

ΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΠΕΛΟΠ. Α. ΚΑΤΩΠΟΔΗ

Ἡ ὑπαρξίς ἀποστάσεων μεταξὺ κέντρων παραγωγῆς καὶ κέντρων καταναλώσεως προκαλεῖ τὰς δαπάνας μεταφορᾶς, αἵτινες ἐνσωματοῦνται εἰς τὸ κόστος παραγωγῆς ἀδξάνουν τὴν τιμὴν τοῦ ἀγαθοῦ καὶ οὕτω δυσχεραίνουν τὴν ἐλευθεράν ἐκκινήσιάν τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν. Συνέπεια τούτου εἶναι ὅτι αἱ δαπάναι μεταφορᾶς ἐννοοῦν τὴν ζήτησιν ἐκείνων τῶν ἀγαθῶν ἢ ὑπηρεσιῶν ἅτινα κεντῶνται πλησιέστερον πρὸς τὸν τόπον καταναλώσεως. Ἡ ἐνέργεια αὕτη τῶν ἐξόδων μεταφορᾶς ἐπηρεάζει σοβαρῶς τὰς σχέσεις τοῦ διεθνoῦς ἐμπορίου.

Ὁ August von Thünen εἰς τὸ βιβλίον του «ἡ ἀπομονωμένη Πολιτεία» (der isolierte Staat, Hambury, 1826) ἠσχολήθη μὲ τὰς συνέπειά τῶν ἐξόδων μεταφορᾶς προκαλουμένας εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν ἀγαθῶν μεταβολάς. Ὁ von Thünen ἐφαντάσθη μίαν ἀπομονωμένην πολιτείαν εἰς τὸ κέντρον τῆς ὁποίας κείται μία μεγάλη πόλις. Πέριξ τῆς μοναδικῆς αὐτῆς πόλεως ἐκτείνεται πεδιάς ἀπολύτως ὁμοίμορφος ὡς πρὸς τὸ ἔδαφος, τὴν ἐπιφάνειαν καὶ τὸ κλίμα. Ἡ πεδιάς αὕτη δὲν διασχίζεται ὑπὸ οὐδενὸς ποταμοῦ καὶ εἶναι ἀπομονωμένη ἀπὸ τοῦ λοιποῦ κόσμου διὰ μίαν εὐθείαν ζώνην ἀκαλλιεργήτων ἀγρῶν. Σημειωτέον ὅτι ἡ πόλις εἶναι ἡ μοναδικὴ ἀγορὰ διαθέσεως τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων, ἀλλὰ καὶ ὁ μοναδικὸς προμηθευτὴς βιομηχανικῶν εἰδῶν διὰ τoὺς γεωργούς. Ὁ von Thünen διηρωτήθη τὰ ἑξῆς: «Ποία θὰ ἦτο, ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, ἡ ὀργάνωσις τῆς γεωργίας τῆς χώρας; Θὰ ἐκαλλιεργοῦντο τὰ ἴδια προϊόντα ἐγγὺς ἀλλὰ καὶ μακρὰν τῆς πόλεως; Ποίαν ἐπίδρασιν θὰ ἦσκει ἐπὶ τῶν διαφόρων φυτειῶν ἡ ἀπόστασις πρὸς τὰς χωρίζει ἀπὸ τὴν πόλιν»;

Οὕτω ὁ von Thünen προβαίνει εἰς τὰς ἑξῆς διαπιστώσεις:

Ὅσον ἀπομακρυνόμεθα τῆς πόλεως, τόσοι περισσότεροι μειοῦνται ἢ ἔντασις τῆς καλλιεργείας. Ἡ τοπικὴ τιμὴ τῶν προϊόντων κατέρχεται, ταῦτα πωλοῦνται ὁλοῦν εἰς μικροτέραν τιμὴν, καθόσον διὰ τὰ φθάσων εἰς τὴν ἀγοράν θὰ ἀπαιτηθῶν ὁλοῦν καὶ περισσότερον ἠδξημένας δαπάναι. Ἐξ ἄλλου, ἡ τιμὴ τῶν βιομηχανικῶν εἰδῶν (μηχαναί, λίπη, πρῶται ὕλαι κ.λ.π.) ἀνέρχεται, καθόσον ἡ ἐκ τῆς πόλεως μεταφορὰ τῶν θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνας ὁλοῦν μεγαλυτέρας.

Ὅσον, πέριξ τῆς πόλεως ὀργανοῦνται αὐτομάτως διάφοροι ζῶναι καλλιεργείας. Εἰς τὴν πρώτην ζώνην ἐκτείνεται ἡ περιοχὴ τῆς ἐντατικῆς καλλιεργείας, ἐνθα καλλιεργοῦνται λαχανικά καὶ ἐνθα εὐρίσκομεν φρέσκο γάλα. Εἰς τὴν δευτέραν ζώνην ἐκτείνεται ἡ δάσος, καθόσον ἡ ξυλεία εἶναι πρᾶγμα βαρὺ καὶ ἀπαιτεῖ ὡς ἐκ τούτου μεγάλας δαπάνας μεταφορᾶς. Εἰς μίαν τρίτην ζώνην ἐκτείνεται ἡ ἀρόσιμος γῆ καὶ εἰς μίαν τετάρτην ἡ καλλιέργεια τῶν χόρτων κ.ο.κ.

Ὁ Thünen, κατὰ τὴν ἐποχὴν του (ἄρχας 19ου αἰῶνος), διαπιστώνει ὅτι, ἔνεκα τῆς ἐκ τῆς μεταφορᾶς ἐπιβαρύνσεως, δὲν εἶναι πλέον δυνατὴ καμμία καλλιέργεια εἰς ἀπόστασιν 200 χιλιομέτρων ἀπὸ τῆς πόλεως.

Ἐξ ἄλλου διηρωτήθη τί θὰ συνέβαινε ἐὰν εἰς ποταμὸς διέσχιζεν τὴν χώραν ἐκ βορρᾶ πρὸς νότον. Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὰ μεταφορικὰ ἐξόδα θὰ ἦσαν ὀλιγώτερον ἐπαχθῆ καὶ ἐπομένως ἡ σειρὰ τῶν διαφόρων καλλιεργείων θὰ μεταβάλλ-

λετο. Λ. χ. θά ἦτο δυνατὴ ἢ καλλιέργεια σίτου καὶ εἰς τὴν τελευταίαν ἔτι ζώνην, δεδομένου ὅτι, λόγῳ τῶν χαμηλοτέρων ἐξόδων τῆς διὰ τοῦ ὕδατος μεταφορᾶς, ἢ ἐπιτιμῆ τοῦ σίτου δὲν θὰ ἐπεβαρύνετο τόσον ὅσον διὰ τῆς χερσαίας μεταφορᾶς. Ἐπίσης ὁ von Thünen διαπιστοῖ ὅτι αἱ διάφοροι ζῶναι καλλιεργείας δὲν θὰ εἶχον στρωγγύλην μορφήν ἀλλὰ μάλλον ἑλλειπτικὴν μὲ προέκτασιν ἐκ βορρᾶ πρὸς νότον.

Ὁ von Thünen ἐδικαιώθη ὀλίγας δεκαετηρίδας βραδύτερον (περὶ τὰ 1880—1890), καθόσον τὸ σχῆμα ὅπερ ἐκτίθεται εἰς τὸ βιβλίον του ἀντιστοιχεῖ ἀρκετὰ ἐπακριβῶς πρὸς τὸ σχῆμα τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Λόγῳ τῶν βελτιωμένων μεταφορικῶν μέσων ἔρχονται εἰς τὴν Εὐρώπην τὰ προϊόντα τῆς Ἀμερικῆς, ὁλόκληρος δὲ ὁ κόσμος, χάρις εἰς τὸν οἰκονομικὸν φιλελευθερισμὸν καὶ τὴν σχεδὸν ἀνυπαρξίαν τῶν τελωνειακῶν δασμῶν, ἀποτελεῖ μίαν οἰκονομικὴν μονάδα μὲ ἐπίκεντρον τὴν Ἀγγλίαν, ἥτις ἀγοράζει γεωργικὰ προϊόντα καὶ πωλεῖ βιομηχανικά.

Καὶ εἰς αὐτὴν τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν μονάδα, τὸ σχῆμα τῶν ζωνῶν καλλιεργείας τοῦ von Thünen εὕρσκει τὴν ἔκφρασίν του.

Ἡ ζώνη λ. χ. τῆς κτηνοτροφίας ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ τὰς ἀπομεμακρυσμένας χώρας τοῦ νοτίου ἡμισφαιρίου: τὴν Ἀργεντινὴν, Νότιον Ἀφρικὴν, τὴν Αὐστραλίαν κ.λ.π.

Ἡ καθ' ὄλην τὴν διάρκειαν τοῦ 19ου αἰῶνος τεραστία ἐξάπλωσις τοῦ σιδηροδρόμου προεκάλεσεν ἀληθῆ ἐπανάστασιν εἰς τὴν διάρθρωσιν τῶν διαφόρων καλλιεργείων. Τὸ πρᾶγμα καθίσταται κατάδηλον εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Ἀργεντινῆς. Εἰς τὴν Ρωσίαν, φέρ' εἰπεῖν, ἢ ἐγκατάστασις τῶν σιδηροδρομικῶν γραμμῶν ἐπέτρεψε τὴν διάδοσιν τῆς καλλιεργείας τῶν σιτηρῶν εἰς τὰς βορείους ὄχθας τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Εἰς τὰς ὄχθας αὐτὰς ὑπῆρχον βεβαίως λιμένες, ἀλλ' ἢ μεταφορὰ τοῦ σίτου μέχρι τῶν λιμένων αὐτῶν ἦτο δαπανηρὰ. Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ὅμως τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς τὸ πρᾶγμα ἤλλαξε. Ἐκεῖ ἔνθα ἄλλοτε ἔδοσκον ποίμνια, ἀνθεὶ σήμερον ἢ σιτοκαλλιέργεια.

Ἡδὴ ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ 20ου αἰῶνος ἡ κτηνοτροφία δὲν ἦτο σημαντικὴ εἰμὴ εἰς τὰς νοτιοανατολικὰς περιοχάς, ἐκείθεν τοῦ Ντόν.

Ἡ μεταβολὴ αὕτη εἶναι ἐπίσης ἐκδηλὸς καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Ἀργεντινῆς. Ὅταν, περὶ τὸ τέλος τοῦ 19ου καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 20ου αἰῶνος, ἐγκατεστάθησαν ἐκεῖ αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαί, βλέπομεν τὰς ἐπαρχίας τοῦ Μπουένος Ἀϊρες, τῆς Σάντα Φὲ καὶ τῆς Κόρδοβας, αἵτινες μέχρι τότε ἐπεδίδοντο εἰς τὴν κτηνοτροφίαν, νὰ ἐπιδίδωνται τοῦ λοιποῦ εἰς τὴν σιτοκαλλιέργειαν. Ἀντιθέτως, εἰς τὰς περιοχὰς ἔνθα δὲν ὑπῆρχον σιδηροδρομικαὶ γραμμαί, ἦνθε ἡ κτηνοτροφία. Οὕτω, ἡ παρουσία τοῦ σιδηροδρόμου προεκάλει τὴν ἐμφάνισιν τῆς σιτοκαλλιεργείας, ἐνῶ ἡ ἀπουσία του τὴν κτηνοτροφίαν.

Ἐν τούτοις, αἱ ἀπόψεις τοῦ von Thünen ὡς πρὸς τὴν ἐπίδρασιν τῶν μεταφορικῶν ἐξόδων εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν διαφόρων καλλιεργείων δέον νὰ θεωρηθοῦν σήμερον, λόγῳ τῆς τεραστίας βελτιώσεως τῶν συγκοινωνιῶν, ὑπερβολικαί. Εἰς Γερμανὸς στατιστικολόγος ὑπελόγησε τὰ μεταφορικὰ ἔξοδα μόνον εἰς 5ο/ο ἕως 7ο/ο τῆς τιμῆς πωλήσεως ἐνὸς ἀγαθοῦ εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ. Καὶ ἰδοὺ ἔν παρὰ-δειγμα ὑπολογισμοῦ τῆς τιμῆς τοῦ σίτου Manitoba No 1, ἐκπεφρασμένης εἰς χρυσὰ φράγκα καὶ κατὰ ἑκατόλιτρον:

Τιμή εις τήν αγοράν	1928	1929	1930
Winnipeg	27,33	22,92	24,66
Λονδίνον και Λίβερπουλ	28,76	26,83	27,94
Διαφορά εις εκατοστά τῶν τιμῶν τῆς Winnipeg	5,2%	17%	13,3%

Αἱ σημαντικαί δμως αὐταί διαφοραὶ εἰς τήν τιμὴν δὲν ὀφείλονται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰς δαπάνας μεταφορᾶς, καθόσον αἱ τιμαὶ Λονδίνου καὶ Λίβερπουλ εἶναι τιμαὶ cif (ἤτοι περιλαμβάνουσαι τὸ κόστος παραγωγῆς, τὰ ἀσφάλιστρα καὶ τὰ ναύλα). Πρόκειται ὅθεν περὶ γενικῶν τιμῶν, αἵτινες περιλαμβάνουν καὶ τὸ ἐμπορικὸν κέρδος. Ὅσον ἀφορᾷ δμως τὰ ἔτη 1929 καὶ 1930, ἡ σημαντικὴ διαφορά τιμῶν μεταξὺ τῶν δύο ὡς ἄνω κέντρων δὲν ὀφείλεται εἰς τὰς δαπάνας μεταφορᾶς ἀλλ' εἰς τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τοῦ σίτου εἰς Winnipeg κατὰ τὰ ἔτη αὐτά.

Σημειωτέον ἐξ ἄλλου, ὅτι τὰ ἐργατικά ἡμερομίσθια ἀντιπροσωπεύουν εἰς τὸ κόστος παραγωγῆς ἐνὸς ἀγαθοῦ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀπὸ τὰς δαπάνας μεταφορᾶς. Ὄντω, τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἐργασίας ὑπελόγησεν τὸ ἔτος 1927 ὅτι κατὰ μέσον ὄρον ἡ ἐργασία ἀντιπροσωπεύει 40 οο τοῦ συνολικοῦ κόστους παραγωγῆς ἐνὸς ἀγαθοῦ. Τὸ μικρότερον ποσοστὸν συναντῶμεν εἰς τὴν κτηνοτροφίαν: 20 ἕως 30 οο, ἐνῶ τὸ ὑψηλότερον εἰς τινὰς καλλιέργειας, ὅπως τὴν δρυζαν καὶ τὴν ἀμπελον: 60 ἕως 70 οο.

Ἐκ τῆς συγκρίσεως μεταξὺ τῶν διαφόρων μέσων συγκοινωνίας προκύπτει ὅτι, κατ' ἀρχήν, τὸ μικρότερον κόστος μεταφορᾶς ἐμφανίζει ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορά. Ἡ μεταφορὰ ἐνὸς τόνου ἀνθρακός λ. χ. ἐστοίχιζεν τὰς ἀρχὰς τοῦ 20οῦ αἰῶνος μεταξὺ Ρουένης καὶ Παρισίων 6,70 γαλλ. φρ. σιδηροδρομικῶς, καὶ μόνον 5,6 φρ. ἢ δι' ἐσωτερικῶν ὑδατινῶν ὁδῶν. Ἐξ ἄλλου, τὸ κόστος τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς εἶναι ἀναμφιβόλως χαμηλότερον τοῦ κόστους τῆς διὰ ξηρᾶς μεταφορᾶς, ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ πρῶτον ἐλάχιστα ἐπιηράζεται ἐκ τοῦ μήκους τῆς διαδρομῆς. Πράγματι, προκειμένου περὶ μακρῶν μεταφορῶν, λ. χ. μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἰνδιῶν, ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορὰ ἀναμφιβόλως ἐνδείκνυται.

Σημειωτέον ὅτι ἡ ἀεροπορικὴ μεταφορὰ, ἥτις ἐν πάσῃ περιπτώσει εἶναι δαπανηροτέρα τῶν ἄλλων μεταφορικῶν μέσων, μολοντί ὑπερέχει ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα, ὑπερτεῖ ὡς πρὸς τὸν συντελεστὴν ἀσφαλείας καὶ ἐγκαίρου ἀρίξεως (κανονικότητος), λόγῳ τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, καὶ διὰ τοῦτο χρησιμοποιεῖται κατ' ἀρχὴν μόνον διὰ τὴν μεταφορὰν προσώπων, τοῦ ταχυδρομείου καὶ ὀρισμένων κατηγοριῶν πολυτίμων ἐμπορευμάτων (βλ. B. Nogaro, Cours d' Economie Politique, Paris 1949, vol II σελ. 119).

Ἄς ἐξετάσωμεν νῦν τὰ στοιχεῖα ἐξ ὧν ἀποτελεῖται τὸ κόστος μεταφορᾶς. Ὄντω :

α) Πρῶτον στοιχεῖον τούτου εἶναι τὸ μήκος τῆς διαδρομῆς. Ὅσον μεγαλύτερον δηλονότι εἶναι τὸ μήκος τῆς διαδρομῆς, τόσον ὑψηλότερον εἶναι τὸ κόστος μεταφορᾶς. Λόγῳ τῆς ἀποστάσεως ταύτης, ἡ εὐρωπαϊκὴ ἀγορὰ ἐπὶ πολλὰς

δεκαετηρίδας ἐτύγχανεν μιᾶς, τρόπον τινά, φυσικῆς προστασίας ἔναντι τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῆς ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς.

Σημειώτεον ὅτι, λόγῳ τῆς ἐκ τῆς τεχνικῆς προόδου σημαντικῆς βελτιώσεως τῶν μεταφορικῶν μέσων, ὀλίγον κατ' ὀλίγον μειοῦται ἡ ἐπίδρασις τῆς ἀποστάσεως ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς, ἐξακολουθεῖ ὁμως αὕτη (ἢ ἀπόστασις), παρὰ τὴν βελτίωσιν τῶν μεταφορικῶν μέσων, νὰ ἐπηρεάζῃ τὴν **ποιότητα** τοῦ προϊόντος. Ἡ Ἀγγλία, φέρ' εἶπειν, ἐξακολουθεῖ καὶ σήμερον ἀκόμη νὰ προμηθεύεται ὠριμένα φρέσκα προϊόντα ἀπὸ τὴν **Γαλλίαν**, καθόσον ἡ ἐκ τῆς Αὐστραλίας ἢ τοῦ Καναδᾶ προμήθεια τῶν ἀγαθῶν τούτων θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν χρῆσιν ψυκτικῶν μηχανημάτων, ἅτινα ὁμως ἀλλοιώνουν τὴν γεῦσιν τοῦ προϊόντος.

β) Δεύτερον στοιχεῖον τοῦ κόστους μεταφορᾶς εἶναι ὁ **χαρακτὴρ τῆς μεταφορᾶς**. Κατὰ πόσον δηλαδὴ ἡ μεταφορὰ διεξάγεται διὰ ξηρᾶς ἢ διὰ θαλάσσης. Εἶναι ἤδη γνωστὸν ὅτι τὸ κόστος τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς εἶναι χαμηλότερον. Εἰς τὸ γεγονός τοῦτο ὀφείλεται τὸ ὅτι ἡ Ἀγγλία προμηθεύεται τὰ περισσότερα εἶδη διατροφῆς τῆς ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, πρᾶγμα ὅπερ θὰ ἦτο δι' αὐτὴν δυσχερὲς ἐάν ἦτο ἡναγκασμένη νὰ ἐφοδιάζεται διὰ ξηρᾶς.

γ) Τρίτον στοιχεῖον τοῦ κόστους μεταφορᾶς εἶναι ὁ **βαθμὸς χρησιμοποίησεως τῶν μεταφορικῶν μέσων** εἰς μίαν χώραν. Εἰς τὰς μεταφορὰς τὰ σταθερὰ ἔξοδα (frais fixes) παίζουν σημαντικὸν ρόλον, διὰ τοῦτο δὲ ὅσον μεγαλύτερος εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν μεταφερομένων τόννων τόσο χαμηλότερον εἶναι τὸ κόστος μεταφορᾶς (μεταφορικὰ ἔξοδα), καθόσον ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τὰ γενικὰ ἔξοδα κατανέμονται μεταξὺ περισσοτέρων μεταφερομένων μονάδων.

Σημειώτεον ὅτι ἐνταῦθα ἐξετάζονται οἱ διάφοροι ἀντικειμενικοὶ συντελεσταὶ ἐξ ὧν ἐπηρεάζεται τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, ὅχι δὲ καὶ ὁ καταλληλότερος ὑποκειμενικὸς συνδυασμὸς, ὡς λ. χ. αἱ διάφοροι ἐκπτώσεις ἢ ὁ τρόπος ὀργανώσεως τῆς διεξαγωγῆς τὴν μεταφορὰν ἐπιχειρήσεως (κρατικοποιημένη ἢ ἰδιωτικὴ ἐπιχειρήσις μικτοῦ τύπου κ.λ.π.), οὐδὲ αἱ διάφοροι μέθοδοι μεταφορᾶς (διὰ ψυκτικῶν μηχανημάτων πρὸς ἀποφυγὴν ἀλλοιώσεως τῆς ποιότητος τοῦ ἐμπορεύματος κλπ.).

Εἰς μείωσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς συντελεῖ, ἐξ ἄλλου, καὶ ἡ καταλληλότερα ὀργανώσις τῆς μεταφορικῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἡ συνεργασία ὄλων τῶν μεταφορικῶν ἐπιχειρήσεων αἵτινες διεξαγάγουν τὸν ἴδιον τρόπον μεταφορᾶς (λ. χ. θαλασσιῶν, ἀναερῶν ἢ χερσαίων), καθόσον διὰ τῆς συνεργασίας τῶν ἐπιτυχάνεται μείωσις ὠρισμένων δαπανῶν. Παρομοίαν μείωσιν τοῦ κόστους προκαλεῖ καὶ ἡ πραγματοποίησις ὠρισμένων ἔργων τεχνικῆς, ἅτινα διευκολύνουν τὴν μεταφορὰν καὶ συντέμνουν τὰς ἀποστάσεις, λ.χ. τὸ μελετώμενον σχέδιον κατασκευῆς ὁδικῆς σήραγγος ὑπὸ τὸ Λευκὸν Ὄρος ἢ ἡ κατασκευὴ δύο σιδηροδρομικῶν καὶ ὁδικῶν σιδηράγγων τοῦ Pas de Calais καὶ τοῦ στενοῦ τοῦ Γιβραλτάρ (βλ. ἐπὶ τῶν διαφόρων σχεδίων: R. Dautry, Le problème de transports européens εἰς: Revue d' Economie Politique, 1951, σελ. 895 καὶ ἐπ.).

Μείωσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς προκαλεῖ καὶ ἡ σύντημις τῆς ἀποστάσεως μεταξὺ τοῦ τόπου παραγωγῆς καὶ τοῦ τόπου καταναλώσεως ἢ τοῦ τόπου ἐπεξεργασίας τῆς πρώτης ὕλης.

Ὅστω, ἡ ἐπιδίωξις τῆς μειώσεως τοῦ κόστους μεταφορᾶς ἦγαγεν ὠρισμένας κυβερνήσεις εἰς τὴν δημιουργίαν βιομηχανικῶν κέντρων πλησίον τῶν πηγῶν πρώ-

των υλδων. Δ.χ. ή Σοβ. Ρωσία ήγκατέστησεν εις την Ρωσικήν Ἀσίαν (π. χ. εις την περιοχήν των Ουράλιων—Κουζνέτζκ) κέντρα βαρείας βιομηχανίας, ούτω δε έπέτυχε την κατάργησιν σοβαρών μεταφορικών έξόδων (βλ. Michelson, εις : Aspects financiers, fiscaux et budgétaires du développement des pays sous-développés, Travaux de l' Institut international de finances publiques, La Haye, 1951 σελ. 259).

Ἐξ άλλου, τό ποσοστόν τών έξόδων μεταφοράς είναι, έν σχέσει μέ την άξίαν ώρισμένων άγαθών εύτελοδς άξίας, τόσον ύψηλόν, ώστε οικονομικώς άντενδείκνυται ή πραγματοποίησις τής μεταφοράς. Ούτως ύπάρχει ώρισμένος κύκλος πέριξ τοϋ τόπου παραγωγής τοϋ άγαθοϋ τούτου· πέραν τοϋ κύκλου τούτου τό άγαθόν δέν δύναται, λόγω τών ύψηλόν έν σχέσει μέ την άξίαν του μεταφορικών έξόδων, νά άντιμετωπίσῃ τόν άνταγωνισμόν προϊόντων τοϋ αϋτοϋ είδους παραγομένων όμως εις τόν τόπον τής καταναλώσεως ή εις τόπον πλησιέστερον αϋτοϋ. Αί νέραμοι, φέρ' είπειν, δέν είναι ίκαναί νά άντιμετωπίσουν οίονδήποτε άνταγωνισμόν εις άπόστασιν μεγαλυτέραν τών 500 χιλιομέτρων. Τά μεταφορικά έξοδα εις την περίπτωση ταύτην έξουδετέρωνουν και τό οικονομικώτερον άκόμη κόστος παραγωγής. Τούτου έννεκα τό έμπορίον σημαντικώτερον άκόμη άπορροιάτων περιορίζεται μεταξύ όμόρων χωρών, είναι δέ σπάνιον εις παγκόσμιον κλίμακα (βλ. J. Bobretsberger : Théorie des territoires économiques εις Économie appliquée, Archives de l' Isea, 1950 No 1, σελ. 67).

Ἐκ τών άνωτέρω έκτιθεμένων καταδεικνυται ότι τό κόστος μεταφοράς (μεταφορικά έξοδα) άποτελεί συνάρτησιν τής τεχνικής πρόοδου και ότι αί έφευρέσεις, τά τεχνικά έργα και τά λοιπά προϊόντα τοϋ τεχνικοϋ πολιτισμοϋ έπηρεάζουν σοβαρώς τό ύψος του, ένδ' έξ άλλου αύξομειώσεις τών δαπανών μεταφοράς προκαλοϋν ποικίλας άντιδράσεις εις τούς οικονομικούς συνδυασμούς.

Καθόσον γνωρίζομεν, μέχρι σήμερα δέν έχουν πλήρως έρευνηθη αί εις την έν-γένει οικονομίαν άντανακλάσεις τών έξόδων μεταφοράς, οϋδέ έγράφη μέχρι σήμερα γενική τίς θεωρία περί μεταφορικών έξόδων, έκτός θεθαίως έργων τινών άναφερομένων επί θεμάτων χωρονομίας ή σχετιζομένων μέ την γενικήν θεωρίαν τοϋ τόπου ήγκαταστάσεως και βασικομένων περισσότερο έν π μαθηματικών ή φυσικών δεδομένων και όλιγώτερον επί άμιγών οικονομικών στοιχείων (βλ. σχετικώς τάς έργασίας : τό πολύτομον κλασικόν έργον τοϋ Alfred Weber, Über die Standorttheorie, August Losch, die Räumliche Ordnung des Wirtschaft, Jena, II Auflage, 1944, έπίσης τήν διάλεξιν τοϋ καθηγητοϋ μας Francois Perroux, Les Espaces Économiques, δοθεσαν την 2 Νοεμβρίου 1949 έν τῷ Παν)μίῳ Harvard και δημοσιευθεσαν εις την Quarterly - Journal of Economics και άναδημοσιευθεσαν εις την Économie Appliquée, Archives de l' I.S.E.A. No I, Tome III, Paris 1950, και την έργασίαν τοϋ W. Isard «The General Theory of Location and Space Economy», δημοσιευθεσαν όμοίως εις την Quarterly - Journal of Economics, 1949. Μέ τό θέμα τοϋτο ήσυχολήθη έπίσης και ό έν τῷ Πανεπιστημίῳ τοϋ Ἀμδούργου Καθηγητής μας Hans Ritschl. Αί έργασίαι όμως αϋται έφάπτονται, ώς ήδη έλέχθη, όλιγώτερον τής καθαρής οικονομικής έπιστήμης και περισσότερο άλλων έπιστημονικών κλάδων (φυσικής κλπ.).