

ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ Η ΑΡΙΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ

Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ε. ΚΑΛΙΤΣΟΥΝΑΚΗ

Προέδρου τῆς Ἑλληνικῆς Ἑταιρείας Οἰκονομικῶν Ἐπιστημῶν

Ἡ κρητικὴ οἰκονομία, ὅπως καὶ ἡ οἰκονομία ὅλης τῆς Ἑλλάδος, εὐρίσκεται ὑπὸ ἀνάπτυξιν. Ἡ Κρήτη ὅμως κατὰ τὴν Μινωικὴν ἐποχὴν (ιδίως 2000 - 1400 π.Χ.) ἀνέπτυξε πρότυπον πολιτισμὸν καὶ μεγαλειώδη ἰσχὺν εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν θαλασσοκρασίαν. Σήμερον πλέον δὲν παίζει βέβαια τὸν παλαιὸν τῆς ρόλον εἰς τὸν Μεσογειακὸν χῶρον, ἀπὸ διαφόρους λόγους πολιτικούς, ἱστορικῆς διαμορφώσεως καὶ καθολικῆς τεχνικῆς καὶ ἰδίως συγκοινωνιακῆς ἀναπτύξεως, οἱ ὅποιοι λόγοι εὐρίσκονται φυσικῶς ἐκτὸς τῶν πλαισίων τῆς δυναμικότητος αὐτῆς. Διὰ τοῦτο ὅμως ἀκριβῶς, πρέπει νὰ παρακολουθήσωμεν μετὰ μεγάλης προσοχῆς καὶ ἐπιστημονικότητος τὰς δυναμένας νὰ ἀναπτυχθῶν ὑπνωττούσας ἐπιτοπίους παραγωγικὰς δυνατότητας καὶ νὰ τὰς ἀξιοποιήσωμεν κατὰ τὸν μέγιστον καὶ ἄριστον δυνατὸν τρόπον, ἀντισταθμίζοντες οὕτως, ἔστω οἰκονομικῶς μόνον, τὴν παλαιὰν καθολικὴν εὐκλειαν.

Εἰς τὴν τωρινὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, τὸ ποσοστὸν τὸ ἀφορῶν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Κρήτης, δὲν εἶναι δυστυχῶς ἀνάλογον οὔτε πρὸς τὴν ἔκτασιν, τὸν πληθυσμὸν, τὰς καταστροφὰς καὶ τὰς θυσίας τῆς, ἀλλὰ οὔτε κἀν πρὸς τὰ ἐξ αὐτῆς φορολογικὰ ἔσοδα τοῦ Κράτους. Οὕτως, εἰς τὸ Πενταετὲς Πρόγραμμα (1960 - 1964), οὔτε εἰς τὰ ἐγχειροβελτιωτικὰ ἔργα, οὔτε εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ὀρεινῶν περιοχῶν, οὔτε εἰς τὸ ἐθνικὸν ὀδικὸν δίκτυον μνημονεύεται ἡ Κρήτη, ψυχία δέ τινα (43 ἑκατ. δραχ.) προγραμματίζονται διὰ τὸν Τουρισμὸν. Ἐκ τοῦ Προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων διὰ δημόσια ἔργα τοῦ 1961 ἀνελόγει εἰς τὴν Κρήτην ἓνα διακοσιοστὸν περίπου (11.750.000) ἐκ τῶν συνολικῶν ἐπενδύσεων, ἀνερχομένων εἰς τὸ ποσὸν τῶν 2.360 περίπου ἑκατομμυρίων.

Ἡ σημερινὴ γενικῶς γεωργικὴ παραγωγή τῆς Κρήτης εἶναι ἀσφαλῶς μεγαλυτέρα τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς τῆς, ὥστε ἂν συνεπληρώνετο καὶ συνεχρονίζετο μὲ τὰς νεωτέρας ἐπιστημονικὰς μεθόδους καλλιέργειας καὶ φυσιολογίας τοῦ ἔδαφους, καταπολεμήσεως τῶν ἀσθενειῶν, συμπληρώσεως τῆς πρωτογενοῦς παραγωγῆς διὰ δευτερογενοῦς — ἢ ὅποια θὰ ἐξηυγένιζε διὰ δικτυώσεως μικρῶν ἔδαφοπαγῶν «χωρικῶν» ἢ ἀγροτικῶν βιοτεχνιῶν, τὰ εὐγενῆ καὶ ἰδια-

ζόντως εύγεστα, κατά όμολογίαν από παλαιότητας έποχης, προϊόντα αύτης—τέλος, άν έπραγματοποιεί τας μεταφορας τών αγαθών της —περι οϋ ένταϋθα πρόκειται— κατά τόν όρθολογικώτερον τρόπον, αύτη θα έπετύγχανε τήν μεγιστοποιημένην και άριστοποιημένην απόδοσιν, με τήν έπακολουθήσασαν μάλιστα σύνδεσιν μας με τήν Εύρωπαικήν Οικονομικήν Κοινότητα (1 Νοεμβρίου 1962).

Και έρχομαι οϋτως εις τό ζήτημα τοϋ πορθμείου, τοϋ όχηματαγωγού πλοίου, τό όποιον θα συνδέσει τήν Κρήτην με τόν Πειραιά, εις ώρισμένας έποχας δε και μέσω τής Πελοποννήσου.

Τα πορίσματα τής μέχρι σήμερα προκαταρκτικής μελέτης, υπό τήν προεδρίαν τοϋ πλοιάρχου Σταμπολή, κατέληξαν εις τό ότι ή σύνδεσις ένδεικνυται μετά τοϋ λιμένος Πειραιώς, κατά δε τήν θερινήν περίοδον να προσεγγίξει εις λιμένα τής Νοτίου Πελοποννήσου (Μονεμβασίας), διά τήν ένδεχομένην έξυπηρέτησιν ξένων κυρίως περιηγητών και τουριστών αυτοκινητιστών, κινουμένων εις τήν περιοχήν Σπάρτης και Νοτίου Πελοποννήσου.

Η τοιαύτη παρεπομένη προσέγγισις εις Πελοπόννησον, κατά τήν θερινήν περίοδον, έξαρτάται έκ δύο προϋποθέσεων: α) τής ύπάρξεως έπαρκούς κινήσεως έπιβατών και τροχοφόρων και β) τής πραγματοποιήσεως ώρισμένων έργων ύποδομής, απαιτούντων σημαντικές δαπάνας, εις έν τών παραλίων μερών τής Ν.Α. Πελοποννήσου.

Τό πορθμείον θα προσεγγίξει εις Σούδα και Ηράκλειον έν συνεχεία, κατ' έναλλαγήν μόνον προσεγγίσεων. Ο λιμήν Χανίων δέν προκρίνεται λόγω μεγάλων δαπανών, αι όποια απαιτούνται διά τήν κατασκευήν λιμενικών έργων.

Η μελέτη διαπιστώνεται ως προελθοϋσα κατόπιν έμπεριστατωμένης και έμπειρογνώμονος έρεύνης τοϋ ζητήματος (συσκέψεων, έπιτοπίων αυτοψιών, άπαντήσεων εις έρωτηματολόγια, προφορικών γνώμων ειδικώς κληθέντων έκπροσώπων παραγωγών, έξαγωγέων, άκτοπλοϊκών εταιρειών, δημοσίων και δημοτικών άρχών), από πολλας πλευρας αύτοϋ, οικονομικής, εύθηνης μεταφορας και καθόλου συμφόρου γεωργικών προϊόντων Κρήτης εις τήν Ελλάδα και Μεσευρώπην, ιδίως και ποσοτήτων παραγωγής, προσφορότητας και χρονικής άκμης αύτης τής παραγωγής κλπ.

Ήσυχολήθη περαιτέρω ή μελέτη τουριστικώς και καθ' όσον άφορα εις όλας τας σχέσεις αύτοϋ προς τούς λιμένας προσεγγίσεως (προσφορωτέρα προσέγγισις Μονεμβασίας από Γυθείου ή Νεαπόλεως Βοιτών, και Σούδας, Ηράκλειου από Καστελλίου Χανίων), προσβάσεων προς αύτούς, αι όποια συνδέονται όπως και οι λιμένες με μεγάλας δαπάνας, προσφόρου διαμορφώσεως αύτών και τέλος συσχετίσεως του προς τήν γενικώτεραν μελέτην και επίλυσιν τοϋ άκτοπλοϊκού προβλήματος, ή άλλως τοϋ θέματος τών έσωτερικών θαλασσίων μεταφορών μας. Έν τω μεταξύ έχει άνατεθι εις τόν οίκον Έράνκ Μπέιζιν μελέτη διά τήν τουριστικήν αξιοποίησιν τής Κρήτης. Ειδικώτερον ή άνω μελέτη θα ύποδείξει τας κυρίας ζώνας, όπου πρέπει να συγκεντρωθι τόσοσ ή δημοσία όσον και ή ιδιωτική προσπάθεια κατά τα προσεχη έτη. Ώσαύτως,

διὰ τὴν βιομηχανικὴν ἀξιοποίησιν τῆς νήσου, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν χαρουπιῶν (εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν ὀπείων ἢ Κρήτη ἔχει τὸ μέγιστον ποσοστὸν) ἀνετέθη ἡ παρασκευὴ μελετῶν εἰς τὸν γαλλικὸν οἶκον «Γενικὴ Ἑταιρεία Μελετῶν καὶ Προγραμματισμοῦ».

Καὶ τὰ μὲν συμπεράσματα τῆς μελέτης, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς ὅλα τὰ ἀνωτέρω ζητήματα, ὀφείλει ν' ἀποδεχθῆ τις, διότι καὶ ἐποικοδομοῦνται ἐπὶ ἀσφαλῶν δεδομένων καὶ συναρτῶνται εἰς τὴν ἀλληλουχίαν των μὲ λογικὴν συνέπειαν καὶ οἰκονομικοστατιστικὴν διερεύνησιν.

Τὸ σημεῖον ὅμως εἰς τὸ ὁποῖον διαπιστώνει κανεὶς μίαν λογικὴν ἀνορθολογίαν εἶναι τὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ πορθμείου. Ἡ μελέτη, μετὰ τὴν μνημονευθεῖσαν ἐμπεριστατωμένην στάθμισιν ὅλων τῶν δυνατῶν ἀπόψεων τῶν συντελεστῶν τοῦ ἔργου τούτου καὶ τὴν πρόκρισιν τῆς καλυτέρας κατ' ἀρχὴν λύσεως, προκαταλαμβάνεται ἀπὸ τὴν ὅλην γενικωτέραν μελέτην καὶ ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος, ἢ ἄλλως τοῦ θέματος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας. Ὡς τοιοῦτον γενικώτερον ἀκτοπλοϊκὸν πρόγραμμα (ἀνανέωσις καὶ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ ὑλικοῦ καὶ ἀλλαγὴ μορφῆς τῆς ἐπιχορηγήσεως) ἐννοεῖται ἡ πρόβλεψις τοῦ πενταετοῦς προγράμματος, περὶ ναυπηγήσεως 8 ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἢ σύστασις ἐνιαίας ἐταιρείας καὶ ἡ ἀνάθεσις ἐξυπηρετήσεως τῶν ἀγόνων γραμμῶν εἰς τὴν ἐταιρείαν ταύτην, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς γονίμους γραμμάς διὰ τῆς παραχωρήσεως εἰς αὐτὴν τῶν ἐκ 500.000 δολλαρίων περίπου ἐτησίως κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων.

Τὴν προσθήκην εἰς τὸν σχεδιασμὸν αὐτὸν ἐνὸς πλοίου καὶ τὴν ἐγκαινίασιν μιᾶς νέας ἀκτοπλοϊκῆς γραμμῆς, θεωρεῖ ἡ μελέτη ὡς ἐμφάνισιν ἐνὸς ἀκόμη ἀνταγωνιστοῦ, ὅστις θὰ καθίστα δυσκολωτέραν τὴν συνένωσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ παράγοντος.

Καὶ ἡ μὲν γενικωτέρα αὕτη ἔρευνα εἶναι ὠφέλιμος καὶ συναρτᾶται μὲ τὸ ἐν λόγῳ πρόβλημα, ἕκαστον ὅμως πορθμεῖον παρουσιάζει αὐστηρῶς διάφορον ἰδιοτυπίαν τῶν ἄλλων ὁμοίων του, λόγῳ τῶν εἰς τὴν φύσιν αὐτοῦ ἐνυπαρχουσῶν γεωοικονομικῶν συνθηκῶν, ὄρων παραγωγικῆς ἀποδόσεως, ἱστορικο-αρχαιολογικῆς σπουδαιότητος καὶ καθόλου τουριστικῆς ἀξιολογήσεως. Ὁ συλλογισμὸς λοιπὸν ὅτι ἡ λύσις τοῦ πορθμείου πρέπει νὰ μὴ πραγματοποιηθῆ μεμονωμένως, χωρὶς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ὅλου ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος τῆς χώρας, δὲν εὐσταθεῖ, διότι λογικῶς ἀπὸ κάποιον σημεῖον ὀφείλει νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ὅλου προβλήματος, καὶ νὰ προσαρμόζεται ἐκάστοτε πρὸς τὴν πραγματοποιουμένην βαθμιαίως ἐκτέλεσιν τοῦ ἐπιδιωκομένου σκοποῦ, καὶ πρὸς τὴν ἐμπειρίαν τῆς λειτουργησάσης πραγματικῆς καταστάσεως, ἢ σχεδιασθεῖσα ἰδεώδης θεωρητικὴ ἐπίλυσις. Σταδιακὴ εἶναι ἡ πρόοδος τῆς ἀναπτύξεως καὶ ζήτημα βεβαίως σπουδαῖον ἀποτελεῖ ἡ προτεραιότης τῆς χρονικῆς ἀξιολογήσεως, δὲν ἐννοεῖται ὅμως λογικῶς νὰ ἀποτελέσῃ αὕτη ἀνάσχεσις τῆς πραγματοποιήσεως τῆς ἐξελιξεως, διότι ἀπὸ ποῦ θὰ ἀρχίσωμεν τότε, ἀφοῦ μάλιστα ἐν προκειμένῳ ἔχομεν ἤδη ἀρχίσει, ἔστω καὶ μὲ τὴν διεθνή ἡμῶν διὰ πορθμείων σύνδεσιν μετὰ τῆς Ἰταλίας, καθὼς καὶ εἰς ἄλλα σημεία. Οὐδα-

μοῦ ἢ συνάρτησις μιᾶς λύσεως ἐνὸς προβλήματος, πρὸς τὴν γενικωτέραν ἐμφάνισιν τοῦ προβλήματος τούτου, δὲν πρέπει νὰ γίνεται ἀφορμὴ νὰ ἀναβάλλεται ἢ μερική λύσις, διότι τὴν ἀρίστην ἐκδήλωσιν τῆς συναρτήσεως αὐτὴν ταύτην δηλαδὴ τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τοῦ συνόλου, θὰ μᾶς τὴν δώσῃ ἢ ἴδια ἢ πραγματοποιηθεῖσα καθ' ἓνα τρόπον λύσις τοῦ προβλήματος.

Ὅταν πρόκειται περιοχαί, ὡς τοῦ νομοῦ Ἑρακλείου, ὅπου ἡ περιοχὴ αὕτη ἀποτελεῖ ἓνα ἐκ τῶν πλουσιωτέρων, ἂν ὄχι τὸν πλουσιώτερον τῶν νομῶν τῆς Ἑλλάδος (ἴδια ἔχει μεγάλην γεωργικὴν παραγωγὴν, ἣτις ἐδιπλασιάσθη κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν μὲ τάσεις περαιτέρω αὐξήσεως), πᾶσα καθυστέρησις τῆς ἐνδεικνυομένης λύσεως καὶ ἐξάρτησις αὐτῆς ἀπὸ ἄλλας προϋποθέσεις, ἀποτελεῖ ζημίαν ἐθνικὴν καὶ ἀδικαιολόγητον ἀνάσχεσιν τῆς τόσο ποθητῆς ἀναπτύξεως.

Αἱ ἀντιρρήσεις τῆς ἐν Πειραιεῖ Πανελληνίου Ἀκτοπλοϊκῆς Ἐνώσεως ἀφοροῦν μόνον εἰς τὸν τουρισμόν, ὁ ὁποῖος ἐν προκειμένῳ θὰ ἠδύνατο νὰ θεωρηθῆ ἀσφαλῶς ὡς δεύτερον ζήτημα εἰς τὴν σειράν, ἐνῶ τὸ πρῶτον εἶναι ἡ καλυτέρα ἀξιοποίησις τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τῆς νήσου καὶ εἰδικῶς μὲ τὴν διανοιχθεῖσαν ἤδη εὐκαιρίαν τῆς Ἑυρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος. Ἡ σημερινὴ ἀκτοπλοϊκὴ ἐξυπηρέτησις εἶναι ὁμολογουμένως ἱκανοποιητικὴ, ἀλλὰ διὰ τοὺς ἀνθρώπους, ὄχι δὲ διὰ τὰς διὰ τὴν Ἑλλάδα προοριζομένας μεταφορὰς ἀγαθῶν καὶ πολὺ περισσότερο τὴν διακίνησιν εὐπαθῶν γεωργικῶν προϊόντων εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἐνταῦθα πρόκειται διὰ ζήτημα καθαρῶς προόδων τεχνικῆς ἐξελιξέως τῶν μεταφορῶν, τὰς ὁποίας ἀκόμη δὲν ἐκατωρθώσαμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν καὶ ἐπωφεληθῶμεν. Περαιτέρω ἡ Ἐνωσις φοβεῖται, ὅτι τὸ μελετώμενον πορθμεῖον θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα ἐπιζημίαις ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν καὶ τὴν ναυτιλίαν. Ἀλλὰ τοῦτο δὲν εἶναι ἐπιχείρημα ἀναστολῆς ἐνὸς προοδευτικοῦ ἔργου, τὸ ὁποῖον εἰς τὴν ἐπιτυχῆ αὐτοῦ διεξαγωγὴν εἶναι δυνατὸν νὰ θίξῃ ὠρισμένας καταστάσεις, αἱ ὁποῖαι ὁμως εἰς τὴν σημερινὴν ἐξέλιξιν θὰ ἐθεωροῦντο ὡς ἀσύμφοροι τεχνικῶς καὶ ὡς ὑπερβληθεῖσαι.

Τὴν σπουδαιότητα τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων εἰς τὴν καθόλου ἐξέλιξιν καὶ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν, τονίζει ἰδιαίτερος ἡ οἰκονομικὴ ἐπιστήμη. Πᾶσα βελτίωσις τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων σημαίνει ἐπέκτασιν τῆς ἀγορᾶς. Τίποτε δὲ δὲν παριστᾷ τόσο ἀνάγλυφον τὴν μεταβολὴν ἢ ὁποῖα ἐπῆλθε κατὰ τὴν ἐξέλιξιν τοῦ 19οῦ καὶ 20οῦ αἰῶνος, ἀφ' ὅσον ἡ ἐξέλιξις εἰς τὰ μεταφορικὰ μέσα.