χρήσεως, τό όποιον, αύξανόμενον συνεχώς εις αριθμόν, θα καταστήση ταχέως περιττήν πολυτέλειαν τώσον τόν σιδηρόδρομον, όσον και τό αυτοκίνητον δημοσίας χρήσεως. Τό θέμα τούτο πρέπει να άπασχολήση ιδιαίτερός τούς άρμοδίους, διότι είναι άπολύτως συνδεδειμένον και παίζει πρωταρχικόν ρόλον εις τό ζήτημα τής αντιμετώπισεως των έλλειμμάτων των σιδηροδρόμων, αλλά και τής ύποστάσεως του επαγγελματικού αυτοκινήτου.

Εις τήν σελίδα 49 αναφέρεται ότι, ενώ αι επιβαρύνσεις κοινωνικής προνοίας των σιδηροδρόμων άφίρχονται εις 30 - 38%, οι αντίστοιχοι τιαύται του αυτοκινήτου κυμαίνονται μεταξύ 11 - 15%. Τούτο δέν είναι άκριβές, επιθυλασσόμεθα δέ, δι' ειδικού σημειώματος και βάσει έπίσημων στοιχείων, να άποδείξωμεν ότι ή εκ τής αιτίας τούτης επιβαρύνσις του αυτοκινήτου είναι κατά πολύ μεγαλύτερα.

Εις τήν σελίδα 51 εξαιρείται ή άνάγκη όπως άφείθ εις τόν πελάτην τό δικαίωμα και ή έλευθερία τής έλογής του μεταφορικού μέσου τής προτιμήσεώς του. Τούτο είναι όρθόν. Η προτεινομένη όμως επιβολή δεσμεύσεων και επιβαρύνσεων εις τό αυτοκίνητον Ισοδυναμεί, εν τή ούσία, με τόν περιορισμόν, έν μη τήν άφαιρέσειν, τής έλευθερίας τούτης από τόν πελάτην.

Εις τήν σελ. 52 παρατηρείται, ότι κή όρθή λύσις είναι να μειωθούν αι ύποχρεώσεις των σιδηροδρόμων και όχι να επεκταθούν αύται και εις τά λοιπά μεταφορικά μέσα. Πώς τούτο συμβιβάζεται με τās προτεινομένας επιβαρύνσεις και δεσμεύσεις του αυτοκινήτου ;

Εις τήν σελ. 53 αναγνωρίζεται τό άδύνατον του καταμερισμού των δαπανών ύποδομής εις έκάστην κατηγορίαν όχημάτων. Πώς, εν τιαύτη περιπτώσει, ύποστηρίζεται ή άποψις αύξήσεως τής φορολογίας διά τήν αίτίαν τούτην ;

Εις τήν σελ. 54 ανυμολογείται, ότι κατά τό χρονικόν διάστημα από του έτους 1925 μέχρι του 1950 τό κόστος μεταφοράς ανά χιλιόμετρικόν τόννον διά φορτηγών αυτοκινήτων έμειώθη πλέον του ήμισοσ, ενώ τό κόστος μεταφοράς διά σιδηροδρόμων δέν ήκολούθησε τό ποσοστόν τούτο. Τι σημαίνει ή τιαύτη διαφορά ; Η εξήγησις παρέχεται εις τήν σελ. 55 και δικαιώνει άπολύτως τās έν άρχη έκτεθείσας άπόφεις μας, καθ' ός οι σιδηρόδρομοι δέν να αλλάξουν μορφή εκμεταλλεύσεως, ίνα δυνηθώσι και περιορίσωσι τās τεραστίαις διοικητικάς και άλλας δαπάνας των.

Τό θέμα είναι μέγα και πολύπλοκον και δέν είναι δυνατόν να τό εξαντλήσωμεν εις τό παρόν σημείωμά μας. Θα παρατηρήσωμεν όμως, ότι διά να γίνων συγκρίσεις και να εξαχθούν σαφή συμπεράσματα πρέπει να ύπάρξουν πλήρη δεδομένα ει' άπαντα τά συγκοινωνιακά μέσα, ώστε και τά συμπεράσματα να είναι αδιάβλητα και τά ληθησόμενα μέτρα να τελεφορήσουν.

Δέν είναι έργον ήμών να είσηγηθώμεν μέτρα, διά των όποιων θα βελτιωθ ή οικονομική κατάστασις των σιδηροδρόμων. Συμφωνούντες επί ώρισμένων εκ των μέτρων, τά όποια προτείνονται έν τή μελέτη, ως είναι ή κατάργησις έγκαταστάσεων, εκ των όποιων αύξά-

μεται τὸ σκέλος τῶν ἐξόδων, ἡ περικοπή περιττῶν δρομολογιῶν, τὸ μερικὸν ἢ ὀλίγον κλείσιμον γραμμῶν ἢ σταθμῶν ἐλλειμματικῶν κλπ. ἀντιτιθέμεθα εἰς τὴν παραχώρησιν τοῦ δικαιώματος εἰς τοὺς σιδηροδρόμους κυκλοφορίας ἰδίων αὐτοκινητῶν, διότι φρονοῦμεν ὅτι τὸ τοιοῦτον θὰ δημιουργήσῃ νέας βαρύνουσας, ἐὰν προσέβῃ νέα πρόβληματα καὶ τελικῶς θὰ ὀξύνῃ τὸν ἀνταγωνισμόν μὲ ἐπιζήμια καὶ διὰ τοὺς σιδηροδρόμους καὶ διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν ἀποτελέσματα. Ἐφόσον ὑπάρχουν ὑπερῶρισμα ὑπεραστικά λεωφορεία, τὰ δὲ φορτηγὰ εἶναι ὑπέρτερα τῶν ἀναγκαιοῦντων, ἐφόσον ἀναγνωρίζεται συνέχισις τοῦ ανταγωνισμοῦ θὰ ἔχῃ ἄλλῃρις ἀποτελέσματα καὶ ἐπὶ πλέον ὑπερασμιζομένη ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως τῶν σχέσεων σιδηροδρομοῦ - αὐτοκινητοῦ καὶ συνεργασίας τούτων μὲ βάσιν τὴν ἴσην μεταχείρισιν καὶ τὴν ἀλληλοσυμπλήρωσιν, φρονοῦμεν ὅτι δεόν νὰ χρησιμοποιοῦνται τὰ ὑπάρχοντα ἐπαγγελματικὰ αὐτοκίνητα καὶ εἰς ὅς περιπτώσεις θὰ καταστή ἀναγκαῖα ἢ διὰ λόγους οἰκονομίας κατάρτησις γραμμῶν, περιορισμὸς δρομολογιῶν κλπ. Οἱ αὐτοκινητισταὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν, ἐφόσον ἐξασφαλισθῶν εἰς εἶδος μὴς συνεργασίας, εἶναι διατεθειμένοι νὰ προβαῖν εἰς οἰκονομικὰ ἀποχωρήσιν διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ ἐπιδιωκόμενος σκοπός.

Ἀπομένει τὸ βασικὸν θέμα τῆς ὀργανώσεως τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκινητοῦ, ὅπου τῆς ὁποίας καθίσταται ἀνεπίκτος ὁ συντασιαμὸς τῶν σχέσεων τῶν δύο μεταφορικῶν μέσων. Διὸ ὑφίσταται θέμα καὶ δεχθῶν οἱ μεταφορεῖς νὰ ὀργανωθῶν ἐπαγγελματικῶς. Οἱ φορτηγοὶ αὐτοκίνητα, μὲ τὴν συμπαράστασιν δλοκλήρου τοῦ αὐτοκινητιστικοῦ κώμου, δεῦν ἐπαύσαν ἐπιζητοῦντες τὴν ὀργάνωσιν, διὰ τὴν ὁποίαν καὶ εἶναι ἀποσασισμένοι νὰ ἀγωνισθῶν, ἀλλ' ὀργάνωσιν ἐισαφελίζουσιν τὴν ὑπόστασιν τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν καὶ οὐχὶ τὴν ὑποβούλωσιν τῶν. Κατὰ συνέπειαν, ἐναπύεται εἰς τὸ Κράτος νὰ τὴν ἀποφασίσῃ, ἐὰν πράγματι ἐπιθυμῇ νὰ δεθῇ λύσις εἰς τὸ σοβαρὸν τοῦτο πρόβλημα καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐλάττωσις τῶν ἐλλειμμάτων τῶν σιδηροδρόμων καὶ ἡ ἐπι νέαν συγχρονισμῶν βάσεων ὀργάνωσις τῶν ὁδικῶν μεταφορῶν.

Ἐν κατακλείδι, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ἐκφράσωμεν τὴν λύπην μας διὰ τὰς ἐπὶ τῆς μελέτης παρατηρήσεις τοῦ ἀξιότιμου κ. Α. Ζουμπούλη, εἰς ἔτι ἀφορὰ τὸ αὐτοκίνητον. Ἀποφεύγομεν πᾶν ἐπ' αὐτῶν σχόλιον, διότι εἰλικρινῆς μας ἐπιθυμία εἶναι νὰ μὴ ἀναβῶμεν πληγῶς, ἀλλὰ νὰ διευκολύνωμεν τὴν ὥρασαν καὶ εὐγενῆ προσπάθειαν τοῦ Ἑλληνικοῦ κέντρου Παραγωγικότητος, πρὸς ῥύθμισιν τοῦ τόσον ζωτικωτάτης διὰ τὴν χώραν σημασίας ζητήματος τερματισμοῦ τοῦ ανταγωνισμοῦ σιδηροδρομοῦ - αὐτοκινητοῦ. Καὶ τὴν προσπάθειαν, ἀσφαλῶς, αὐτὴν δεῦν ἐνισχύουσιν εἰ ὡς δεῦν παρατηρήσεις τοῦ κ. Ζουμπούλη, ἀδικωμένου τοῦ αὐτοκίνητου διὰ τὴν κακοδαιμονίαν τοῦ σιδηροδρόμου.

Ἡ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ Κ.Κ. ΣΙΝΗ ΚΑΙ ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΙΟΥΦΕΩΝ ΤΗΣ Γ.Σ.Ε.Α.Ε.

Γενικῶς αἱ παρατηρήσεις τῆς Γεν. Συνομοσπονδίας Αὐτοκινητιστῶν χαρακτηρίζονται ἀπὸ αἰσθημα ὑπερασπίσεως (φυσικοῦ ἄλλως τε) τοῦ αὐτοκίνητου, ὡς μέσου μεταφορικοῦ καὶ τῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ αὐτοκίνητου ἐν Ἑλλάδι καὶ καθὼς περικυβή τῆς μελέτης, εἰγούσα ζητήματα ἐπιβουρῶσεως τοῦ αὐτοκίνητου, θεωρεῖται ὡς στρεφόμενη κατ' αὐτοῦ.

Πιστεύομεν ὅτι ἡ μελέτη ὅτι ἀντικειμενικῶς τὰ ζητήματα εἰς ἀμφοτέρω τέ χερσὶνα μεταφορικῆ μέσῃ καὶ οὐδεμία πρόθεσις ὑπάρχει νὰ ἐνισχυθῇ τὸ εἶ ἢ τὸ ἔτερον ἐξ αὐτῶν, καθόσον τὰ συμφέροντά τῶν εἶναι κοινά.

Ὡς πρὸς τὰ ἐλλείμματα τῶν σιδηροδρόμων δεῦν ἀπεδίδεται ἐκδήλῃ εἰς τὸ αὐτοκίνητον, ἀπλῶς ἐκτίθενται τὰ πλεονεκτήματα αὐτοῦ ὡς μεταφορικοῦ μέσου καὶ αἱ συνθή-

και, ύφ' ός τούτο έργάζεται και λόγω των όποιων κατάστη έκ των πραγμάτων επικίνδυνος συναγωνιστής του σιδηροδρόμου.

Πλήν του συναγωνισμού, τά ελλείμματα του σιδηροδρόμου όφείλονται και εις εσωτερικά αίτια, τά όποία έκτενώς έκτίθενται εις τό Κεφάλ. Γ', παράγρ. 22 - 28.

Ός προς τός Εσπάνος υποδομής, έάν αύται διόν να βαρύνουν την επιχείρησιν μεταφορής ή τό σύνολον, δεν έχει τόσην σημασίαν διά τό θέμα, τό όποιον εξετάζει ή μελέτη και τό όποιον είναι τό κόστος της μεταφορής προς εξεύρεσιν του εύθημοτίμου διά τό σύνολον μέσου μεταφορής.

Ός προς την εσφοράν των λεωφορείων εις τό Ταμείον Μοιμίμων Όδοστρωμάτων γίνεται μεία εις ειδικήν παράγρ. (άρ. 62) υπό τον τίτλον Τέλος χρήσεως όδών ύπέρ Ταμείων Όδοποιίας μέ τό όποιον επιβαρύνονται τά υπεραστικά λεωφορεία περί όν πραγματεύεται ή μελέτη.

Περαιτέρω αναφέρεται ότι «..... έκτός έάν νομισθή ως όρθή ή άποψις, ότι ή επιχείρησις του αύτοκινήτου πρέπει, πάση θυσία και άντι παντός μέσου να καταστή παθητική, πράγμα τό όποιον άλλωστε μερικώς αναγνωρίζουν οι συντάκται της υπό κρίσιν μελέτης διά τό φορτηγόν αύτοκίνητον και τό υπεραστικόν λεωφορείον».

Ούδαμού εις την μελέτην ύποστηρίζεται τοιαύτη άποψις ούδέ ύψίσταται τοιαύτη πρόθεσις.

Εις τά περί προτάσεων προς επιβαρύνσιν του αύτοκινήτου, διαευκρινίζεται και πάλιν ότι ταύτα έκτίθενται εις την μελέτην προς άνεύρεσιν του πραγματικού κόστους έκάστου μεταφορικού μέσου, άνεξαρτήτως των διοικητικών μέτρων και της πολιτικής της Κυβερνήσεως προς συγκράτησιν των τιμών μεταφορής.

ΠΙΝΑΞ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Σελ.

Πρόλογος 'Αλ. Ι. Βασιλά	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'	
Χαρακτήρ και σημασία τῶν μεταφορῶν ἐν γίνει	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'	
Χαρακτηριστικά ἐκάστου μεταφορικοῦ μέσου	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'	
Τὰ ἐν Ἑλλάδι μεταφορικά μέσα, τὸ ἐπιτελούμενον ὑπ' αὐτῶν ἔργον καὶ ἡ ὀργάνωσις αὐτῶν	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'	
Κόστος μεταφορᾶς	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'	
Ἐπιβαρύνσεις — Φορολογία	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ'	
Συναγωνισμὸς — Συντονισμὸς — Γενικαὶ Ἀρχαί	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'	
Συναγωνισμὸς τῶν μεταφορικῶν μέσων καὶ προβλήματα συντονισμοῦ ἐν Ἑλλάδι	79
ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Η'	
Συμπεράσματα	88

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ

I	Προσῶτον ἐπιβαρύνσεως ἐκ σιδηροδρομικῶν κομιστῶν τῆς τιμῆς εἰδῶν τινῶν διατροφῆς τὸ 1940 καὶ 1956	93
		94
II	Μήκη σιδηροδρομικῶν γραμμῶν	95
III	Συγκριτικὰ στοιχεία τῶν ἐτῶν 1938 καὶ 1955 ἐπὶ τῶν Σ.Ε.Κ.	96
IV	Συγκριτικὰ στατιστικὰ στοιχεία ΣΕΚ καὶ ΣΙΑΠ ἔτους 1955	97
V	Στατιστικὰ στοιχεία Εὐρωπαϊκῶν σιδηροδρομικῶν ἐκτίκων ἔτους 1955	98
VI	Εἰσπράξεις καὶ δαπάναι, ἐλλείμματα καὶ συντελεστὴς ἐμεταλλεύσεως τῶν Ἑλληνικῶν σιδηροδρόμων τὸ 1955	98
VII	Ἀνάλυσις δαπανῶν ΣΕΚ ἔτους 1955	99
VIII	Μήκος ὁδῶν κατὰ κατηγορίας (κατάστασις μέχρι τέλους 1955)	99
IX	Μήκος παραλλήλων ὁδῶν καὶ ἀντίστοιχα μήκη σιδηροδρομικῶν γραμμῶν	99
X	Ἀριθμὸς αὐτοκινήτων ἐν κυκλοφορίᾳ κατὰ κατηγορίας καὶ ἔτη	100
XI	Ἀποτέλεσμα ἀπογραφῆς αὐτοκινήτων τῶν ἐτῶν 1954 καὶ 1956	100
XII	Μεταφορικῶν ἔργων ὑπεριστικῶν αὐτοκινήτων κατὰ τὸ 1955	101
XIII	Προσδιοριστικὰ παράγοντες κόστους ἐθνικῆς μεταφορᾶς δι' αὐτοκινήτων	101
XIV	Προσδιοριστὸς κόστους μεταφορᾶς διὰ τοῦς ἐν τῷ πίνακι ἐμφαινόμενους τύπους αὐτοκινήτων βάσει τῶν προσδιοριστικῶν στοιχείων τοῦ πίνακος XIII	104
XV	Ἐκατοστιαία σύνθεσις χιλιομετρικοῦ κόστους μεταφορᾶς βάσει τῶν κοινῶν τῶν τοῦ πίνακος XIV	105
XVI	Μεταβολὴ κόστους μεταφορᾶς συναρτήσει τῆς ἔτησις διαστάσεως	106

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Περίληψις πρακτικῶν συσκέψεως τῆς 26.6.1957	109
Παρατηρήσεις κ. Α. Ζουμπούλη, Ἐκπροσώπου Τ.Ε.Ε καὶ Σ.Ε.Κ.	110
Παρατηρήσεις τῆς Γ.Σ.Ε.Α.Ε.	112
Παρατηρήσεις κ.κ. Σίνη—Αυδρέακου ἐπὶ ἀπόψεων Γ.Σ.Ε.Α.Ε.	115

ΑΙ «ΧΕΡΣΑΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ
ΩΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ»
ΤΩΝ κ.κ. Δ. ΣΙΝΗ ΚΑΙ Γ. ΑΝΔΡΕΑΚΟΥ,
ΕΞΕΔΟΘΗΣΑΝ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΟΣ, ΟΔΟΣ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 28, ΑΘΗΝΑΙ, ΤΗΛ.
616.663 ΚΑΙ 616.664, ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟΝ
1958.—ΤΟ ΒΙΒΛΙΟΝ ΕΤΥΠΩΘΗ ΕΙΣ
ΤΗΝ ΣΧΟΛΗΝ ΜΟΝΟΤΥΠΙΑΣ,
ΟΔΟΣ ΠΑΤΡΑΚΟΥ 9, ΑΘΗΝΑΙ.