

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΠΙΤΕΥΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Υπό τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Χ. ΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗ
Πτυχιούχου τῆς Α.Β.Σ.

Ἡ 31η Διεθνὴς Ἐκθεσις Αὐτοκινήτου τῆς Γενεύης ἔδωσε τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς Εὐρωπαίους ἐπισκέπτας τῆς νὰ μείνουν ἐκστατικοὶ πρὸ τῶν τελευταίων ἐπιτεύξεων τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν οἴκων καὶ νὰ ἀποθαρμάσουν πράγματι τὰς τεχνικὰς τελειοποιήσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ αὐτοκινήτου.

Ἄλλ' ἐνῶ ἡ παλαιὰ αὐτὴ παράδοσις συνεχίζεται ὡς πρὸς τὰ τέσσαρα πέμπτα τῆς ἀμερικανικῆς παραγωγῆς, τὸ ἐν πέμπτον τῆς, μὲ κυρίου ἐκπροσώπου τῆς τὴν Στουντεμπαϊκερ καὶ τὴν Σεβρολέτ, προσπαθεῖ νὰ ἀντιδράσῃ κατὰ τοῦ εὐρωπαϊκοῦ ἀνταγωνισμοῦ διὰ τῆς κατασκευῆς μικροτέρων, ἀπλουστέρων καί, ὡς ἐκ τούτου, εὐθνητέρων αὐτοκινήτων.

Ἀπὸ εὐρωπαϊκῆς πλευρᾶς, ἐξ ἄλλου, παρετηρήθη ἐγκατάλειψις τοῦ πολὺ μικροῦ αὐτοκινήτου, ὡς μὴ δυναμένου πλέον νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις ταχύτητος τῶν νέων μεγάλων αὐτοκινητοδρόμων.

Οὕτω ἐνεφανίσθη εἰς τὴν Γενεὴν μίαν ἔντονος προσέγγισις, τουλάχιστον ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς, μεταξὺ ἀμερικανικῆς καὶ εὐρωπαϊκῆς παραγωγῆς πρὸς τὸ αὐτοκίνητον μέσου τύπου.

Ἄλλὰ πέραν τῆς γενικῆς αὐτῆς τάσεως, ὁ ἐπισκέπτης τῆς ἐκθέσεως ἠδυνήθη νὰ διαπιστώσῃ, περιερχόμενος τὰ 36.305 τετραγωνικά μῆτρα τῆς μὲ τοὺς 1.017 ἐκθέτας 17 χῶρων, πολλοὺς νεωτερισμοὺς καὶ βελτιώσεις κυρίως εἰς τὰ βαρῆα αὐτοκίνητα καὶ τὰ ἐξαρτήματα.

Μία Τζάγκουαρ τύπου Ε καὶ μία Μερσεντὲς SE 220 ἀπετέλεσαν τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα νέα ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα τῆς ἐκθέσεως.

Ἡ ἀπουσία ἐντυπωσιακῶν νεωτερισμῶν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη, δικαιολογεῖται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι αἱ περισσότεραι τῶν εὐρωπαϊκῶν ἐπιχειρήσεων εὐρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἀποπερατώσεως τῶν νέων «μοντέλλων» των.

Οὕτω ἡ Φιάτ, ἐπὶ παραδείγματι, πρόκειται λίαν προσεχῶς νὰ παρουσιάσῃ νέον αὐτοκίνητον, τὸ ὅποιον θὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν τοῦ 1400, ἐνῶ ἡ Ρενώ, ἡ Σιτροὲν καὶ ἡ Σίμκα προτίθενται ἐντὸς τοῦ 1961 ἢ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1962 νὰ συμπληρώσουν τὰς συλλογὰς των διὰ τελείως καινουργῶν τύπων.

Ὅλαι πάντως αἱ ἐπιχειρήσεις, αἱ ὁποῖαι ἔλαβον μέρος εἰς τὴν ἐκθεσιν, ἐπαρουσίασαν αἰσθητὰς βελτιώσεις εἰς τὰ ὑφιστάμενα «μοντέλλα» των, τόσον ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς ὅσον καὶ ἀπὸ αἰσθητικῆς τοιαύτης.

Ἀξία λόγου εἶναι ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια πρὸς ἐπαύξησιν τῶν ὄρων ἀσφαλείας. Ἡ ζώνη ἀσφαλείας π.χ., εἰσαχθεῖσα τὸ πρῶτον ὑπὸ τῆς Βόλβο, λαμβάνει μεγάλην διάδοσιν. Σοβαρὰ ἐπίσης τελειοποιήσεις παρετηρήθησαν εἰς τὸν τομέα τῶν φρένων καὶ τῶν φάρων.

Διεπιστώθη, ἐξ ἄλλου, ἡ συνέχισις τῆς τάσεως πρὸς μετατόπισιν τοῦ κινητήρος εἰς τὸ ὄπισθεν μέρος τοῦ οὐχήματος καὶ πρὸς τὸν αὐτοματισμὸν εἰς τὴν ἀλλαγὴν τῶν ταχυτήτων,

παρά την αντίθετον προσπάθειαν ώρισμένων κατασκευαστῶν δι' ἐπιβασίαν τοῦ μοχλοῦ τῶν ταχυτήτων ἐπὶ τοῦ δαπέδου.

Ἄλλα ἢ ἐκθεσις τῆς Γενεῦθς δὲν ἀφεώρα μόνον τὰ ἐπιβατικά αὐτοκίνητα. Ἰδιαίτερα τμηματὰ τῆς εἶχον διατεθῆ εἰς τὰ λεωφορεῖα, τὰ φορτηγά, τὰ χωματουργικά μηχανήματα, τὰ ἀνταλλακτικά, τὰ μικρὰ πλωτὰ μέσα καθὼς καὶ τὰ μέσα κατασκευῶσεως.

Τὸ τελευταῖον τμημα, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐκθεσιν τῆς ὑπαίθρου, ἡ ὁποία ἔλαβε χώραν ὀλίγας ἡμέρας βραδύτερον εἰς Λωζάννην, κατέδειξε τὴν μεγάλην σημασίαν, τὴν ὁποίαν προσλαμβάνει καθημερινῶς ἡ κατασκήνωσις ὡς μορφή τουρισμοῦ, καθὼς καὶ τὰ διατιθέμενα μέσα πρὸς ἰκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ κλάδου τούτου. Ἀπὸ τῆς κλασσικῆς ἀτομικῆς σκηπῆς μέχρι τοῦ διορόφου τροχόσπιτου παρεμβάλλεται ὁλόκληρος κλίμαξ προχειρῶν μέσων στεγάσεως μετὰ τοῦ ἀντιστοίχου ἐξοπλισμοῦ, ἀνταποκρινομένη εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ εὐρωπαϊκὰ εἰσοδήματα. Ἀξίζει νὰ τονισθῆ, ὅτι ἡ Ἑλβετία διαθέτει 400 περίπου πεδία κατασκευῶσεων διὰ τῶν ὁποίων ἐξυπηρετεῖται τόσον ὁ ἐσωτερικὸς ὅσον καὶ ὁ ἐξωτερικὸς τουρισμὸς μὲ σημαντικὰ ὄφελῃ διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας.

Ἄλλ' ὡς ἐπανεθλωμεν εἰς τὸ αὐτοκίνητον, διὰ νὰ τονίσωμεν τὴν τεραστίαν σπουδαιότητα, τὴν ὁποίαν προσέλαβεν ὁ κλάδος αὐτὸς τῆς βιομηχανίας, ἀπὸ τὸν ὁποῖον ἐξαρτῶνται ἀμέσως ἢ ἐμμέσως πλήθος ἄλλων τομέων τῆς οἰκονομίας. Τὸ γεγονός αὐτὸ προσδίδει μεγάλας εὐθύνας εἰς τοὺς διευθύνοντας καὶ ἐλέγχοντας τὴν ἀνάπτυξιν καὶ δραστηριότητα τῆς βιομηχανίας αὐτῆς. Πρὸ ὀλίγων μόλις ἐτῶν ἡ κρίσις τοῦ αὐτοκινήτου εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας παρ' ὀλίγων νὰ ὀδηγήσῃ διὰ σειρᾶς ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῶν συγγενῶν κλάδων, εἰς γενικὴν οἰκονομικὴν κρίσιν. Ὡς ἐκ τούτου καὶ πρὸς ὀποφυγὴν παρομοίων ἐξελίξεων εἰς τὸ μέλλον πρέπει νὰ γίνεταί ὁ προγραμματισμὸς τῶν ἐπενδύσεων καὶ τῆς παραγωγῆς μὲ βᾶσιν τὰς διεξόδους καταναλώσεως.

Ὁ πρόεδρος τῆς Ἑλβετικῆς Ὀμοσπονδίας κ. Βάλεν εὔρε τὴν εὐκαιρίαν νὰ τονίσῃ τὴν σημασίαν τοῦ αὐτοκινήτου κατὰ τὰ ἐπίσημα ἐγκαίνια τῆς ἐκθέσεως :

«Τὸ αὐτοκίνητον», εἶπε, «καταλαμβάνει ἡμέραν μὲ τὴν ἡμέραν μεγαλυτέραν θέσιν τόσον εἰς τὴν οἰκονομίαν μῆς χώρας ὅσον καὶ εἰς τὴν ἰδιωτικὴν ζωὴν τῶν ἀνθρώπων».

Καὶ εἶναι πράγματι τοῦτο ἀληθὲς προκειμένου διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Τὸ αὐτὸ ὅμως δὲν συμβαίνει διὰ σημαντικὸν μέρος τοῦ πλανήτου μας, ἐντὸς τοῦ ὁποῖου περιλαμβάνεταί ἀκόμη καὶ ἡ Ἑλλάς, ὅπου τὸ αὐτοκίνητον καὶ ὑπὸ τὴν πλέον λαϊκὴν μορφήν του παραμένει εἶδος πολυτελείας.

Εἶναι ὄντως ἀληθὲς, ὅτι ἡ ἀνάγκη τῆς μειώσεως τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ἰσοζυγίου τῶν πληρωμῶν μας καὶ τῆς ἐξοικονομήσεως τοῦ πολυτίμου χρυσοῦ καὶ ξένου συναλλάγματος διὰ τὴν διατήρησιν τῆς νομισματικῆς μας σταθερότητος καὶ τὴν προμήθειαν παραγωγικῶν ἀγαθῶν ἐμφανίζεται περισσότερο ἐπιτακτικὴ ἀπὸ τὴν ἰκανοποίησιν τῆς ἐπιθυμίας πολλῶν ἐξ ἡμῶν πρὸς ἐπαύξεισιν τῶν ἀνέσεων εἰς τὴν διαβίωσιν των.

Δὲν πρέπει ὅμως νὰ λησμονῶνται τὰ ποικίλα ὄφελῃ τῆς οἰκονομίας μας ἐκ τῆς μεγαλυτέρας διαδόσεως τοῦ αὐτοκινήτου, τὰ ὁποῖα δύναται νὰ συνομισθοῦν ἐνδεικτικῶς εἰς τὰ κάτωθι σημεία :

— Αὐξήσις τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τοὺς τομεῖς εἰσαγωγῆς, συντηρήσεως, ἐπισκευῆς, ἐνδεχομένως δὲ καὶ συναρμολογήσεως καὶ παραγωγῆς αὐτοκινήτων καὶ ἄλλων συναφῶν ἀγαθῶν.

— Αὐξήσις τοῦ ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ, βασικοῦ παράγοντος ἀναπτύξεως περιοχῶν χαμηλῆς πρωτοβαθμίου παραγωγῆς.

— Αὐξήσις τῆς ἀποδοτικότητος διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν νεκρῶν χρόνων τῶν μετακινήσεων ἀλλὰ καὶ τοῦ κόπου τῶν ἐργαζομένων.

— Περιορισμὸς τῆς ἀστυφιλίας, δεδομένου ὅτι ἡ πόλις θὰ «πλησιάζῃ» πρὸς τὴν ἐπαρχίαν μέσῳ τοῦ εὐθηνοῦ αὐτοκινήτου.

Πάντα ταῦτα θὰ ἔχουν ὡς ἄμεσον ἢ ἔμμεσον ἀντίκτυπον τὴν αὐξήσιν τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ τῶν κρατικῶν ἐσόδων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν βεβαίως τῆς δημιουργίας αὐτοκινητοδρόμων, τῆς διευθετήσεως τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς δυνατότητος προμηθείας καυσί-

μου πρώτης ύλης. Εὐτυχῶς και εἰς τοὺς τρεῖς αὐτοὺς τομεῖς αἱ ἐπιτεύξεις εἰς Ἑλλάδα εἶναι λίαν ἀξιόλογοι.

Βασικὴ λοιπὸν προϋπόθεσις ἄρσεως τῶν περιορισμῶν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν αὐτοκινήτων, τουλάχιστον λαϊκοῦ τύπου, παραμένει ἡ μείωσις τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ἐμπορικοῦ ἰσοζυγίου μας, τὸ ὅποιον ὀφείλεται ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν μὴ ἱκανοποιητικὴν ἐξαγωγὴν τῶν προϊόντων μας, ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν αὐξουσαν εἰσαγωγὴν παραγωγικῶν ἀγαθῶν.

Εὐτυχῶς τὸ ἰσοζύγιον τῶν ἀδήλων πόρων μας εὐρίσκεται εἰς καλυτέραν κατάστασιν διὰ τῆς ἀναπτύξεως εἰς λίαν ἱκανοποιητικὸν βαθμὸν τῆς ναυτιλίας ὅσον και τοῦ τουρισμοῦ.

Εἰδικῶς, ὡς πρὸς τὸν τελευταῖον κλάδον, ἃς μᾶς ἐπιτρεπῆ νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς μίαν ἄλλην περικοπὴν τοῦ λόγου τοῦ προέδρου Βάλεν, εἰς τὴν ὁποίαν καταδεικνύεται σαφῶς ἡσχέσις αὐτοκινήτου—τουρισμοῦ :

«Κατόπιν τῆς ἀπελευθερώσεως τῶν πληρωμῶν και χάρις εἰς τὴν ἀπλούστευσιν τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων, τὰ ταξίδια δι' αὐτοκινήτου προσέλαβον τοιαύτην ἔκτασιν οὕτως ὥστε νὰ ἐξελιχθοῦν εἰς πρωταρχικὸν παράγοντα τοῦ τουρισμοῦ. Ἐνῶ τὸ 1950 εἰσήλθον εἰς Ἑλβετίαν 726.000 ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων, τὸ 1959, κατέληξεν ὁ πρόεδρος, ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀνῆλθεν εἰς 17.000.000».

Ὁ ἀστρονομικὸς αὐτὸς ἀριθμὸς, ὀφειλόμενος ἐν πολλοῖς ἐκ τῆς θέσεως τῆς Ἑλβετίας εἰς τὸ κέντρον τῆς Εὐρώπης, ἀποδεικνύει τὰ μεγάλα κέρδη τῆς ἑλβετικῆς οἰκονομίας ἐκ τῆς διελεύσεως αὐτοκινήτων διὰ τοῦ ἐδάφους τῆς.

Διὰ τῆς προτεινομένης ἐπεκτάσεως τῆς συνδέσεως τῆς χώρας μας, μέσφ φέρρου—μῶπῶτ και μετ' ἄλλων, πλὴν τῆς Ἰταλίας, χωρῶν, ἐν συνδυασμῶ πρὸς τὰ λοιπὰ ἐπιτελούμενα ἔργα, θὰ δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις ἐκεῖναι, αἱ ὁποῖαι θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν Ἑλλάδα ὅπως καταστή τὸ σταυροδρόμιον τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Ἄς ἐλπίσωμεν, τέλος, ὅτι διὰ τῆς συνδέσεώς μας μετὴν Κοινὴν Εὐρωπαϊκὴν ἀγοράν, διὰ τῆς ἐπιστημονικῆς ὀργανώσεως τῶν ἐξαγωγῶν μας κατὰ τὰ πλέον σύγχρονα πρότυπα και διὰ τοῦ συντονισμοῦ τῶν ἐπὶ μέρους ἢ ἐπ' εὐκαιρίᾳ, πολλάκις δὲ ἀλληλοσυγκρουομένων ἐνεργειῶν, θὰ δυναθῶμεν νὰ ἐξεύρωμεν μονίμους διεξόδους τῶν προϊόντων μας και ὡς ἐκ τούτου νὰ αὐξήσωμεν τὴν γεωργικὴν, βιοτεχνικὴν και βιομηχανικὴν παραγωγὴν μας. Ἐξ ἄλλου, διὰ τῆς πραγματοποιήσεως τῶν παραγωγικῶν ἔργων τοῦ πενταετοῦς προγράμματος θὰ ἐπέλθουν ὅπωςδῆποτε σημαντικαὶ οἰκονομίαι εἰς τὴν διάθεσιν ξένου συναλλάγματος.

Οὕτω θὰ ἐκλείψουν οἱ βασικοὶ λόγοι περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν αὐτοκινήτων, τουλάχιστον λαϊκοῦ τύπου, ἐπ' ὠφελείᾳ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ὡς ἐξετέθη προηγουμένως.

Τὸ γεγονός ὁμως τοῦτο θὰ ἔχη και ἐν ἐπιπρόσθετον ἄλλ' ἐξ ἴσου εὐνοικὸν ἀποτέλεσμα : τὴν δημιουργίαν μεγαλυτέρου αισθήματος εὐξίας εἰς εὐρύτερα στρώματα τοῦ λαοῦ μας, στοιχείου ἀπαραίτητον διὰ τὴν κοινωνικὴν και οἰκονομικὴν ἀνύψωσιν κάθε ἐλευθέρου Ἐθνους.