



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Π.Μ.Σ. ΣΤΗ «ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

- 7^{ος} ΚΥΚΛΟΣ

Κατεύθυνση Σπουδών :
« Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων »

**ΤΙΤΛΟΣ : « Σχέσεις μεταξύ Διεθνούς Εμπορίου,
Οικονομικής Ανάπτυξης
και του τομέα των Μεταφορών »**

του Καρβούνη Καραϊσκού Βασίλειου

(Α.Μ. : MN/ 07035)

Επιβλέπων Καθηγητής:

Κος Παπαδημητρίου Ευστράτιος

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία



•

Πειραιάς
Ιανουάριος 2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Μέρος Α'

Υπεύθυνη Δήλωση Αυθεντικότητας – Ζητήματα Copyright

Η συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί σε άλλο Α.Ε.Ι ή Α.Τ.Ε.Ι της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Επίσης δηλώνεται ότι :

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Ο Δηλών
[υπογραφή]

Καρβούνης Κ. Βασίλειος

Ἡ πνευματικὴ ἰδιοκτησία κατοχυρώνεται ἄνευ ὁποιασδήποτε διατυπώσεως.

Κατὰ τὸν **N. 2121/1993** καὶ τὴ Διεθνή Σύμβαση τῆς Βέρνης — ἡ ὁποία ἔχει κυρωθεῖ μὲ τὸν **N. 100/1975** — *ἀπαγορεύεται ἡ ἀναδημοσίευση καὶ ἡ ἐν γένει ἀναπαραγωγή τοῦ ἀνὰ χεῖρας ἔργου, καθ' οἷονδήποτε τρόπο, τμηματικῶς ἢ περιληπτικῶς, ἐν πρωτοτύπῳ ἢ ἐν μεταφράσει ἢ ἄλλῃ μορφῇ, ἄνευ τῆς ἐγγράφου ἀδείας τοῦ συγγραφέως.*

Copyright © Βασίλειος Κ. Καρβούνης, Ιανουάριος 2009.

Με επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματος. All rights reserved.

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν οι (με αλφαβητική σειρά) :

- Καθηγητής και Διευθυντής του Π.Μ.Σ. «στη Ναυτιλία» Δρ Κος Θαλασσινός Ελευθέριος
- Αναπληρωτής Καθηγητής Δρ Κος Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Αναπληρωτής Καθηγητής και Αντιπρόεδρος του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Δρ Κος Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.»

Εγκρίθηκε, την ...^η / ... / 2010, από την τριμελής εξεταστική επιτροπή:

.....
Κος Θαλασσινός Ελευθ. Καθηγητής ΠΑ.ΠΕΙ.	Κος Θεοδωρόπουλος Σωτ. Αναπλ. Καθηγητής ΠΑ.ΠΕΙ.	Κος Παπαδημητρίου Ευστρ. Αναπλ. Καθηγητής ΠΑ.ΠΕΙ.

Πρόλογος – Ευχαριστίες

Το παρόν πόνημα αποτελεί την κατάληξη πολύμηνης μελέτης και επίπονης προσπάθειας, τόσο κατά τη συλλογή στοιχείων, όσο και κατά την σύνθεση αυτών για την εξαγωγή ορθών και σαφών επιστημονικών συμπερασμάτων.

Φυσικά, η δική μου μόνο απόπειρα δε θα μπορούσε να αποδώσει τους «γλυκείς καρπούς» της Επιστήμης, χωρίς τη συνεχή καθοδήγηση του επιβλέποντος την εκπόνηση της μεταπτυχιακής διπλωματικής μου διατριβής καθηγητή Κου Παπαδημητρίου Ευστράτιου, τον οποίο έχω την υποχρέωση να ευχαριστήσω βαθύτατα. Η βοήθειά του υπήρξε καθοριστική, ήδη από το αρχικό στάδιο του σχεδιασμού, αλλά και στη συνέχεια, με τις πολύτιμες συμβουλές και επισημάνσεις του συνέβαλλε στη σωστή εκ μέρους μου κριτική ανάλυση και επιστημονική προσέγγιση του υπό εξέταση θέματος.

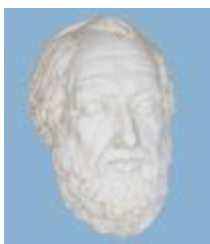
Παράλληλα, δε θα ήθελα να παραλείψω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στους καθηγητές μου, Κο Θαλασσινό Ελευθέριο και Κο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο, μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής για τις εύστοχες παρατηρήσεις στις οποίες προέβησαν όλο αυτό το διάστημα και την υπομονή που υπέδειξαν, ώστε η παρουσίαση της εργασίας να είναι όσο το δυνατόν αρτιότερη.

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει, ακόμη, στην Πρόεδρο και το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος «Γεωργίου και Βικτωρίας Καρέλια», η οικονομική ενίσχυση των οποίων – που μου εδόθη υπό την μορφή υποτροφίας – υπήρξε καθοριστική για τη συνέχιση των σπουδών μου σε ανώτερο ακαδημαϊκό επίπεδο.

Τέλος, είμαι πραγματικά ευγνώμων στους δικούς μου ανθρώπους που με στηρίζουν με κάθε τρόπο – υλικά και ψυχολογικά – σε κάθε μου νέο βήμα, δίνοντας μου κουράγιο και δύναμη να συνεχίσω τη πορεία προς τη δική μου «Ιθάκη».

Καρβούνης Κ. Βασίλειος

Πειραιάς, 7/8/2009



«Η Επιστήμη είναι δημιουργός ευδαιμονίας»

ΠΛΑΤΩΝ

Αθήνα

429 – 345 π. Χ.

Αφιερώνεται με πολλή αγάπη
στους γονείς μου, Καραΐσκο και Ελένη,
και τον μικρότερο αδερφό μου, Βαγγέλη,
που πιστεύουν, όσο κανείς άλλος, στα όνειρά μου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πίνακας Περιεχομένων

	Σελ.
Εισαγωγή	26
Κεφάλαιο 1 ^ο : Η Νέα Εποχή της Παγκοσμιοποίησης και του Διεθνούς Εμπορίου	29
1.1. Η Θεωρία του Απόλυτου Πλεονεκτήματος (A. Smith)	37
1.2. Η Θεωρία του Συγκριτικού Πλεονεκτήματος (θεώρημα Ricardo)	39
1.3. Η Θεωρία της Σχετικής Επάρκειας των Παραγωγικών Συντελεστών	42
1.4. Τα Οφέλη – Μειονεκτήματα από τη λειτουργία της Τελωνιακής Ένωσης	43
1.5. Νεότερες Ερμηνευτικές Προσεγγίσεις για το Διεθνές Εμπόριο	46
Κεφάλαιο 2 ^ο : Ο Τομέας των Μεταφορών	
2.1. Ο Διεθνικός Χαρακτήρας στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές	53
2.2. Ανάλυση της Αγοράς των Μεταφορών	58
2.3. Η Ζήτηση και οι Παράγοντες που την Καθορίζουν	64
2.4. Η Προσφορά και οι Παράγοντες που την Επηρεάζουν	73
2.5. Στατιστική Παράθεση Στοιχείων και Ανάλυση Αυτών	82
Κεφάλαιο 3 ^ο : Η Πολιτική των Μεταφορών στην Ε.Ε.	92
3.1. Οι Οδικές Μεταφορές	94
3.2. Οι Αεροπορικές Μεταφορές	96

3.3. Οι Σιδηροδρομικές Μεταφορές	100
3.4. Οι Θαλάσσιες και οι Πλωτές Μεταφορές	102
Κεφάλαιο 4^ο : Οι Συνδυασμένες Μεταφορές (ΣΜ)	107
4.1. Ο 1 ^{ος} Τύπος ΣΜ με το Σιδηρόδρομο	112
4.2. Ο 2 ^{ος} Τύπος ΣΜ με Πλωτά Μέσα Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας και Θαλασσιάς Μεταφοράς	113
4.3. Οι Τεχνολογικές Εξελίξεις	115
4.4. Τα «Logistics» στη Νέα Εφοδιαστική Αλυσίδα Δικτύων	121
4.5. Αποθήκευση και Διαχείριση Αποθεμάτων στα Logistics	123
4.6. Τα λιμάνια, η Λειτουργία και ο Ρόλος τους στη Νέα Φάση	136
Κεφάλαιο 5^ο : Οι επενδύσεις στον Τομέα των Μεταφορών και η σημασία τους για την Οικονομία	145
5.1. Μέθοδοι Αξιολόγησης Επενδύσεων	148
5.2. Αποτίμηση Επενδύσεων για την Οικονομία	159
Κεφάλαιο 6^ο : Ανάλυση Μελετών Περιπτώσεως (Case Studies)	
Case Study 1	164
Case Study 2	167
Case Study 3	177
Κεφάλαιο 7^ο : Διεξαγωγή Συμπερασμάτων και Προτάσεις	186
Βιβλιογραφία – Αρθρογραφία – Λοιπές Πηγές	
Ξένη	192
Ελληνική	195
Ιστοσελίδες Διαδικτύου (web sites)	198
Παράρτημα	
Άρθρα (τέως) Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας	202
Άρθρα (ισχύουσας) Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης	214
Ιστορική Απόφαση του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων	217

Κατάλογος Πινάκων

Σελ.

Πίνακας 1 : παράδειγμα απόλυτου πλεονεκτήματος μεταξύ Ελλάδος και Γαλλίας ...	38
Πίνακας 2 : παράδειγμα συγκριτικού πλεονεκτήματος μεταξύ Ελλάδος και Γαλλίας ..	40
Πίνακας 3 : παράδειγμα «δημιουργίας» εμπορίου	44
Πίνακας 4 : παράδειγμα «εκτροπής» εμπορίου	45
Πίνακας 5 : η συμμετοχή των μεταφορών στο σχηματισμό του Α.Ε.Π.	83
Πίνακας 6 : ακαθάριστες επενδύσεις στη χώρα για τα έτη 2000 – 2008	84
Πίνακας 7 : οι επενδύσεις για τις υποδομές στην Ελλάδα του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για τα έτη 2007 – 2013	84
Πίνακας 8α : τα οχήματα στην Ελλάδα (έτη 1985 – 1995)	85
Πίνακας 8β : τα οχήματα στην Ελλάδα (έτη 1996 – 2003)	85
Πίνακας 8γ : τα οχήματα στην Ελλάδα (έτη 2004 – 2007)	86
Πίνακας 9α : η ανάλυση της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα (έτη 1998 – 2008) ..	86
Πίνακας 9β : η ανάλυση της αεροπορικής κίνησης κατά αερολιμένα το 2008	87
Πίνακας 10 : μεταφορικό έργο σιδηροδρόμου (έτη 1997 – 2007)	88
Πίνακας 11α : ο ελληνικός εμπορικός στόλος ανά κατηγορία (2000 – 2008)	89
Πίνακας 11β : η συνολική εμπορική ελληνικού εμπορικού στόλου (2000 – 2008)	89
Πίνακας 12 : κατανομή κόστους σε οδικό – σιδηροδρομικό – οδικό δίκτυο	113
Πίνακας 13 : κατανομή κόστους σε θαλάσσιο – ποτάμιο – οδικό δίκτυο	114
Πίνακας 14 : παραδείγματα σταθερής περιόδου παραγγελίας	131
Πίνακας 15 : παράδειγμα σταθερής ποσότητας παραγγελίας	132
Πίνακας 16 : απόδοση κεφαλαίου επένδυσης με βάση τα κέρδη τα επόμενα έτη	148
Πίνακας 17 : αναφορά στοιχείων κόστους και ωφελειών μεθόδου CBA	156
Πίνακας 18 : έργα υποδομής Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην Ε.Ε. ως το 2020	162

Πίνακας 19 : αναμενόμενα οφέλη της χρήσης διατροφικής μεταφοράς	168
Πίνακας 20 : η μελλοντική κίνηση containers στην Τουρκία	172
Πίνακας 21 : προϊόντα από την Φλόριδα προς τις χώρες C.A.F.T.A. το 2003	181

Κατάλογος Σχημάτων

	Σελ.
Σχήμα 1 : η νέα μορφή της Πολυεθνικής Επιχείρησης	32
Σχήμα 2 : μια αρχικά «κλειστή» οικονομία που συμμετέχει σε διεθνές εμπόριο	37
Σχήμα 3 : οι φάσεις του «κύκλου ζωής» ενός προϊόντος	51
Σχήμα 4 : παράδειγμα επιχειρηματικής δράσης μεταφορικών επιχειρήσεων και η παράλληλη εμφάνιση των δικτύων μεταφορών ...	59
Σχήμα 5 : χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού	60
Σχήμα 6 : χαρακτηριστικά μονοπωλίου	61
Σχήμα 7 : χαρακτηριστικά ολιγοπωλίου	62
Σχήμα 8 : χαρακτηριστικά μονοπωλιακού ανταγωνισμού	63
Σχήμα 9 : η μεταφόρτωση κινητού αμαξώματος	119
Σχήμα 10 : η μεταφόρτωση ρυμουλκούμενου οχήματος	120
Σχήμα 11 : η μεταφορά με κυλιόμενο αυτοκινητόδρομο	121
Σχήμα 12 : το σύστημα Hub & Spoke	123
Σχήμα 13 : το σύστημα Gateway	123
Σχήμα 14 : το κόστος διατήρησης αποθέματος	125
Σχήμα 15 : ο κανόνας Pareto στα logistics	126
Σχήμα 16 : σύστημα σταθερής περιόδου παραγγελίας	128
Σχήμα 17 : σύστημα σταθερής ποσότητας παραγγελίας	128
Σχήμα 18 : διαφορά μεθόδων push και pull προώθησης προϊόντων	133
Σχήμα 19 : η μέθοδος MRP	135
Σχήμα 20 : στάδια ανάπτυξης ενός λιμένα	137
Σχήμα 21 : η χωρική ανάπτυξη σ' ένα σύστημα λιμένα	139
Σχήμα 22 : η ανάπτυξη ενός logistic pole στην ενδοχώρα ενός λιμανιού	143
Σχήμα 23 : Το inland δίκτυο διανομής στο λιμάνι της Νέας Υόρκης των Η.Π.Α. ...	144
Σχήμα 24 : Απεικόνιση της εξέλιξης χρηματικών ροών δυο επενδυτικών σχεδίων	

Α και Β μετά από την περίοδο αποπληρωμής 149

Σχήμα 25 : έργο υποδομής Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφοράς ανά περιοχή 163

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Κατάλογος Διαγραμμάτων

	Σελ.
Διάγραμμα 1 : η επιρροή της τιμής στη ζήτηση της παρεχόμενης υπηρεσίας	65
Διάγραμμα 2 : ελαστική ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας	66
Διάγραμμα 3 : ανελαστική ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας	66
Διάγραμμα 4 : πλήρως ανελαστική ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας	67
Διάγραμμα 5 : η επιρροή της τιμής υποκατάστατης υπηρεσίας στη ζήτηση	68
Διάγραμμα 6 : η ζήτηση λόγω μεταβολής των προτιμήσεων	70
Διάγραμμα 7 : η μείωση της ζήτησης για ταξί λόγω αύξησης του εισοδήματος και αγοράς ιδιωτικών αυτοκινήτων	70
Διάγραμμα 8 : η αύξηση της ζήτησης για αστικά λεωφορεία στις πόλεις λόγω της σύνθεσης και του αριθμού του πληθυσμού	72
Διάγραμμα 9 : το σημείο ισορροπίας (ε) για τον τέλει ανταγωνισμό (ΤΑ) και η καμπύλη προσφοράς (S)	75
Διάγραμμα 10 : η προσφερόμενη ποσότητα σε διαφορετικό επίπεδο τιμών	76
Διάγραμμα 11 : ελαστική προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας	77
Διάγραμμα 12 : ανελαστική προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας	78
Διάγραμμα 13 : πλήρως ανελαστική προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας	78
Διάγραμμα 14 : η προσφορά με βάση την τιμή των παραγωγικών συντελεστών	79
Διάγραμμα 15 : η τεχνολογία και η προσφορά	80
Διάγραμμα 16 : οι επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές σε σχέση με το Α.Ε.Π. στην Ε.Ε. των 27 για τα έτη 1995 – 2006	83
Διάγραμμα 17 : η κατανομή ανά μέσο μεταφοράς για επιβάτες και εμπορεύματα στην Ε.Ε. των 27 (έτος 2006)	90
Διάγραμμα 18 : η μεταφορά εμπορευμάτων ανά μέσο στην Ε.Ε. των 27 τα έτη 1995 – 2006	91

Διάγραμμα 19 : σύγκριση της μεταφορά εμπορευμάτων ανά μέσο στην Ε.Ε. των 27 τα έτη 1995 και 2006	91
Διάγραμμα 20 : διαγραμματική απεικόνιση πολυτροπικής μεταφοράς	108
Διάγραμμα 21 : διαγραμματική απεικόνιση διατροπικής μεταφοράς	109
Διάγραμμα 22 : διαγραμματική απεικόνιση συνδυασμένων μεταφορών	110
Διάγραμμα 23 : το λειτουργικό κόστος μεταφοράς ανάλογα με την απόσταση που διανύεται	111
Διάγραμμα 24 : θετικές και αρνητικές χρηματικές ροές ανά έτη	151
Διάγραμμα 25 : η παρούσα αξία μελλοντικών χρηματικών ροών	152
Διάγραμμα 26 : οι εξαγωγές από την Φλόριδα προς την C.A.F.T.A. το 2003	182
Διάγραμμα 27 : : το εμπόριο ως σύνολο μεταξύ Φλόριδα και C.A.F.T.A. τα έτη 2001 – 2003	182
Διάγραμμα 28 : το εμπόριο αναλυτικά μεταξύ Φλόριδα και ανά χώρα C.A.F.T.A. τα έτη 2001 – 2003	183

Κατάλογος Εικόνων

	Σελ.
Φωτογραφία 1 : στοιβαγμένα εμπορευματοκιβώτια (containers)	115
Φωτογραφία 2 : παρατεταγμένα containers σε προβλήτα λιμανιού	116
Φωτογραφία 3 : το εξωτερικό και εσωτερικό μέρος ενός container	116
Φωτογραφία 4 : γερανός για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων σε προβλήτα λιμανιού	118
Φωτογραφία 5 : κινητά αμαξώματα (swap bodies)	118
Φωτογραφία 6 : κινητά αμαξώματα (swap bodies)	119
Φωτογραφία 7 : ρυμουλκούμενα οχήματα (trailers)	119
Φωτογραφία 8 : ρυμουλκούμενα οχήματα (trailers)	120
Φωτογραφία 9 : κυλιόμενοι αυτοκινητόδρομοι (rolling roads)	120
Φωτογραφία 10 : το εσωτερικό μιας αποθήκης εμπορευμάτων	136

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Περίληψη (στα ελληνικά)

Κατά πολλούς επιστήμονες, το νεοεμφανιζόμενο τη σημερινή εποχή φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, συντελείται ή υποκινείται μέσω των μηχανισμών του Διεθνούς Εμπορίου. Για τη διενέργεια του, υποστηρικτικό ρόλο φαίνεται πως έχει ο τομέας των Μεταφορών όπως και στην εξέλιξη της οικονομικής ανάπτυξης μιας περιοχής.

Μετά από τη μονοδιάστατη εξέταση των θαλάσσιων, σιδηροδρομικών, οδικών και αεροπορικών μεταφορών και την οικονομική τους διάσταση, δίνεται έμφαση στις λεγόμενες «Συνδυασμένες Μεταφορές», που κρίνονται ιδιαίτερα ελπιδοφόρες για την ενίσχυση του κλάδου. Από κοινού με τις σύγχρονες παροχές logistics, την αποθήκευση και την διατήρηση λογικού αποθέματος, μπορούν να μειώσουν το κόστος μεταφορών και την τελική τιμή του εμπορεύματος.

Ακολουθεί η ανάλυση των μεθόδων αξιολόγησης των επενδύσεων στο τομέα για τη λήψη αποφάσεων και η αποτίμηση της σημασίας αυτών για την οικονομία.

Πέραν των ανωτέρω, μεγάλη σημασία έχει και η εξεύρεση τριών μελετών περιπτώσεων (case studies), μέσα από τις οποίες καταδεικνύεται η εφαρμογή στην πράξη των αναλυθέντων στο θεωρητικό μέρος, ώστε να επιδιώκεται να σχεδιάζονται αποδοτικά συστήματα μεταφορών, αφού στηρίζουν την οικονομία και την γενικότερη ανάπτυξη μεταξύ των περιοχών που εμπορεύονται.

Λέξεις – Κλειδιά : Μεταφορές – Διεθνές Εμπόριο – Οικονομική Ανάπτυξη

Abstract (in English)

According to some scientists, the new – appeared phenomenon of Internalization is conducted or carried out through the mechanisms of International Trade. For this kind of activity, the Transport Sector acts supportively and seems to play determinant role to one region's economic progressiveness.

After a separate, closer examination of the sea, train, road and air transports, emphasis is given on combined transport, which is particularly considered of higher expectations of success. Together with the logistics services, through the store - keeping and the maintaining of a logical repository portion, they can successively reduce the transport cost; thus, the final price of goods.

The methods of approval for investments on Transports are followed as well as the investments' importance for the economy.

Beyond all above, interesting three case studies are presented to connect theory and practice part. Their analysis is crucial to plan effective Transport Systems, since it is for sure that they support the economy and the development of those regions which develop trade relationship.

Keywords: Transport – International Trade – Economic Development

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Μέρος Β'

1- ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί αναμφισβήτητα την κυρίαρχη επιχειρηματική δραστηριότητα, χάριν στην οποία ο σημερινός καταναλωτής μπορεί και ικανοποιεί την ανάγκη του για πληθώρα προϊόντων, που παράγονται σε διαφορετικές χώρες, καθώς οι βασικές πρώτες ύλες – απαραίτητες για την παραγωγή τους – είναι άνισα κατανεμημένες. Ας μη ξεχνάμε ότι αυτό είναι το κύριο ή γενικό οικονομικό πρόβλημα, όπως το ονομάζουν οι οικονομολόγοι: η διαφορά που υπάρχει μεταξύ του πλήθους των αναγκών που οι άνθρωποι επιδιώκουν να ικανοποιήσουν και του περιορισμένου όγκου των αγαθών που υπάρχουν για την ικανοποίηση αυτών των αναγκών. Άμεση επιδίωξη του καταναλωτή είναι άλλωστε να μεγιστοποιεί τη χρησιμότητα που απολαμβάνει από την κατανάλωση αγαθών ή/και υπηρεσιών. Με άλλα λόγια, τα αγαθά που διαθέτει μια οικονομία βρίσκονται σε έλλειψη σχετικά με τις ανάγκες των ανθρώπων. Το κάθε οικονομικό αγαθό, όμως, είναι αποτέλεσμα παραγωγικής διαδικασίας στην οποία χρησιμοποιούνται οι συντελεστές παραγωγής. Κατά συνέπεια, η έλλειψη ή στενότητα των αγαθών είναι στην πραγματικότητα έλλειψη παραγωγικών συντελεστών, πρόβλημα μόνιμο που απασχολεί κάθε κοινωνία. Το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίζεται με την οργανωμένη δραστηριότητα, με την ανάπτυξη της τεχνολογίας, με εξεύρεση νέων παραγωγικών πόρων, αλλά και με την ενίσχυση του μεταφορικού έργου και την έντονη ζήτηση για τις μεταφορές.

Υπάρχουν αρκετές έρευνες – ελλήνων και ξένων μελετητών – που καταδεικνύουν τη συμβολή του τομέα των μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη και στη συνέχεια την γενικότερη οικονομική ανάπτυξη. Εξετάζεται σε ποιο βαθμό έργα μεταφορικών υποδομών – ένα λιμάνι, ένας δρόμος, μια γέφυρα κ.α. – που ενώνουν την περιφέρεια με το κέντρο και δίνουν διέξοδο στην γεωγραφική της απομόνωση, υποστηρίζουν την τόνωση της τοπικής οικονομίας και την περιφερειακή ανάπτυξη μιας χώρας.

Έχοντας ασχοληθεί σε προπτυχιακό επίπεδο – στα πλαίσια των βασικών μου σπουδών – με την αναγκαιότητα και τους όρους διενέργειας του Διεθνούς Εμπορίου, θέλησα, με το συγκεκριμένο θέμα διπλωματικής εργασίας, αφενός μεν να μελετήσω εκ νέου και σε βάθος τις προϋποθέσεις, με βάση τις οποίες πραγματοποιείται η μεγαλύτερη σήμερα οικονομική δραστηριότητα παγκοσμίως – το εμπόριο, αφετέρου να προσεγγίσω τη σημασία που κατέχει ο κλάδος των μεταφορών στην ανάπτυξη του, την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας και την περαιτέρω δυνατότητα ανάπτυξης της.

1.2. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΑΡΦΡΩΣΗ

Για την πραγματοποίηση της εργασίας ακολουθήθηκε συγκεκριμένη μεθοδολογία, η οποία επισημαίνεται παρακάτω μαζί με τη δομή της:

Αρχικά, στο θεωρητικό μέρος, προσδιορίζονται τα βασικά χαρακτηριστικά του Διεθνούς Εμπορίου την εποχή της παγκοσμιοποίησης, παρουσιάζονται οι παραδοσιακές θεωρίες των Adam Smith, David Ricardo και Eli Heckscher – Bertil Ohlin, αλλά και νεότερες ερμηνευτικές προσεγγίσεις από τη βιβλιογραφία (Κεφάλαιο 1).

Στο Κεφάλαιο 2, παρουσιάζονται ο διεθνικός χαρακτήρας της ναυτιλίας και των μεταφορικών υπηρεσιών και τα είδη που συναντούμε στην αγορά των μεταφορών. Εξηγείται η ζήτηση για μεταφορές, πάνω στην οποία στηρίζονται οι πλοιοκτήτες ή οι εφοπλιστές ή οι αντιπρόσωποι αυτών, οι ναυτιλιακοί πράκτορες, κατά τη ναύλωση ενός πλοίου για τη διακίνηση φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλο. Επιπρόσθετα, ορίζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά. Ακολουθεί στατιστική παράθεση στοιχείων αναφορικά με την οικονομική διάσταση των μεταφορών. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται είτε από ηλεκτρονική αναζήτηση μέσω του διαδικτύου είτε σε συνεργασία με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.), την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.), την υπηρεσία του Γραφείου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Αθήνα και την αντίστοιχη στη χώρα μας υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Γίνεται προσπάθεια για μια γενική επισκόπηση του κλάδου σε αριθμούς μέσα από πίνακες με

το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, τις Ακαθάριστες Επενδύσεις – Δαπάνες για έργα υποδομής.

Το Κεφάλαιο 3 αφορά την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) στις Μεταφορές. Η ανάλυση είναι αναγκαία καθώς η κοινοτική νομοθεσία υπερέχει της εθνικής και επηρεάζει αναπόφευκτα και σε μεγάλο βαθμό την εθνική στρατηγική και πολιτική της χώρας μας στον τομέα αυτό.

Στο Κεφάλαιο 4, αναλύεται ένα ξεχωριστό και πολύ ενδιαφέρον μέρος – κομμάτι του τομέα μεταφορών, οι «Συνδυασμένες Μεταφορές». Αποσαφηνίζεται η έννοια τους, αποτυπώνεται ο αναγκαίος ρόλος της τεχνολογίας και της πληροφορικής και δίδονται ορισμένα συγκεκριμένα παραδείγματα για καλύτερη εμπέδωση του αναγνώστη – ερευνητή. Επισημαίνεται και ο πολύτιμος ρόλος των σύγχρονων υπηρεσιών logistics, που με την αποθήκευση και διατήρηση λογικού αποθέματος στη νέα φάση που εισέρχονται τα λιμάνια, μειώνουν το κόστος μεταφοράς και της τελικής τιμής του εμπορεύματος.

Το Κεφάλαιο 5 αναφέρεται στις επενδύσεις στον τομέα των υποδομών. Παρατίθενται οι μέθοδοι αξιολόγησης τους, τα έργα υποδομής στην Ε.Ε. των οποίων η κατασκευή αναμένεται να έχει πραγματοποιηθεί έως το 2020 και ολοκληρώνεται με την αποτίμηση τους για την οικονομία.

Το Κεφάλαιο 6 περιλαμβάνει τρεις μελέτες περιπτώσεων (case studies). Από το εξ' ολοκλήρου θεωρητικό τμήμα, που αποτελεί τη βάση της εργασίας, περνάμε στο πρακτικό – εμπειρικό. Από τα άρθρα που επιλέχθηκαν, δίνεται έμφαση: στις συνδέσεις μεταφορών Ευρώπης – Ασίας, στο πώς οι υποδομές της Τουρκίας στον μεταφορικό τομέα υποβοηθούν το εμπόριο και τονώνουν την οικονομία της και στις επιπτώσεις που θα είχε η κατάρρευση της αλυσίδας logistics και η μείωση της εμπορικής ροής μεταξύ της Φλώριδας των Η.Π.Α και των χωρών C.A.F.T.A. στην ανάπτυξη και την οικονομία.

Στο Κεφάλαιο 7, διεξάγονται τα επιστημονικά συμπεράσματα της εργασίας και παράλληλα τίθενται κάποιες σκέψεις – προτάσεις για περαιτέρω μελλοντική έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Στις μέρες μας, ένας από τους πλέον διαδεδομένους όρους είναι εκείνος της «παγκοσμιοποίησης», γνωστός σε όλους, αλλά όχι εξίσου κοινά αποδεκτός. Είτε θα έχει ένθερμους υποστηρικτές, είτε οι πολέμιοί της θα ταχθούν εναντίον της, φορτώνοντας την με πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε (οικονομικά, όπως συρρίκνωση του μισθού για τον απλό εργαζόμενο και μεγαλύτερη συγκέντρωση του πλούτου σε επιχειρηματίες, εκροή κεφαλαίων στο εξωτερικό μιας χώρας, καθώς πολλές επιχειρηματικές μονάδες δραστηριοποιούνται διεθνώς, κοινωνικά, αποκλεισμός – ρατσισμός προς τους μετανάστες που αναζητούν καλύτερες συνθήκες ζωής σε άλλη χώρα, αύξηση της εγκληματικότητας κ.α.).

Όμως, τι ονομάζουμε παγκοσμιοποίηση; Υπάρχουν αρκετοί ορισμοί που διατυπώνονται από πολλούς επιστήμονες. Εμείς θα αρκεστούμε στον ακόλουθο:

«παγκοσμιοποίηση είναι η διαδικασία της δημιουργίας ενιαίας παγκόσμιας κοινωνίας και οικονομίας, με την ειρηνική διάδοση σε όλον τον πλανήτη και την ελεύθερη αποδοχή και χρήση κοινών κωδίκων επικοινωνίας και συνεργασίας ενός κόσμου χωρίς σύνορα, διαφόρου μιν αλλά με κοινή μοίρα και με κοινές ανάγκες, ώστε να δημιουργηθούν συνθήκες κοινής αντιμετώπισης των αναγκών, με την ανακατανομή και τη συνένωση των δυνατοτήτων, για το γενικό καλό της ανθρωπότητας»¹.

Πρόκειται για μια μακροχρόνια διαδικασία διαδοχικών εξελίξεων, η οποία – όταν ολοκληρωθεί – θα είναι γεγονός η παγκοσμιοποιημένη οικονομία και κοινωνία. Τα πρώτα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση έχουν ήδη γίνει. Το σίγουρο είναι πως δε μπορούμε να μείνουμε πίσω.

Περισσότερο από ποτέ, η νέα τεχνολογία και το διαδίκτυο αποτελούν μέρος της καθημερινότητας μας. Εικόνες και όγκος πληροφοριών είναι άμεσα στη διάθεση μας. Η χρήση χειρισμού ηλεκτρονικού υπολογιστή κρίνεται πρωταρχική και συνάμα επιτακτική στον εργασιακό χώρο. Μέσα σε λίγα λεπτά και με το πάτημα ενός μόνο κουμπιού μεταφέρεται πληθώρα – χρήσιμων για την επιχειρηματική δραστηριότητα – μηνυμάτων από τη μια άκρη της γης στην άλλη. Πολλά από τα προϊόντα που καταναλώνουμε είναι απόρροια «έργου», στο οποίο έχει συμβάλει η

¹Λάχανη Στ., 1999, *Παγκοσμιοποίηση: νέα ανάπτυξη για έναν νέο αιώνα*, Αθήνα – Κομοτηνή: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

παγκοσμιοποίηση, δίνοντας, μέσα από τη διεθνοποίηση της οικονομίας, ώθηση στην ανάπτυξη του Διεθνούς Εμπορίου.

Ο όρος «*διεθνοποίηση της οικονομίας*» χρησιμοποιείται για να τονιστεί ότι οι εθνικές οικονομίες βρίσκονται σε στενή αλληλεξάρτηση. Ό,τι συμβαίνει σε μια οικονομία επηρεάζει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό και άλλες. Οι οικονομίες των διαφόρων χωρών συνδέονται μεταξύ τους με τρεις κυρίως τρόπους:

§ *πρώτον*, με τις εμπορικές συναλλαγές, δηλ. το διεθνές εμπόριο προϊόντων και υπηρεσιών. Η αναγκαιότητα για βελτίωση της οικονομικής ευμάρειας των κατοίκων μιας χώρας και η προσπάθεια που καταβάλλεται για την αντιμετώπιση του οικονομικού προβλήματος του ανθρώπου, οδηγούν την οικονομία στην εισαγωγή προϊόντων από άλλες χώρες και στην εξαγωγή των δικών της σε άλλες.

§ *δεύτερον*, με τη μετακίνηση εργατικού δυναμικού μεταξύ των χωρών, δηλ. με τη διεθνή μετανάστευση (νόμιμη ή/και παράνομη). Με τις ανταλλαγές ανάμεσα στις διάφορες χώρες οικονομικών αγαθών υποβοηθείται η διαδικασία αριστοποίησης της κατανομής των παραγωγικών συντελεστών, επειδή τα οικονομικά αγαθά ενσωματώνουν παραγωγικούς συντελεστές που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή τους. Ωστόσο, παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της μετακίνησης μεγάλης μερίδας εργαζομένων προς άλλες χώρες με καλύτερες χρηματικές απολαβές, ως παροχή της εργασίας τους.

§ *τρίτον*, με τις μεταφορές χρηματικών κεφαλαίων μεταξύ χωρών μέσω των χρηματιστηρίων ή μέσω του τραπεζικού συστήματος.

Στα πλαίσια αυτά, μεγάλη σημασία έχει το λεγόμενο από τους ειδικούς επιστήμονες οικονομολόγους Ενδοεπιχειρησιακό Διεθνές Εμπόριο (Intra – Firm Trade).

Ως έννοια, Ενδοεπιχειρησιακό Διεθνές Εμπόριο είναι το εμπόριο ή, διαφορετικά, η έντονη διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ θυγατρικών εταιρειών οι οποίες ανήκουν στο ίδιο πολυεθνικό συγκρότημα. Χωρίς καμία, πλέον, αμφισβήτηση, δυναμική – κινητήρια βάση για τις σημερινές «Διεθνείς» και «Διαπεριφερειακές» οικονομικές σχέσεις

αποτελεί το ίδιο το «Επιχειρησιακό Σύστημα» και όχι τα «Κράτη – Έθνη», όπως επισημαίνει η Θεωρία Διεθνών Ανταλλαγών των Κλασικών και Νεοκλασικών Οικονομολόγων.

Κεντρικός όρος είναι οι Άμεσες Ξένες Επενδύσεις (Α.Ξ.Ε.), ή στη διεθνή βιβλιογραφία Foreign Direct Investments (F.D.I.). Αποτελούν μια στρατηγική επέκτασης παράλληλη και συμπληρωματική των εξαγωγών που χρησιμοποιούν οι μεγάλες επιχειρήσεις στην προσπάθεια τους να διεισδύσουν στις ξένες αγορές. Επέφεραν σημαντικές συνέπειες, με κυριότερες τις εξής δυο:

- *πρώτον*, τη στρέβλωση της αγοραίας δομής της παγκόσμιας οικονομίας, και,
- *δεύτερον*, την αλλαγή του παρεμβατικού ρόλου του κράτους.

Με την εμφάνιση των εταιρειών αυτών επέρχεται στρέβλωση στη δομή και την λειτουργία της διεθνούς αγοράς και στη φύση του Διεθνούς Εμπορίου. Το μέχρι τώρα κλασικό οικονομικό μοντέλο μιας εταιρίας πωλητή και μιας εταιρίας αγοραστή «κλονίζεται», μια καινούργια εταιρική μορφή εμφανίζεται κάνοντας ισχυρή την παρουσία της στις χώρες που δραστηριοποιείται, με την εξαγορά των ανταγωνιστών της, των προμηθευτών της και με το άνοιγμα του πελατολογίου της, προωθώντας με τον τρόπο αυτό την ενδοεπιχειρησιακή ολοκλήρωση άλλα και με τη δυνατότητα λήψης αποφάσεων, σχετικά αποκεντρωμένων.

Επίσης, με την εμφάνιση των Α.Ξ.Ε., υπήρξε και αλλαγή στον παρεμβατικό ρόλο του κράτους, το οποίο ενδιαφέρεται για την επιχειρηματική δραστηριότητα των μεγάλων διεθνών εταιρειών. Παρά τη δύναμη του, με την εκτελεστική και νομοθετική εξουσία που έχει, διαπραγματεύεται με εκπροσώπους και υψηλόβαθμα στελέχη, προσπαθώντας να επωφεληθεί τα μέγιστα από την «επεκτατική» αυτή πολιτική, υπερασπιζόμενο τα οικονομικά συμφέροντα του ενεργού του εργατικού δυναμικού και την βιωσιμότητα των Μικρών – Μεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ).

Οι εταιρείες αυτές παράγουν γνωστά προϊόντα, όπως ενδεικτικά αναφέρουμε, Levi, Nike, Microsoft, Coca – Cola. Τις ονομάζουμε *Πολυεθνικές Επιχειρήσεις* (Π.Ε.).

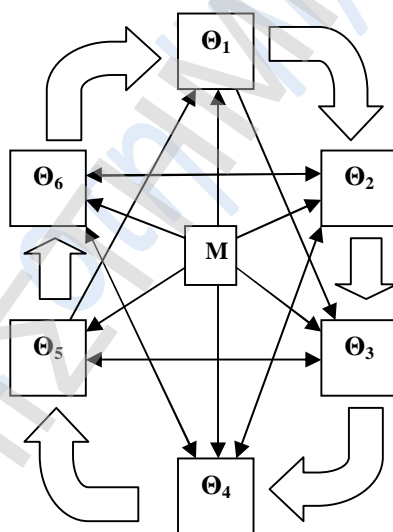
Δεν υπάρχει ένας αποδεκτός ορισμός για τις Π.Ε. Και αυτό, γιατί παρά πολλές εταιρείες θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως πολυεθνικές, έτσι ώστε κάθε ορισμός

που θα δινόταν, θα ήταν ατελής, ανακριβής ή ακόμα και θα μπορούσε να δημιουργήσει σύγχυση.

Άλλοι, λοιπόν, δίνουν έμφαση στο κριτήριο της ιδιοκτησίας, άλλοι στο ποσοστό που κατέχει η διεθνής δραστηριότητα στη συνολική δραστηριότητα της εταιρείας, άλλοι τονίζουν το στοιχείο της άμεσης ξένης επένδυσης και άλλοι αποδίδουν ιδιαίτερη προσοχή στον έλεγχο και την διοίκηση των εγκαταστάσεων παραγωγής που βρίσκονται σε περισσότερες από μια χώρες.

Γενικότερα, ένας ορισμός της πολυεθνικής εταιρείας θα μπορούσε να ήταν ο ακόλουθος:

«Πολυεθνική εταιρεία² είναι εκείνη που επεκτείνει την επιχειρηματική της δραστηριότητα σε περισσότερες από μια χώρες – εκτός από εκείνη που έχει την έδρα της – είτε μόνη της είτε σε συνεργασία με άλλες εταιρείες, με τελικό στόχο να εκμεταλλευθεί με το καλύτερο δυνατό τρόπο όλους τους πόρους που έχει στη διάθεση της»³ (ο ορισμός αυτός έχει δοθεί από το Business School του Πανεπιστημίου του Harvard στις Η.Π.Α).



Σχήμα 1: η νεοεμφανιζόμενη μορφή της Πολυεθνικής Επιχείρησης

Εμφανίζονται οι ροές (ανταλλαγή πρώτων υλών, τεχνολογικού υλικού, πληροφοριών) μεταξύ μητρικής εταιρείας – θυγατρικών και μεταξύ των θυγατρικών σαν ένα πλέγμα.

²Στη διεθνή βιβλιογραφία, για την πολυεθνική επιχείρηση χρησιμοποιείται ο όρος multinational corporation. Για τη μητρική εταιρεία mother company, για τη θυγατρική affiliate ή, συχνότερα, subsidiary company, ενώ, για τη χώρα βάση home country και τη χώρα αποδέκτη host country.

³Τσαρδανίδης Χ., Ακαδ. Έτος 2004 – 2005, Σημειώσεις Καθηγητή για το μάθημα «Οργάνωση και Διοίκηση Διεθνών Επιχειρήσεων», Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Ανάλογοι ύφους της πολυεθνικής εταιρείας επιχειρηματική δραστηριότητα μπορεί να θεωρηθεί πως είναι και η ναυτιλιακή επιχείρηση. Για παράδειγμα, ένα πλοίο μπορεί να έχει ναυπηγηθεί σε μια άλλη χώρα, προς μείωση του κόστους κατασκευής του, να ανήκει σε πλοιοκτήτη μιας άλλης εθνικότητας, να έχει χρηματοδοτηθεί από ξένα κεφάλια μιας τρίτης χώρας, να ναυλωθεί σε μια τέταρτη χώρα, το management του μεταφορικού του έργου να πραγματοποιείται σε πολλές χώρες, μέχρι να μεταφερθεί τελικά το εμπόρευμα σε μια πέμπτη χώρα.

Παράλληλα με τις εξελίξεις αυτές, παρατηρείται και μια ολοένα αυξανόμενη συγκέντρωση των διεθνών εμπορικών ροών σε συγκεκριμένες περιοχές. Με άλλα λόγια, η αύξηση του διεθνούς εμπορίου προέρχεται από το άθροισμα της αύξησης του εμπορίου σε διάφορα περιφερειακά επίπεδα.

Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε ότι το ποσοστό του εμπορίου που διενεργείται εντός της λεγόμενης «Τριάδος» – Δυτική Ευρώπη, Βόρεια Αμερική και Περιοχή Ασιατικού Ειρηνικού – αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς. Το 1990, το ποσοστό του εμπορίου μεταξύ των μερών της «Τριάδος» ανέρχονταν σε 73,5% του παγκοσμίου εμπορίου, ενώ το 1960 το ποσοστό αυτό ήταν μόλις 56,5%. Από την άλλη, παρατηρείται μια μείωση του ποσοστού του εμπορίου της «Τριάδος» με τον υπόλοιπο κόσμο και συγκεκριμένα από 33,3% το 1960 σε 21,5% το 1990. Το ποσοστό του εμπορίου μεταξύ των υπολοίπων χωρών του κόσμου στο συνολικό εμπόριο μειώθηκε επίσης από 10,2% το 1960 σε 5% το 1990.

Ο κύριος λόγος της μείωσης αυτής είναι ότι αναπτύχθηκαν σταδιακά και στενές περιφερειακές συνεργασίες [εμπόριο μεταξύ των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής – Καναδά – Μεξικού στα πλαίσια της NAFTA, των κρατών που συναποτελούν την Κοινή Αγορά του Νότου – MERCOSUR, των χωρών Συνδέσμου Νοτιανατολικής Ασίας ASEAN στην Ζώνη Ελεύθερου Εμπορίου AFTA, των χωρών της Οικονομικής Κοινότητας της Δυτικής Αφρικής (ECOWAS), των χωρών Οικονομικής Συνεργασίας Ασίας και Ειρηνικού APEC⁴ κ.α.].

⁴Ολογράφως στην αγγλική γλώσσα NAFTA σημαίνει NORTH AMERICAN FREE TRADE AGREEMENT, AFTA, ASEAN (The Association of Southeast Nations) FREE TRADE AREA, ECOWAS, ECONOMIC COMMUNITY OF WEST AFRICAN STATES και APEC, ASIA PACIFIC ECONOMIC COMMUNITY. Οι σχετικές πληροφορίες έχουν ανακτηθεί από προσωπικές σημειώσεις στα πλαίσια των διαλέξεων των μαθημάτων «ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ» και «ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ» που εδόθησαν από τον Καθηγητή Κόττιο Άγγελο στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Η τάση αυτή χαρακτηρίζεται ως «περιφερειοποίηση» (*regionalization*) της διεθνούς οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου. Σε αντίθεση με την «παγκοσμιοποίηση», η «περιφερειοποίηση» είναι μια κεντρομόλος διαδικασία η οποία συμπεριλαμβάνει δυο ή περισσότερες οικονομίες ή/και κοινωνίες προς μια μεγαλύτερη αμοιβαία οικονομική ολοκλήρωση. Η «περιφερειοποίηση» αυτή μπορεί να είναι το *de facto* αποτέλεσμα της λειτουργίας των οικονομικών δυνάμεων σε μικροοικονομικό επίπεδο, δηλαδή το αποτέλεσμα της ελεύθερης λειτουργίας των αγορών ή επιδίωξη μιας θεσμοθετημένης σύμπραξης των κυβερνήσεων δύο ή περισσότερων χωρών. Στην περίπτωση αυτή της «*de jure* περιφερειοποίησης», γίνεται λόγος για τον «περιφερισμό» (*regionalism*).

Τα διάφορα σχήματα διακρατικής περιφερειακής εμπορικής και οικονομικής συνεργασίας των χωρών μέχρι την οικονομική ενοποίηση ή οικονομική ολοκλήρωση τους είναι συνοπτικά τα ακόλουθα⁵:

- **στάδιο 1^ο: τομεακή συνεργασία** ⇨ πρόκειται για συνεργασία, συμβατικά κατοχυρωμένη, που δεν επεκτείνεται στο σύνολο των οικονομικών σχέσεων, αλλά αφορά συγκεκριμένους τομείς και διαπεριφερειακά προγράμματα. Αφορούν την διασύνδεση των εθνικών δικτύων, τις άμεσες επενδύσεις, την φορολογική μεταχείριση των επιχειρήσεων, τη δημιουργία μικτών επιχειρήσεων, τη συνεργασία σε τομείς εμπορίου, βιομηχανίας, έρευνας. Απώτερος στόχος είναι η υποστήριξη και διευκόλυνση των περιφερειακών οικονομικών ανταλλαγών.
- **στάδιο 2^ο: προτιμησιακό σύστημα** ⇨ στη σύμβαση συμφωνείται η ελάττωση βαθμού προστασίας μέσω μερικής μείωσης δασμολογικών ή/και μη δασμολογικών εμποδίων που υφίστανται στο εμπόριο μεταξύ δυο ή περισσότερων χωρών. Το φάσμα του εμπορίου που καλύπτεται από τις προτιμησιακές συμφωνίες είναι περιορισμένο – δεν περιλαμβάνει το σύνολο των εμπορευματικών αγαθών – και δεν υιοθετείται κανενός είδους εναρμόνιση των εθνικών δασμολογίων.

⁵ Παπαστάμκου Γεώργιου, Ακαδ. Έτος 2000 – 2001, Σημειώσεις Καθηγητή για το μάθημα «ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ», Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

- **στάδιο 3^ο: ζώνη ελεύθερου εμπορίου συναλλαγών** ⇨ επιτυγχάνεται μέσω της απελευθέρωσης του εμπορίου μεταξύ των συμβαλλομένων χωρών, που καταργούν όλα τα εμπόδια στη διακίνηση των εμπορευμάτων τους (τους δασμούς ή τυχόν ποσοτικούς περιορισμούς – quotas – στις εισαγωγές και εξαγωγές ή άλλα ισοδύναμα εμπόδια – υψηλή φορολογία, dumping). Δύναται να εξαιρούνται ορισμένες κατηγορίες προϊόντων (π.χ. τα αγροτικά κ.α.). Όσον αφορά τις τρίτες χώρες, τα κράτη – μέλη διατηρούν τα εθνικά τους εμπορικά καθεστώτα και δεν ακολουθούν μια κοινή εξωτερική εμπορική πολιτική και ένα κοινό δασμολόγιο.
- **στάδιο 4^ο: τελωνιακή ένωση** ⇨ είναι στενότερη μορφή ενοποίησης από τη ζώνη ελεύθερου εμπορίου και περιλαμβάνει δύο επιμέρους χαρακτηριστικά:
 - *πρώτον*, κατάργηση των εμποδίων στο εμπόριο μεταξύ των χωρών – μελών, και,
 - *δεύτερον*, κοινή δασμολογική πολιτική έναντι των τρίτων χωρών.

Για παράδειγμα, τα εμπορεύματα διακινούνται ελεύθερα, χωρίς δασμούς, μεταξύ των κρατών – μελών, αλλά για τα προϊόντα που εισάγονται από μια τρίτη χώρα σε οποιαδήποτε χώρα της τελωνιακής ένωσης καταβάλλεται ο ίδιος δασμός. Τα έσοδα από την καταβολή των δασμών εισρέουν σε κοινό ταμείο και κατανέμονται μεταξύ των χωρών – μελών.

- **στάδιο 5^ο: κοινή αγορά** ⇨ η κοινή αγορά περιέχει ένα σημαντικό επιπλέον στοιχείο, επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση όχι μόνο των εμπορευμάτων – όπως μια τελωνιακή ένωση – αλλά και των υπολοίπων παραγωγικών συντελεστών (των προσώπων και των κεφαλαίων). Τώρα, δίνεται και η δυνατότητα για ελεύθερη εγκατάσταση των επιχειρήσεων από μια χώρα – μέλος σε ένα άλλο. Προς τις τρίτες χώρες εξακολουθεί να ισχύει κοινή δασμολογική πολιτική. Απώτερος στόχος είναι η δημιουργία μια ενιαίας εσωτερικής αγοράς και ενός ενιαίου οικονομικού χώρου.

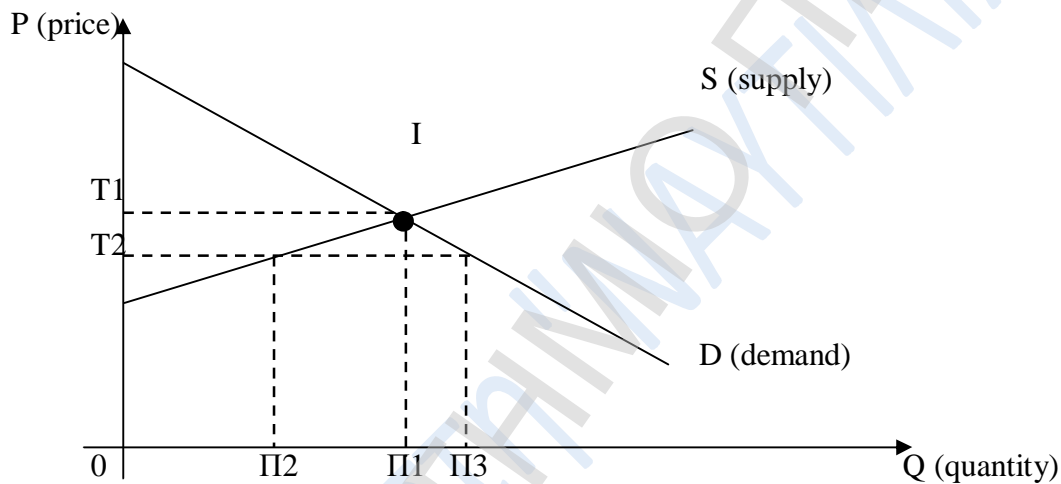
- *στάδιο 6^ο: οικονομική κοινότητα* ⇨ όταν μαζί με τη δημιουργία της κοινής αγοράς, τα κράτη – μέλη προχωρούν και σε κοινή ή εναρμονισμένη άσκηση ορισμένων οικονομικών πολιτικών (π.χ. κοινή αγροτική πολιτική, κοινή πολιτική ανταγωνισμού, κοινή πολιτική μεταφορών, κοινή βιομηχανική πολιτική), τότε ομιλούμε για δημιουργία οικονομικής κοινότητας. Σε πολλές από αυτές τις περιπτώσεις, το έργο του σχεδιασμού και της ανάπτυξης της κοινοτικής εναρμόνισης εναποτίθεται σε υπερεθνικά όργανα επιφορτισμένα με το σκοπό, μετά από μεταφορά των αντίστοιχων εθνικών αρμοδιοτήτων – εξουσιών.
- *στάδιο 7^ο: οικονομική και νομισματική ένωση* ⇨ είναι η πιο προωθημένη μορφή περιφερειακής ολοκλήρωσης και συνιστά το τελευταίο στάδιο πριν την ομοσπονδοποίηση, την πλήρη πολιτική και οικονομική ένωση μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών.
Η οικονομική και νομισματική ένωση συμπεριλαμβάνει την οικονομική κοινότητα και συμπληρώνεται από τη δημιουργία και κυκλοφορία ενός κοινού νομίσματος, την άσκηση κοινής νομισματικής και συναλλαγματικής πολιτικής αλλά και την εναρμόνιση σε μεγάλο βαθμό της δημοσιονομικής πολιτικής. Γνωστότερο παράδειγμα, οικονομικής και νομισματικής ένωσης συνιστά η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από την άποψη της οικονομικής θεωρίας, η περιφερειοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας δεν συνιστά ούτε σύμπτωση ούτε αιφνιδιασμό. Και αυτό, όχι μόνο γιατί το κόστος και οι συναλλαγές στους τομείς των μεταφορών, επικοινωνιών και της χρηματοδότησης κατά τη διεξαγωγή εμπορίου μεταξύ γεωγραφικά γειτονευόντων χωρών τείνουν να μειώνονται, ευνοώντας μια περιφερειακή συγκέντρωση του εξωτερικού εμπορίου. *Κοινοί εθνολογικοί, πολιτισμικοί και ιστορικοί δεσμοί που εμφανίζονται συνήθως σε γειτονικές χώρες δύνανται να συντελέσουν στην ανάπτυξη των ενδοπεριφερειακών ανταλλαγών.* Σημαντικό ακόμη ρόλο φαίνεται ότι παίζουν και οι επιδράσεις που προκαλούνται από την ανάπτυξη ορισμένων βιομηχανικών κέντρων – πόλων στην ευρύτερη περιοχή.

1.1. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΑΠΟΛΥΤΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ (Α. SMITH)

Η μεγάλη ανάπτυξη των διεθνών συναλλαγών οφείλεται σε ένα βασικό λόγο, τα οφέλη για όλους όσους συμμετέχουν. Στην περίπτωση του διεθνούς εμπορίου, τα οφέλη διατυπώνονται σαφώς στη θεωρία του *απόλυτου* και του *συγκριτικού πλεονεκτήματος*⁶.

Θα ξεκινήσουμε, εξετάζοντας μια οικονομία που είναι «κλειστή» – απομονωμένη από τις άλλες οικονομίες και στην οποία παράγεται ένα εγχώριο προϊόν. Αν αποφασίσει να συμμετέχει σε διεθνή ανταλλαγή, τότε ας παρατηρήσουμε το ακόλουθο σχήμα 2:



Σχήμα 2 : μια αρχικά «κλειστή» οικονομία συμμετέχει στο διεθνές εμπόριο

Το σημείο ισορροπίας της εγχώριας ζήτησης (D, demand) και προσφοράς (S, supply) είναι το σημείο I. Σύμφωνα με τους νόμους της Μικροοικονομικής Θεωρίας, το σημείο I είναι εκείνο στο οποίο τέμνονται οι δυο καμπύλες. Η τιμή του προϊόντος OT1 ανταποκρίνεται στη ζητούμενη ποσότητα OΠ1, οπότε και ο καταναλωτής είναι διατεθειμένος να πληρώσει το ποσό OT1 για να το αποκτήσει. Μάλιστα, η διαθέσιμη – παραγόμενη ποσότητα OΠ1 είναι τέτοια που να ικανοποιεί τη εγχώρια ζητούμενη από τους καταναλωτές ποσότητα προϊόντος.

⁶Κωστελέτου Νικολίνα, Ακαδ. Έτος 2005, *Σημειώσεις για την «κλασική θεωρία του εμπορίου: θεωρία απόλυτου και συγκριτικού πλεονεκτήματος»*, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Εάν προβεί σε διεθνή ανταλλαγή – τηρουμένων των αναλογιών ότι το διεθνές εμπόριο μεταξύ των οικονομιών είναι ελεύθερο, χωρίς προστατευτικά – δασμολογικά μέτρα – τότε:

η τιμή του προϊόντος αναπροσαρμόζεται και χαμηλώνει, γίνεται από ΟΤ1→ΟΤ2. Τώρα, ορισμένες εγχώριες παραγωγικές δυνάμεις περιορίζονται ή αποκλείονται από την παραγωγή, η οποία μειώνεται από ΟΠ1 →ΟΠ2. Φυσικά, οι καταναλωτές αποφασίζουν και ανταποκρίνονται διαφορετικά και επιζητούν μεγαλύτερη ποσότητα ΟΠ3, λόγω της νέας μειωμένης τιμής.

Τα οφέλη από το διεθνές εμπόριο είναι προφανή: ο καταναλωτής αγοράζει σε χαμηλότερη τιμή ΟΤ2 μεγαλύτερη ποσότητα προϊόντος ΟΠ3, μέρος της οποίας παράγεται στο εξωτερικό Π2Π3.

Η ανωτέρω ανάλυση αποτελεί ένα απλό παράδειγμα και εκφράζει τη φιλοσοφία της ελευθεροποίησης του εμπορίου και της εξειδίκευσης στην παραγωγή, την οποία υποστήριξαν οι Κλασικοί Οικονομολόγοι.

Ο Α. *Smith* – στο έργο του «Έρευνα για τη Φύση και τα Αίτια του Πλούτου των Εθνών» (1776) – αμφισβητεί τον προστατευτισμό και την κρατική παρέμβαση και τονίζει ότι το ελεύθερο διεθνές εμπόριο είναι απαραίτητο για την άμβλυνση του οικονομικού προβλήματος κάθε χώρας. Όταν αυτό επιχειρείται με βάση το απόλυτο πλεονέκτημα, βελτιώνεται η ευημερία των εμπλεκομένων χωρών. *Κάθε χώρα εμφανίζει απόλυτο πλεονέκτημα, εφόσον εξειδικευθεί στην παραγωγή των προϊόντων εκείνων, τα οποία συμβαίνει να παράγει φθηνότερα σε σύγκριση με άλλες χώρες (Θεωρία του Απόλυτου Πλεονεκτήματος).*

Υποθέτουμε, και πάλι, ότι έχουμε δύο χώρες, την Ελλάδα και τη Γαλλία, που παράγουν ύφασμα και κρασί. Η Ελλάδα χρησιμοποιώντας ορισμένους παραγωγικούς συντελεστές παράγει 100 μονάδες υφάσματος ή 50 μονάδες κρασιού. Η Γαλλία χρησιμοποιώντας τις ίδιες ποσότητες συντελεστών παράγει 60 μονάδες υφάσματος ή 120 μονάδες κρασιού. Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα 1:

χώρες	ύφασμα	κρασί
Ελλάδα	100	50
Γαλλία	60	120

Πίνακας 1: παράδειγμα απόλυτου πλεονεκτήματος μεταξύ Ελλάδος και Γαλλίας

Η Ελλάδα έχει απόλυτο πλεονέκτημα στην παραγωγή υφάσματος, γιατί με τους ίδιους συντελεστές παράγει περισσότερο απ' ότι η Γαλλία. Στην παραγωγή κρασιού, το απόλυτο πλεονέκτημα έχει η Γαλλία.

Έστω ότι δεν υπάρχει εμπόριο μεταξύ των δυο χωρών και ότι κάθε χώρα μοιράζει τους συντελεστές στην παραγωγή και των δυο προϊόντων. Έτσι, η Ελλάδα παράγει 50 μονάδες υφάσματος και 25 μονάδες κρασιού και η Γαλλία 30 μονάδες υφάσματος και 60 μονάδες κρασιού. Η συνολική παραγωγή και των δυο χωρών είναι 80 μονάδες υφάσματος (50 + 30) και 85 μονάδες κρασιού (25 + 60). Αν οι δυο χώρες θελήσουν να ειδικευτούν στην παραγωγή ενός μόνο προϊόντος και να ανταλλάξουν προϊόντα, η Ελλάδα μπορεί να ειδικευτεί στο ύφασμα και η Γαλλία στο κρασί, οπότε και η συνολική παραγωγή είναι 100 μονάδες υφάσματος και 120 μονάδες κρασιού. Είναι φανερό ότι η συνολική παραγωγή έχει αυξηθεί. Αυτό συμφέρει και τις δύο χώρες, γιατί τώρα μπορούν να ανταλλάξουν προϊόντα και να έχει η κάθε χώρα περισσότερα από πριν. Η Ελλάδα μπορεί να κρατήσει για εσωτερική κατανάλωση 50 μονάδες υφάσματος και να διαθέσει τις υπόλοιπες 50 για ανταλλαγή με κρασί. Η Γαλλία μπορεί να κρατήσει 60 μονάδες κρασιού και να διαθέσει τις υπόλοιπες 60 για ανταλλαγή με ύφασμα. Έτσι, οι 50 μονάδες υφάσματος μπορούν να ανταλλαχθούν με 60 μονάδες κρασιού. Συνεπώς, μετά το εμπόριο, η Ελλάδα θα έχει προς διάθεση στο καταναλωτικό της κοινό 50 μονάδες υφάσματος και 60 μονάδες κρασιού και η Γαλλία 60 μονάδες κρασιού και 50 μονάδες υφάσματος. Είναι φανερό ότι και οι δυο χώρες έχουν ωφεληθεί.

1.2. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΟΣ Ή ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ (ΘΕΩΡΗΜΑ RICARDO)

Ο *D. Ricardo* στο έργο του «Πολιτική Οικονομία και Φορολογία» (1817) συνεχίζει και σημειώνει ότι *μεταξύ δυο χωρών που συμμετέχουν στο εμπόριο, ωφελούνται και οι δυο, στην περίπτωση ύπαρξης διαφοράς στο συγκριτικό κόστος εργασίας των (ίδιων) προϊόντων που παράγονται από τις χώρες αυτές (Θεωρία του Συγκριτικού Πλεονεκτήματος).*

Στον πίνακα 2 φαίνεται το κόστος παραγωγής σε ώρες εργασίας κατά μονάδα παραγωγής προϊόντος στην Ελλάδα και τη Γαλλία:

χώρες	κόστος παραγωγής σε ώρες εργασίας κατά μονάδα προϊόντος:		εγχώριες σχέσεις ανταλλαγής:
	ύφασμα	κρασί	ύφασμα/κρασί
Ελλάδα	3	6	2:1
Γαλλία	6	6	1:1
συγκριτικό κόστος	1:2	1:1	

Πίνακας 2: παράδειγμα συγκριτικού πλεονεκτήματος μεταξύ Ελλάδος και Γαλλίας

Για την παραγωγή μιας μονάδας υφάσματος στην Ελλάδα, θα πρέπει να διατεθούν 3 μονάδες εργασίας. Όμως, προκειμένου να παραχθεί μια μονάδα κρασιού, θα πρέπει να διατεθούν 6 μονάδες εργασίας. Στη Γαλλία, χρειάζονται 6 μονάδες εργασίας, εξίσου για την παραγωγή των δυο προϊόντων. Για να υπάρξει εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής:

- για την παραγωγή μιας μονάδας κρασιού στην Ελλάδα, απαιτούνται οι διπλάσιες μονάδες εργασίας που θα χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή υφάσματος,
- για την παραγωγή μιας μονάδας κρασιού στην Γαλλία απαιτούνται ισόποσες μονάδες εργασίας.

Με άλλα λόγια, θα λέγαμε πως το *εναλλακτικό κόστος* ή το *κόστος ευκαιρίας* παραγωγής μιας μονάδας κρασιού είναι 2 μονάδες υφάσματος στην Ελλάδα και 1 μονάδα υφάσματος στη Γαλλία⁷.

Είναι προτιμότερο, λοιπόν, η Ελλάδα να επιλέξει να επικεντρώσει τις προσπάθειες της στην παραγωγή υφάσματος και να αφήσει την παραγωγή του κρασιού στη Γαλλία. Αντί να σπαταλήσει ώρες εργασίας των παραγωγικών της συντελεστών για

⁷Το *εναλλακτικό κόστος* (alternative cost) ή *κόστος ευκαιρίας* (opportunity cost) ενός προϊόντος είναι η θυσία των αγαθών εκείνων που θα μπορούσαν να παραχθούν με τους ίδιους παραγωγικούς συντελεστές, που απαιτούνται για την παραγωγή του.

την παραγωγή του κρασιού, θα ωφεληθεί περισσότερο αν εισάγει το κρασί από τη Γαλλία. Εξάλλου, το *συγκριτικό πλεονέκτημα* ή το *συγκριτικό κόστος* της Ελλάδος είναι ότι το κατά μονάδα κόστος παραγωγής (σε ώρες εργασίας) του υφάσματος είναι το μισό από αυτό της Γαλλίας (3:6), ενώ το κατά μονάδα κόστος παραγωγής (σε ώρες εργασίας) του κρασιού είναι το ίδιο και για τις δυο χώρες (6:6). Από την άλλη πλευρά, η Γαλλία έχει *συγκριτικό πλεονέκτημα* στη παραγωγή κρασιού και όχι του υφάσματος, καθώς για την παραγωγή του δεύτερου, το κόστος είναι διπλάσιο σε σχέση με αυτό της Ελλάδος.

Ας δούμε τώρα πώς διαμορφώνονται οι *όροι εμπορίου* για τα δυο αυτά προϊόντα σε περίπτωση ανταλλαγής. Η Ελλάδα θα προσφέρει το ύφασμα για εξαγωγή στη Γαλλία, μόνο στη περίπτωση που για κάθε 2 μονάδες υφάσματος – το ανώτερο – λαμβάνει 1 μονάδα κρασί (2 μονάδες υφάσματος/1 μονάδα κρασί). Η Γαλλία, πάλι, θα προσπαθήσει να επιδιώξει ευνοϊκότερο όρο ανταλλαγής για το κρασί της, ώστε να καταφέρει να επιτύχει αναλογία μεγαλύτερη από τη σχέση: 1 μονάδα κρασιού/1 μονάδα υφάσματος⁸. Στο παράδειγμα μας αυτό, η συμφωνία ανταλλαγής είναι πολύ πιθανό να διαμορφωθεί τελικά ως εξής:

1,5 μονάδες υφάσματος / 1 μονάδα κρασιού

Στη σημερινή εποχή, το *συγκριτικό αυτό πλεονέκτημα* θα πρέπει να εκφραστεί σε χρηματικές τιμές. Φυσικά, για να υπάρξει ανταλλαγή και διεθνής εξειδίκευση, απαιτείται να υπάρχει πλήρης ευκαμψία των τιμών (στις αγορές αγαθών και παραγωγικών συντελεστών) ή/και αποτελεσματική λειτουργία της αγοράς συναλλάγματος.

⁸ Η Ελλάδα δύναται να ανταλλάξει το προϊόν της, ανταλλάσσοντας για 1 μονάδα κρασί και λιγότερες από 2 μονάδες υφάσματος. Το ανώτερο που μπορεί να δεχθεί είναι 2 μονάδες υφάσματος προς 1 μονάδα κρασί. Η Γαλλία, για να έχει όφελος και να δεχθεί να συμμετέχει σε διεθνή ανταλλαγή, θα πρέπει να επιτύχει όρο ανταλλαγής ευνοϊκότερο από 1 μονάδα κρασί/1 μονάδα υφάσματος.

1.3. Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ (ΘΕΩΡΗΜΑ HECKSCHER – OHLIN)

Οι *E.Heckscher* και *B.Ohlin* υποστήριξαν ότι η απαιτούμενη διαφορά στο συγκριτικό κόστος παραγωγής για τη διενέργεια διεθνούς εμπορίου σχετίζεται με τη διαφορά στους συντελεστές παραγωγής (Θεωρία περί Εφοδιασμού των Χωρών σε Παραγωγικούς Συντελεστές)⁹.

Σύμφωνα με τη θεωρία που ανέπτυξαν, ισχύουν οι ακόλουθες παραδοχές:

- οι παραγωγικοί συντελεστές είναι ίδιας ποιότητας στις δυο υπό εξέταση χώρες,
- οι συναρτήσεις παραγωγής των ίδιων αγαθών είναι ταυτόσημες, δηλαδή με δεδομένη την ίδια ποιότητα των παραγωγικών συντελεστών, συγκεκριμένες ποσότητες των παραγωγικών συντελεστών αποδίδουν την ίδια ποσότητα αγαθών στις δυο χώρες,
- η παραγωγή διαφορετικών αγαθών, όμως, συνεπάγεται διαφορετικό συνδυασμό παραγωγικών συντελεστών (οι συναρτήσεις παραγωγής είναι διαφορετικές από αγαθό σε αγαθό).

Η διαφορά που υπάρχει στο συνδυασμό των παραγωγικών συντελεστών για την παραγωγή διαφορετικών προϊόντων και οι διαφορετικές τιμές των παραγωγικών συντελεστών, σε σχέση με την αφθονία ή την σπανιότητά τους, συνεπάγεται διαφορετικά κόστη παραγωγής και διαφορετικές τιμές για τα προς διάθεση προϊόντα, δηλαδή, η σχετική επάρκεια σε παραγωγικούς συντελεστές καθορίζει και τις διαφορές στο συγκριτικό κόστος των προϊόντων.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι μια χώρα είναι προτιμότερο να εξάγει τα προϊόντα εκείνα, για την παραγωγή των οποίων κάνει χρήση των παραγωγικών

⁹Κωστελέτου Νικολίνα, Ακαδ. Έτος 2005, *Σημειώσεις για τους «Παραγωγικούς Συντελεστές και το διεθνές εμπόριο: το υπόδειγμα των Heckscher και Ohlin»*, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

συντελεστών της που διαθέτει σε αφθονία και να εισάγει τα προϊόντα εκείνα, η παραγωγή των οποίων είναι, αν όχι αδύνατη, μη συμφέρουσα λόγω σπανιότητας των παραγωγικών τους συντελεστών.

Για την πληρότητα, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι πέραν των συντελεστών παραγωγής, και η τιμή του ξένου συναλλάγματος αποτελεί ένα ακόμη παράγοντα που θα δώσει τελική απάντηση στο ερώτημα ποια εμπορεύματα θα εξαχθούν και σε ποια από αυτά θα είναι ανταγωνιστική η μια χώρα σε σχέση με την άλλη.

Υπήρξαν και άλλοι κλασικοί θεωρητικοί οικονομολόγοι που το έργο τους επηρέασε και διαμόρφωσε τη θεωρία γύρω από το Διεθνές Εμπόριο. Μεταξύ αυτών σημαντική συνεισφορά είχαν ο J. Mill και ο P. Samuelson. Ο J. Mill ήταν αυτός που ασχολήθηκε με τους προσδιοριστικούς παράγοντες των όρων του εμπορίου, επισημαίνοντας πως στην ουσία πρόκειται για ζήτημα έντασης της ζήτησης κάθε χώρας για τα προϊόντα της άλλης. Ο P. Samuelson, τέλος, επικεντρώθηκε στα αποτελέσματα που έχει η διαφορά των χωρών σε πόρους παραγωγής μετά το διεθνές εμπόριο, τονίζοντας πως τα οφέλη στην αναδιανομή του εθνικού εισοδήματος είναι πολλά.

1.4. ΤΑ ΟΦΕΛΗ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Στο σημείο αυτό, και εφόσον αναλύσαμε τις κύριες θεωρίες των Κλασικών Οικονομολόγων, παραθέτουμε ένα νέο παράδειγμα χωρών που έχουν φθάσει σε συμφωνία για τη δημιουργία τελωνειακής ένωσης (ΤΕ), στην προσπάθεια μας να κατανοήσουμε τη λειτουργία και τα οφέλη για τα κράτη – μέλη που συμμετέχουν στη κύρια αυτή μορφή περιφερειακής ενίσχυσης του εμπορίου και οικονομικής ευημερίας¹⁰.

Είναι γνωστό ότι με την επιβολή του μέτρου δασμών στο εμπόριο μεταξύ δυο χωρών, ακριβαίνουν οι τιμές των εισαγόμενων προϊόντων και επιτρέπουν στους ημεδαπούς παραγωγούς να αυξήσουν την προσφορά τους, κατέχοντας μεγαλύτερα μερίδια στην εγχώρια αγορά. Άμεσο επακόλουθο είναι η μείωση του εξωτερικού εμπορίου, η στρέβλωση του διεθνούς καταμερισμού της εργασίας, και η χειροτέρευση της κατανομής των πόρων.

¹⁰Το ενδιαφέρον που αποδίδεται στη τελωνειακή ένωση έγκειται στο ότι θεωρείται από τα πρώτα μορφώματα της περιφερειακής ολοκλήρωσης που ενδυναμώνουν τη διενέργεια του διεθνούς εμπορίου και γι' αυτό χρήζει ανάλυσης.

Βέβαια, όταν γίνεται λόγος για τελωνιακή ένωση, τα δεδομένα είναι διαφορετικά. Λόγω της κατάργησης των εμποδίων στο εσωτερικό της, διευρύνονται οι εμπορικές συναλλαγές [*«δημιουργία εμπορίου»*] και ενισχύεται ο καταμερισμός της εργασίας. Σε μειονεκτικότερη θέση βρίσκονται τώρα οι παραγωγοί – εξαγωγείς των προϊόντων τους από τρίτες χώρες. Οι εξαγωγές τους συρρικνώνονται, επειδή σημαντικό μέρος αυτών αντικαθίσταται από εμπόριο στο εσωτερικό της ΤΕ [*«εκτροπή εμπορίου»*]. Οι συνέπειες αυτού για την ΤΕ δεν είναι ευοίωνες. Ανταγωνιστικοί και φθηνότεροι για τον καταναλωτή προμηθευτές από τρίτες χώρες αντικαθίστανται από λιγότερο ανταγωνιστικούς και ακριβότερους εσωτερικούς προμηθευτές, ενώ δεν ευνοείται και η ορθή κατανομή των πόρων.

Η ευημερία των συμμετεχόντων, λοιπόν, στην τελωνιακή ένωση κρατών – μελών είναι το αποτέλεσμα δυο αντίρροπων επιδράσεων: της *δημιουργίας* και της *εκτροπής εμπορίου*. Εάν υπερισχύει το πρώτο, τότε θα επιφέρει οφέλη, αλλά εάν συμβεί το αντίθετο ενδεχόμενο, τότε το συνολικό αποτέλεσμα της ευημερίας είναι αρνητικό και η εκδοχή της ΤΕ δεν είναι συμφέρουσα.

Παράδειγμα :

Αρχικά, διακρίνουμε τις χώρες – μέλη της ΤΕ [(η χώρα Α είναι η ημεδαπή, η χώρα Β η χώρα – εταίρος) και την τρίτη χώρα – ΤΧ (Γ η τρίτη χώρα)].

Ο πίνακας 3 δείχνει το κόστος παραγωγής ενός αγαθού, το ποσοστό δασμών που επιβάλλει η χώρα Α στις εισαγωγικές χώρες πριν και μετά την ίδρυση της ΤΕ με τη χώρα Β και την διαμόρφωση της τελικής τιμής του αγαθού στη χώρα Α.

	<u>κατάσταση πριν την ΤΕ</u>			<u>κατάσταση μετά την ΤΕ</u>		
	<i>χώρα Α</i>	<i>χώρα Β</i>	<i>χώρα Γ</i>	<i>χώρα Α</i>	<i>χώρα Β</i>	<i>χώρα Γ</i>
κόστος παραγωγής προϊόντος Χ	35	26	20	35	26	20
επιβολή δασμού 100% της τιμής του αγαθού	-	26	20	-	-	20
τελική τιμή του αγαθού στη χώρα Α	35	52	40	35	26	40

Πίνακας 3: παράδειγμα «δημιουργίας» εμπορίου (οι τιμές αναφέρονται σε ευρώ – €)

Στην περίπτωση δασμού της τάξης του 100%, δεν πραγματοποιούνται εισαγωγές στην χώρα Α. Οι ημεδαποί καταναλωτές αγοράζουν το προϊόν αποκλειστικά από τους ημεδαπούς παραγωγούς στην τιμή των 35 €. Η εισαγωγή των προϊόντων είναι *απαγορευτική*. Η ίδρυση ΤΕ μεταξύ Α και Β, θα οδηγούσε όμως σε «*δημιουργία*» εμπορίου. Εφόσον στη χώρα Β το προϊόν Χ κοστίζει 26 € η ζήτηση της χώρας Α θα καλύπτεται στο πλαίσιο της ΤΕ από τη σημαντικά φθηνότερη παραγωγή της Β. Η ημεδαπή παραγωγή θα υποκατασταθεί από μεγαλύτερη παραγωγή στη χώρα Β και θα έχουμε αύξηση («*δημιουργία*») εμπορίου. Εδώ, γίνεται φυσικά η υπόθεση ότι το προϊόν Χ είναι ομοειδές και δεν υπάρχουν υψηλά κόστη συναλλαγών (π.χ. μεταφορικά κόστη, ασφάλειες, κόστος μετατροπής συναλλάγματος, κέρδος αντιπροσώπων κ.α.). Συνεπώς, από τη στιγμή που το διαθέσιμο εισόδημα του καταναλωτικού κοινού του προϊόντος Χ στην Α αυξάνεται κατά 9 € (τιμή προϊόντος στη χώρα Α – τιμή προϊόντος στη χώρα Β => $35 - 26 = 9$ €), αυξάνεται η ευημερία του.

Ας υποθέσουμε τώρα ότι ο αρχικός δασμός δεν ήταν 100% της τιμής εισαγωγής του Χ αλλά 50%, το αποτέλεσμα που προκύπτει είναι διαφορετικό, όπως φαίνεται και από τον πίνακα 4:

	κατάσταση πριν την ΤΕ			κατάσταση μετά την ΤΕ		
	χώρα Α	χώρα Β	χώρα Γ	χώρα Α	χώρα Β	χώρα Γ
κόστος παραγωγής προϊόντος Χ	35	26	20	35	26	20
επιβολή δασμού 50% της τιμής του αγαθού	-	13	10	-	-	10
τελική τιμή του αγαθού στη χώρα Α	35	39	30	35	26	30

Πίνακας 4: παράδειγμα «εκτροπής» εμπορίου (οι τιμές αναφέρονται σε ευρώ – €)

Όπως παρατηρούμε, πριν από τη δημιουργία ΤΕ, η καταναλωτική ζήτηση του προϊόντος Χ στην Α, καλύπτεται *εξ' ολοκλήρου* από τις συγκριτικά φθηνότερες εισαγωγές της Γ, δεδομένου μάλιστα ότι μετά την επιβολή του δασμού (50% της τιμής του αγαθού) η τελική τιμή εισαγωγής στην Α ανέρχεται σε 30 €

Μετά τη δημιουργία ΤΕ μεταξύ των χωρών Α και Β, η Α παύει πλέον να εισάγει το προϊόν από τη Γ και το προμηθεύεται αποκλειστικά από τη χώρα Β. Όμως χειροτερεύουν οι όροι εμπορίου και κατά συνέπεια και η ευημερία στη χώρα Α. Τώρα, αναγκάζεται και πληρώνει υψηλότερη τιμή στα σύνορα – φαινόμενο «εκτροπής εμπορίου» (αντί για 20 € ανά τεμάχιο προϊόντος Χ, καταβάλλονται 26 €)¹¹.

1.5. ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

Τα τελευταία χρόνια, οι επιστήμονες καταλήγουν σε πολλά δημοσιευμένα άρθρα τους πως υπάρχουν και άλλοι παράγοντες καθοριστικής σημασίας που επιβάλλουν, ή καλύτερα, προσδιορίζουν τους λόγους για τους οποίους μια εταιρεία αναγκάζεται να συμμετέχει σε διεθνές εμπόριο¹². Στο παρόν υποκεφάλαιο, θα αναλύσουμε τους σημαντικότερους από αυτούς:

▼ η τεχνική πρόοδος (technical progress)

Άρρηκτη είναι η σχέση μεταξύ της ανταγωνιστικότητας και της τεχνικής προόδου. Είναι γνωστό ότι οι καινοτομίες ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα και «ενδυναμώνουν» την επιχείρηση, ώστε να ανταπεξέλθει στον έντονο ανταγωνισμό, που υφίσταται από τις άλλες επιχειρήσεις του ιδίου κλάδου. Το αποτέλεσμα της τεχνικής προόδου είναι το σαφές προβάδισμα της επιχείρησης αυτής, λόγω των νέων μεθόδων παραγωγής, νέων προϊόντων ή βελτιώσεων των ήδη υπαρχόντων. Επιβεβαιώνοντας τα οφέλη της για την ανάπτυξη της επιχείρησης και την συνέχεια της επιτυχούς μελλοντικής της πορείας, η μια επιχείρηση καλείται να ακολουθήσει τα «χνάρια» της άλλης, μιμούμενη την τεχνολογική της εξέλιξη. Επειδή ο στόχος αυτός δεν είναι πάντοτε τόσο εύκολος, – απαιτεί θυσίες εκ μέρους της επιχείρησης (διάθεση κεφαλαίων, πολλές εργατοώρες για εκμάθηση/εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού σε νέα μηχανήματα κ.α.) – είναι αναπόφευκτο πως η μια οικονομία προηγείται της άλλης, οπότε και γίνεται

¹¹ Η μελέτη προήλθε από πληροφορίες στις διαφάνειες των διαλέξεων του Τακτικού Καθηγητή Σίσκου Ευάγγελου στο μάθημα «ΔΙΕΘΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ» του Π.Μ.Σ. – Μ.Β.Α. του Α.Τ.Ε.Ι. Καστοριάς.

¹² Οι παράμετροι αυτοί εξετάστηκαν στο μάθημα «ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ» του Καθηγητή Κότιου Άγγελου του Τμήματος Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

λόγος για *ανταγωνιστικότητα των οικονομιών* και για *διενέργεια εμπορίου* λόγω του *χάσματος της τεχνολογικής προόδου (technological gap trade)*.

▼ οι οικονομίες κλίμακας (economies of scale)

Κάνοντας λόγο για τις *οικονομίες κλίμακας*, αναφερόμαστε στο *άριστο μέγεθος των επιχειρήσεων*, που συνεπάγεται *μοναδιαίο κόστος παραγωγής*. Πρόκειται για *μείωση του κόστους παραγωγής*, λόγω του *μεγέθους* ή λόγω της *μείωσης του αριθμού των παραγόμενων προϊόντων (εξειδίκευση)*. Η μείωση αυτή του κόστους παραγωγής ενός προϊόντος προκαλεί *αύξηση των εξαγωγών και μείωση των εισαγωγών* του. Έτσι, αξιοποίηση των *οικονομιών κλίμακας* σε περισσότερες χώρες σημαίνει *διεθνή εξειδίκευση και αύξηση του διεθνούς εμπορίου*. Βασική προϋπόθεση για τα επωφελή πλεονεκτήματα τους αποτελεί η *διεύρυνση των εθνικών αγορών* σε περιφερειακό ή διεθνές επίπεδο. Ένας ακόμη τρόπος για την επίτευξη τους μπορεί να είναι και η *πραγματοποίηση συγχωνεύσεων και εξαγορών (ενδοεπιχειρησιακή εξειδίκευση – ενδοκλαδικό εμπόριο)*.

▼ η διαφοροποίηση προϊόντος (product differentiation)

Ένα ακόμη *αίτιο* για το διεθνές εμπόριο είναι η *διαφοροποίηση προϊόντος*. Στο σχεδιασμό της *στρατηγικής marketing* που θα ακολουθήσει η επιχείρηση στην προσπάθεια της να στηρίξει το προϊόν της στην αγορά, κεντρικό ζήτημα είναι η *διαφοροποίηση του προϊόντος* της σε σχέση με το *ομοειδές προϊόν των ανταγωνιστών* της. Η διαφοροποίηση αυτή μπορεί να οφείλεται σε *τεχνική ή μη πρόοδο*, στα *εξωτερικά χαρακτηριστικά των παραγόμενων προϊόντων*, στη *διαφορετική ποιότητα*, ή να είναι αποτέλεσμα *μονοπωλιακού ανταγωνισμού – τεχνικής εδραίωσης στην αγορά*.

▼ οι διαφορές στις προτιμήσεις καταναλωτών και η ποικιλία προτιμήσεων (different customers' preferences and variety of desires)

Όσοι ασχολούνται επαγγελματικά στον τομέα του *διεθνούς marketing*, κάνουν σαφές ότι οι *καταναλωτικές προτιμήσεις – συνήθειες ποικίλλουν από χώρα σε χώρα*. Οι

ημεδαποί παραγωγοί καλύπτουν κυρίως την εσωτερική αγορά και μερικών προϊόντων την εξωτερική και αντιστρόφως. Οι υπεύθυνοι των επιχειρήσεων – ιδιαίτερα των πολυεθνικών εταιριών – εργάζονται σκληρά για τη διαμόρφωση μιας τάσης σύγκλισης των προτιμήσεων διεθνώς, μέσω των εργαλείων του marketing (διεξαγωγή καταναλωτικών ερευνών σε διαφορετικές χώρες για αναζήτηση των κοινών χαρακτηριστικών επιλογής ενός προϊόντος). Βασικό συστατικό της επιτυχίας οποιουδήποτε αγαθού είναι και ο τρόπος που πλασάρεται στο καταναλωτικό κοινό, ώστε ο καταναλωτής να επιλέξει να το αγοράσει. Έχοντας αναζητήσει τα κοινά χαρακτηριστικά επιλογής του προϊόντος, η επιλογή της διαφήμισης αποτελεί μέρος της δυναμικής της επιχείρησης, καθώς μέσω αυτής απευθύνεται στον καταναλωτή για να επιτύχει το στόχο της.

▼ ο κύκλος ζωής του προϊόντος (product life cycle)

Στην καμπύλη πωλήσεων διαγράφονται τα διάφορα στάδια – φάσεις από τις οποίες «διέρχεται» ένα προϊόν. Στο σύνολο τους, τα στάδια αυτά αποτελούν το κύκλο ζωής, από τη στιγμή εισαγωγής του προϊόντος στην αγορά μέχρι τη στιγμή απόσυρσης του. Σε κάποια προϊόντα, που διατηρούν τη πρωτοποριακή θέση τους στην αγορά, ο κύκλος ζωής τους είναι πολυετής, ενώ σε άλλα είναι σχετικά μικρός, μερικούς μήνες μόλις ή/και κάποιες εβδομάδες. Περιλαμβάνει πέντε φάσεις:

- 1^η φάση: έρευνα και ανάπτυξη (research and development phase)

Το στάδιο αυτό είναι εκείνο κατά το οποίο η ανάπτυξη του προς διάθεση προϊόντος αποτελεί ένα «σχέδιο προς υλοποίηση». Ο παραγωγός απευθύνεται σε εξειδικευμένο προσωπικό που ασχολείται με το έργο της «έρευνας και της ανάπτυξης – research and development», θέτει στόχους και συναποφασίζει. Στην έρευνα αποτυπώνονται οι καταναλωτικές συνήθειες και τα πρότυπα και στην ανάπτυξη καταγράφονται τα μέσα (απαραίτητος τεχνικός εξοπλισμός), τυχόν προμηθευτές πρώτων υλών και τα διάφορα στάδια παραγωγής από τα οποία θα διέλθει το προϊόν έως ότου τελικά είναι έτοιμο για εισαγωγή στην αγορά, αφού περάσει από τα πρώτα test αγορών και αξιολογηθεί από

πιθανούς πελάτες. Στη φάση αυτή, ο παραγωγός θα πρέπει να καταβάλλει αρκετά χρήματα, τα έξοδα «τρέχουν» χωρίς έσοδα στην επιχείρηση.

- 2^η φάση: εισαγωγή στην αγορά (*introduction to market phase*)

Το προϊόν εισέρχεται στην αγορά. Κύριος σκοπός του σταδίου αυτού είναι η μέγιστη επίδραση στις πωλήσεις του προϊόντος. Την περίοδο αυτή, το εισαγόμενο προϊόν δεν υφίσταται μεγάλο ανταγωνισμό, πραγματοποιούνται πωλήσεις αλλά τα κέρδη παραμένουν αρνητικά. Το κόστος παραγωγής εξακολουθεί να είναι υψηλό. Μαζί μ' αυτό, δαπανούνται πολλά χρήματα για την προώθηση και τη διαφήμιση. Για πρώτη φορά, υπάρχει ανάγκη για στελέχωση των τμημάτων εξυπηρέτησης πελατών και *service* προϊόντος. Τα τυχόν εμπόδια – προβλήματα αναπροσαρμόζουν τη στρατηγική *marketing*.

- 3^η φάση: ωρίμανση (*maturity phase*)

Κατά την ωρίμανση, οι πωλήσεις του προϊόντος αναπτύσσονται ραγδαία, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους παραγωγής και την σημαντική αύξηση των κερδών. Σταδιακά, το προϊόν τυγχάνει το μέγιστο της αποδοχής του από τους καταναλωτές, κατέχει μεγάλο μερίδιο της αγοράς. Έκδηλος είναι ο φόβος για νέα είσοδο ανταγωνιστών.

- 4^η φάση: τυποποίηση (*standardization phase*)

Το προϊόν γνωρίζει το «απόγειο της δόξης του». Η χρησιμότητα του φθάνει στο μέγιστο της αποδοτικότητας της και οι πωλήσεις του «αγγίζουν την κορυφή». Εμφανίζονται νέα ανταγωνιστικά προϊόντα στην αγορά και αρχίζει ένας πόλεμος εντυπώσεων για το προϊόν μέσω της διαφήμισης, σημάτων και τιμών (έντονος ανταγωνισμός).

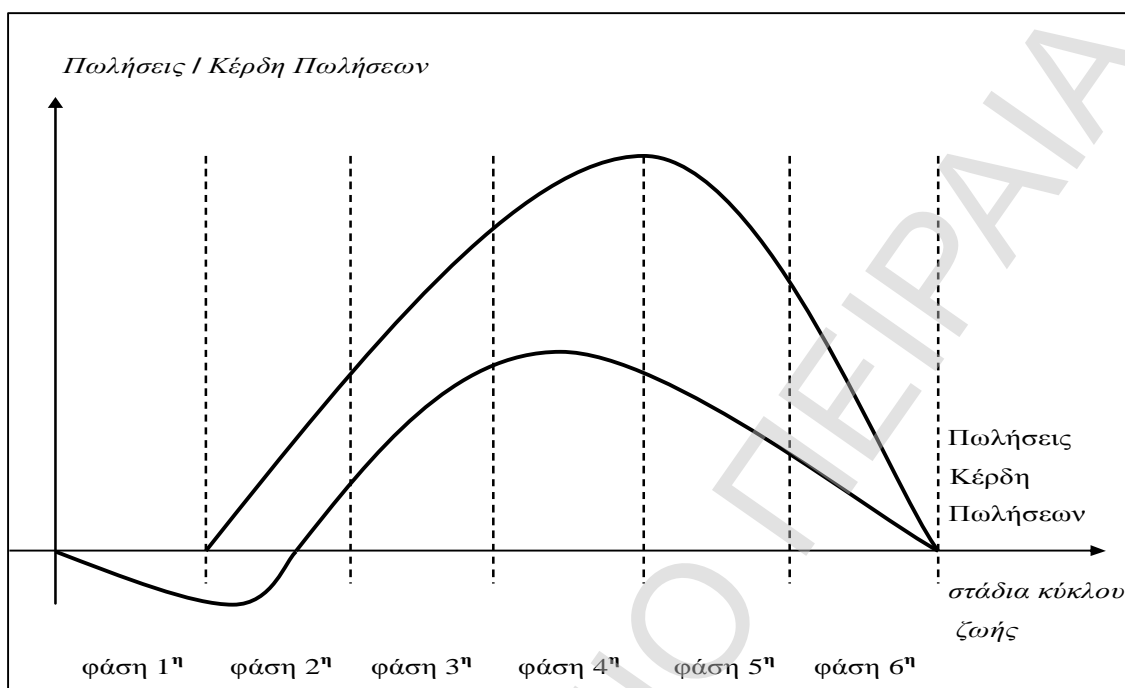
- 5^η φάση: *συρρίκνωση (decline phase)*

Η συρρίκνωση επέρχεται όταν η αγορά έχει πια κορεσθεί από το βασικό προϊόν και οι καταναλωτές στρέφονται σε μεγάλο βαθμό προς εναλλακτικά, με μικρές ή μεγάλες παραλλαγές προϊόντα. Οι ανταγωνιστές αντιγράφουν τα βήματα επιτυχίας της κύριας επιχείρησης και εξασθενούν τη δημοτικότητα του προϊόντος της. Μέθοδοι και μέτρα ενίσχυσης του προϊόντος αποφέρουν μικρή ανάκαμψη. Οι πωλήσεις μειώνονται, με συνέπεια τα έσοδα στα ταμεία να λιγοστεύουν.

- 6^η φάση: *εξαφάνιση (disappearance phase)*

Στην εξαφάνιση, κύριο χαρακτηριστικό είναι η συνεχής μείωση των πωλήσεων και η σταδιακή ολική εκμηδένιση των κερδών. Το προϊόν αντικαθίσταται από τα νέα προϊόντα, χάνει την αίγλη και συνάμα τη θέση που κατείχε στην αγορά. Τίθενται τελικά ζητήματα προς επίλυση, όπως είναι η διαθεσιμότητα των υπολοίπων μονάδων προϊόντος που παραμένουν στην αποθήκη για διανομή ως *stock product*, η συντήρηση των ανταλλακτικών. Η επιχείρηση προσπαθεί να αυξήσει τα κέρδη της, περιορίζοντας, όσο γίνεται, το ζημιογόνο κόστος της. Κρατά την τιμή του προϊόντος συνήθως σε υψηλά επίπεδα, γεγονός που αποθαρρύνει ακόμη περισσότερο τους εναπομείναντες πιστούς οπαδούς – καταναλωτές.

Διαγραμματικά:

**Σχήμα 3:** οι φάσεις του «κύκλου ζωής» ενός προϊόντος

Μετά τη φάση της τυποποίησης (*standardization phase*), είναι δυνατή η μετάθεση της παραγωγής, αναλόγων των στατικών πλεονεκτημάτων κόστους (του κεφαλαίου, της εργασίας, του εδάφους). Στη φάση αυτή του κύκλου ζωής, το προϊόν είναι ακόμη ισχυρό και ακλόνητη η θέση του στην αγορά. Με τεχνικές αποσύνδεσης και μεταφοράς των δραστηριοτήτων της (*outsourcing and offshoring techniques policy*), η επιχείρηση αποφασίζει να επεκτείνει την αλυσίδα παραγωγής, μέρους ή και ολόκληρου του προϊόντος, σε άλλες χώρες (δημιουργία διεθνούς εμπορίου), με σκοπό την κατάκτηση νέων αγορών ή την στήριξη της υπάρχουσας. Αρκετές είναι οι περιπτώσεις μετάθεσης της παραγωγής σε αναπτυσσόμενες χώρες – στην Ασία, τη Λατινική Αμερική, την Ανατολική Ευρώπη – που σήμαιναν, αφενός μεν ώθηση και πνοή σε επιχειρηματικά σχέδια στις δύσκολες στιγμές τους, αφετέρου δε ευκαιρία βιώσιμης ανάπτυξης και βελτίωση του τρόπου ζωής των κοινωνιών αυτών.

✓ η διεθνοποίηση της παραγωγής, οι ξένες επενδύσεις και το διεθνές ενδο – επιχειρησιακό εμπόριο (internationalization of productivity, foreign investments and intra – firm trade)

Είναι αποδεκτό ότι από τη στιγμή που οι σημερινές παραγωγικές δυνάμεις μιας χώρας ξεπερνούν τα στενά εθνικά όρια και επεκτείνονται προς τη διεθνή αγορά, οδηγούν στη διεθνοποίηση της παραγωγής και στην παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας. Οι άμεσες ξένες επενδύσεις αποτελούν κινητήρια δύναμη της διεθνούς παραγωγής, καθώς υποβοηθούν την παραγωγή των περισσότερων καταναλωτικών αγαθών, που έχοντας χάσει την εθνική τους ταυτότητα, χαρακτηρίζονται ως διεθνή προϊόντα. Πρόκειται για εμπορεύσιμα αγαθά (*tradable goods*), δηλαδή προϊόντα που μπορούν να μετακινηθούν μεταξύ των χωρών (προϊόντα αγροτικής και δασικής οικονομίας, εξορυκτικής βιομηχανίας ή του γενικότερου τομέα βιομηχανικής παραγωγής αγαθών). Η παραγωγή τους είναι συνήθως έργο ανάθεσης διεθνικών συμφωνιών, τύπου υπεργολαβιών, μετά από ανταλλαγή – διεθνές εμπόριο των ενδιάμεσων προϊόντων (*intra – firm trade*).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Ο ΔΙΕΘΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση αποτελεί κλάδο της επιχειρηματικότητας του τομέα των υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένος με τη διεθνή πραγματικότητα ή θα τολμούσαμε να πούμε είναι διεθνοποιημένος. Στόχος όσων απασχολούνται στον κλάδο αυτό είναι η διενέργεια πάσης φύσεως λειτουργιών και η προώθηση των απαραίτητων εγγράφων για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων. Συνοπτικά, οι βασικές λειτουργίες της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι¹³:

- η επιλογή και απόκτηση πλοίων, μέσω επενδυμένων κεφαλαίων στο εξωτερικό ή μέσω λοιπών χρηματοοικονομικών μεθόδων, όπως η μερική κατοχή ιδιοκτησίας πλοίων με μετοχές (καθεστώς συμπλοιοκτησίας). Εδώ τίθενται ακόμη πληθώρα ερωτημάτων: ποιες είναι οι τάσεις της αγοράς, ποια θα είναι η δομή του στόλου;, σε ποιες ναυλαγορές θα συμμετέχει η ναυτιλιακή επιχείρηση και με τι τύπους πλοίων;, πώς θα αξιοποιηθούν καλύτερα οι υπάρχοντες πόροι, θα προχωρήσει η πώληση των παλαιότερων πλοίων και θα αγοραστούν σχετικά λιγότερων χρόνων πλέοντα νέα ή θα ναυπηγηθούν ολοκαίνουργια;. Στην ουσία, σκιαγραφείται η γενική στρατηγική της εταιρείας και αποτυπώνονται οι άμεσοι και οι μελλοντικοί της στόχοι.
- η εξεύρεση απασχόλησης για τα πλοία, κλείσιμο ναυλοσυμφώνων μεταφοράς εμπορευμάτων (Τμήμα Ναυλώσεων – *Chartering Department*). Αναζητούνται φορτία προς μεταφορά, υπολογίζονται τα έσοδα – έξοδα ταξιδιού για την προτεινόμενη ναύλωση, ώστε να είναι συμφέρουσα – επικερδής, ακολουθεί η διαπραγμάτευση των όρων και η τελική κατάρτιση του ναυλοσυμφώνου, παρέχονται οι σχετικές οδηγίες προς το πλοίο, παρακολουθείται η ορθή εκτέλεση των όρων, επιχειρείται η διατήρηση καλών σχέσεων με τους

¹³Γουλιέλμος Αλέξανδρος, 2004, «*Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Τόμος Α*», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

ναυλωτές για λόγους marketing και καλής εικόνας της επιχείρησης προς τα έξω.

- *η καθημερινή διαχείριση λειτουργίας των πλοίων (Operations Department).* Κύριο έργο του είναι η μεταβίβαση οδηγιών για την εκτέλεση της ναύλωσης, η εξεύρεση πρακτόρων (agents), ο συντονισμός της διαδικασίας φόρτωσης – εκφόρτωσης πλοίου, η λήψη από τα πλοία πληροφοριών, η εσωτερική διανομή στα λοιπά τμήματα και η μετέπειτα αποστολή συμβουλών – οδηγιών, η προμήθεια καυσίμων.
- *η τεχνική διαχείριση και λειτουργία των πλοίων (Technical Department).* Ασχολείται με τη συντήρηση των πλοίων και των μηχανών, την αντιμετώπιση έκτακτων τεχνικών προβλημάτων, τη διαχείριση των αποθεμάτων ανταλλακτικών των πλοίων, τις επιθεωρήσεις και τον έλεγχο για την απόκτηση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, την παροχή τεχνικών συμβουλών.
- *η διοίκηση προσωπικού (Human Resource Department).* Περιλαμβάνει ενέργειες όπως η προσέλκυση και η επιλογή εργαζομένων με τα απαραίτητα προσόντα, ο προγραμματισμός των ανθρώπινων πόρων για τα πλοία και τα γραφεία με την ανάλυση των εργασιών, την ανταμοιβή, την αξιολόγηση της απόδοσης, την ανάπτυξη των εργασιακών σχέσεων με τη δημιουργία ομάδων συνοχής.
- *οι προμήθειες (Supplies Department).* Το τμήμα πραγματοποιεί έλεγχο των αποθεμάτων και προβαίνει σε έρευνα αγοράς και επιλογή προμηθευτών για την παροχή του απαραίτητου εξοπλισμού, λιπαντικών μηχανών αλλά και την τροφοδοσία του πληρώματος.
- *η ασφαλιστική κάλυψη κινδύνων (Insurance & Claims Department).* Η διεύθυνση αυτή εγγυάται την ασφαλιστική κάλυψη σε καταστάσεις που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο το πλοίο ή τις ζωές του πληρώματος πάνω σ’

αυτό. Διασφαλίζει την προστασία τόσο του ίδιου του πλοίου (hull), του μηχανολογικού εξοπλισμού (machinery), του πληρώματος (crew) σε περιπτώσεις πολέμου ή πειρατείας αλλά και του μεταφερόμενου φορτίου (cargo) σε περιπτώσεις με τήρησης των απαιτήσεων (claims) και της απώλειας κερδών με διεκδικήσεις ασφαλιστρών και αποζημιώσεων (premium and indemnity).

- *η χρηματοοικονομική διαχείριση (Financial Management Department)*. Οι χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι διαμορφώνουν την επενδυτική και χρηματοδοτική πολιτική, εκδίδουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα λογιστικές καταστάσεις για τη λειτουργία της επιχείρησης και των πλοίων αποτυπώνοντας τη κερδοφορία και τη ζημία, ενημερώνουν και συμβουλεύουν τη διοίκηση για τη παρούσα και τη μελλοντική πορεία της επιχείρησης, ελέγχουν τις εισπράξεις και κάθε είδους πληρωμές.
- *η ασφάλεια, η ποιότητα και η εκπαίδευση (Safety, Quality and Training Department)*. Οι ειδικοί στο τμήμα αυτό σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και εφαρμόζουν συστήματα και διαδικασίες, ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των κανονισμών που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλασσίου περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συντονίζουν την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών σε ένα ατύχημα και τέλος ελέγχουν την υλοποίηση των δραστηριοτήτων άλλων τμημάτων που συνδέονται με την ασφάλεια και την ποιότητα.
- *η παροχή νομικών συμβουλών για την προάσπιση των συμφερόντων της εταιρείας (Legal Department)*.

Όπως γίνεται αντιληπτό από τη διάρθρωση των τμημάτων σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι εντελώς διαφορετική από την κλασική δομή μιας οποιασδήποτε άλλης επιχείρησης. Η διοίκηση και το προσωπικό της οφείλει να ενεργεί με διαφορετικό τρόπο, πιο περίπλοκο, λαμβάνοντας αποφάσεις που είναι σύνθετες. Θα πρέπει να κατέχουν

ειδικές επιστημονικές γνώσεις τόσο για την εύρυθμη λειτουργία της ναυλαγοράς όσο και για την επίλυση ζητημάτων που σχετίζονται με τη διεθνή αγορά (σε ποιες χώρες και με ποιο τρόπο είναι εύκολο – χωρίς χρονοβόρες διαδικασίες και μεγάλη γραφειοκρατία – να αναζητηθούν κεφάλαια από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και οργανισμούς για τη ναυπήγηση νεότευκτων πλοίων;, από ποιες και προς ποιες χώρες μεταφέρονται φορτία;, ποιες είναι οι συναλλαγματικές ισοτιμίες και πώς επηρεάζουν το εμπόριο στη διαμόρφωση των τελικών τιμών;, σε ποιες χώρες υπάρχει συνωστισμός στα λιμάνια που εμποδίζουν τη γρήγορη φόρτωση – εκφόρτωση;, σε ποιες χώρες είναι δυνατή η εξεύρεση φθηνού προσωπικού για επάνδρωση των πλοίων;, από ποιες χώρες εφοδιάζεται φθηνότερα ο διαθέσιμος στόλος;, ποιοι είναι οι κανόνες του Διεθνούς Δικαίου που θα πρέπει να εφαρμόζονται στη μεταφορά των φορτίων και ποιοι κανόνες του Αγγλικού εθιμοτυπικού δικαίου ακολουθούνται σε περίπτωση δικαστικής διαιτητικής διαφωνίας;).

Για την ενίσχυση της ασφαλέστερης ναυσιπλοΐας θεωρήθηκε από πολύ νωρίς μάλιστα ότι είναι ανάγκη να υπάρξουν διεθνείς συμβάσεις. Η διατήρηση, υποστήριξη δικαιωμάτων, όπως αυτό της κατοχής – ιδιοκτησίας, η δικαιοδοτική επίλυση ζητημάτων διαφωνίας εμπορικού ή διοικητικού χαρακτήρα και η αντιμετώπιση διαφόρων δυσκολιών στα καθημερινά ταξίδια για τα πλοία που διασχίζουν πολλά ναυτικά μίλια, οδήγησαν αναπόφευκτα στην υιοθέτηση διεθνών κανόνων κοινά αποδεκτών από τις ενδιαφερόμενες χώρες.

Πολλές χώρες πίστευαν πως η δημιουργία ενός διεθνούς οργανισμού θα προωθούσε την ιδέα αυτή πολύ πιο αποτελεσματικά. Συστηματική προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή έγινε στα πλαίσια της *Ναυτιλιακής Συνδιάσκεψης των Ενωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations' Maritime Conference)* το 1948, η οποία αποδέχθηκε τη σύμβαση ιδρύσεως του *Διακυβερνητικού Συμβουλευτικού Ναυτιλιακού Οργανισμού (Intergovernmental Maritime Consultative Organization – IMCO)*, πρόδρομου του σημερινού *Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization)*.

Σύμφωνα με το άρθρο 1, σκοπός του είναι «να προωθήσει την συνεργασία μεταξύ των κυβερνήσεων στους τομείς θέσπισης νομοθεσίας και προαγωγής πρακτικών/μεθόδων που σχετίζονται με τεχνικής φύσεως θέματα και επηρεάζουν τη ναυτιλία αναφορικά με το διεθνές εμπόριο, να διευκολύνει την υιοθέτηση κανόνων με υψηλά standards για τη

ναυτική ασφάλεια (*maritime security*), την αποτελεσματική ναυσιπλοΐα (*efficiency of navigation*), την πρόληψη και τον έλεγχο μόλυνσης των θαλασσών από τα πλοία (*prevention and control of marine pollution*)».

Η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ το 1958, δέκα χρόνια αφότου επικυρώθηκε από τα 21 κράτη μέλη και ο οργανισμός συστάθηκε ένα χρόνο μετά, το 1959.

Από το 1982, ο οργανισμός μετονομάστηκε σε IMO με έδρα το Λονδίνο και τρία κύρια όργανα του: τη Συνέλευση (*Assembly*), το Συμβούλιο (*Council*), τη Γραμματεία (*Secretariat*). Το έργο τους συνεπικουρείται και από πέντε υποεπιτροπές: την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (*Maritime Safety Committee – MSC*), τη Νομική Επιτροπή (*Legal Committee*), την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (*Marine Environment Protection Committee – MEPC*), την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας (*Technical Co-operation Committee*), την Επιτροπή Διευκολύνσεων (*Facilitation Committee*). Ο ρόλος του αναβαθμίζεται και παύει να είναι συμβουλευτικός. Εφόσον οι αποφάσεις που λαμβάνονται στις Συνδιασκέψεις του IMO υπογράφουν από ένα συγκεκριμένο αριθμό κρατών – μελών, καθίστανται αυτόματα κομμάτι του Διεθνούς Δικαίου και δεσμεύουν τα κράτη, τα οποία είναι υποχρεωμένα να τις εφαρμόζουν.

Αξιόλογες είναι οι συμβάσεις – συμφωνίες που συνάφθηκαν για τη ναυτιλία. Η πρώτη σημαντική συμφωνία ναυτιλιακού ενδιαφέροντος χρονολογείται από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα. Αφορμή της υπήρξε το τραγικό δυστύχημα του «Τιτανικού» το 1912, που παρέσυρε στο παγωμένο βυθό του Βορείου Ατλαντικού 1502 ανθρώπινες ψυχές. Αφορά τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, γνωστή ως *International SOLAS Convention (the International Safety Of Life At Sea Convention)*. Αρχικά υιοθετήθηκε το 1914 ενώ έκτοτε ακολούθησαν αναθεωρήσεις το 1929 και το 1948. Με τη σύσταση του IMO έγινε η τέταρτη το 1960, η οποία είναι και σήμερα σε ισχύ από το Μάιο του 1965. Άλλες συμβάσεις που συμπληρώνουν την SOLAS είναι η *MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)* για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και η *Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW* του 1978 για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών¹⁴.

¹⁴Υπάρχουν αρκετοί άλλοι διεθνείς κανονισμοί όπως η Σύμβαση για την Ασφάλεια των Εμπορευμάτων (*Convention for Safe Containers, 1972*), η Σύμβαση για τις Γραμμές Φόρτωσης (*Convention on Load Lines, 1966*), η Σύμβαση για τη Μέτρηση Χωρητικότητας των Πλοίων (*Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*), η Σύμβαση για τη Διευκόλυνση της Ναυτικής Κυκλοφορίας (*Convention on Facilitation of Maritime Traffic, 1965*), η Σύμβαση Περί Αστικής Ευθύνης για Ζημιές από Πετρέλαιο

Ανάλογα μπορεί να ισχυρισθεί κάποιος και για τον υπόλοιπο τομέα των μεταφορών. Χρειάζεται λεπτομερής σχεδιασμός της όλης διαδικασίας μεταφοράς ενός προϊόντος μέχρι να παραδοθεί σε εύλογο χρονικό διάστημα στην αγορά και να είναι στη διάθεση του καταναλωτή. Στην οργάνωση του ταξιδιού, μεγάλη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη συνεργασία με τα άλλα κέντρα διανομής (*distribution centers*) για το συντονισμό των ενεργειών και σε διεθνείς κανονισμούς: τη σύμβαση που διέπει την φορτωτική Διεθνών Μεταφορών – *Convention on the International Carriage of Goods by Road – CMR* (1956), την ευρωπαϊκή νομοθεσία που εκδίδεται από τα εξουσιοδοτημένα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε κράτη – μέλη (για παράδειγμα την οδηγία 2006/22/EK σχετικά με τους ελέγχους στις οδικές μεταφορές, την οδηγία 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τον χρόνο εργασίας και τις ώρες ανάπαυσης των οδηγών, τις οδηγίες 2001/12/EK, 2001/13/EK, 2001/14/EK, 2004/49/EK που ρυθμίζουν θέματα σιδηροδρομικής ασφάλειας, δήλωσης δικτύου, κατανομής χωρητικότητας), τις διμερείς συμφωνίες (όπως εκείνη μεταξύ Ελλάδος – Βουλγαρίας της 12 Μαρτίου 2009 για την ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών), τους διεθνείς κανονισμούς της IATA – International Air Transport Association – για τις αεροπορικές μεταφορές φορτίων).

2.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

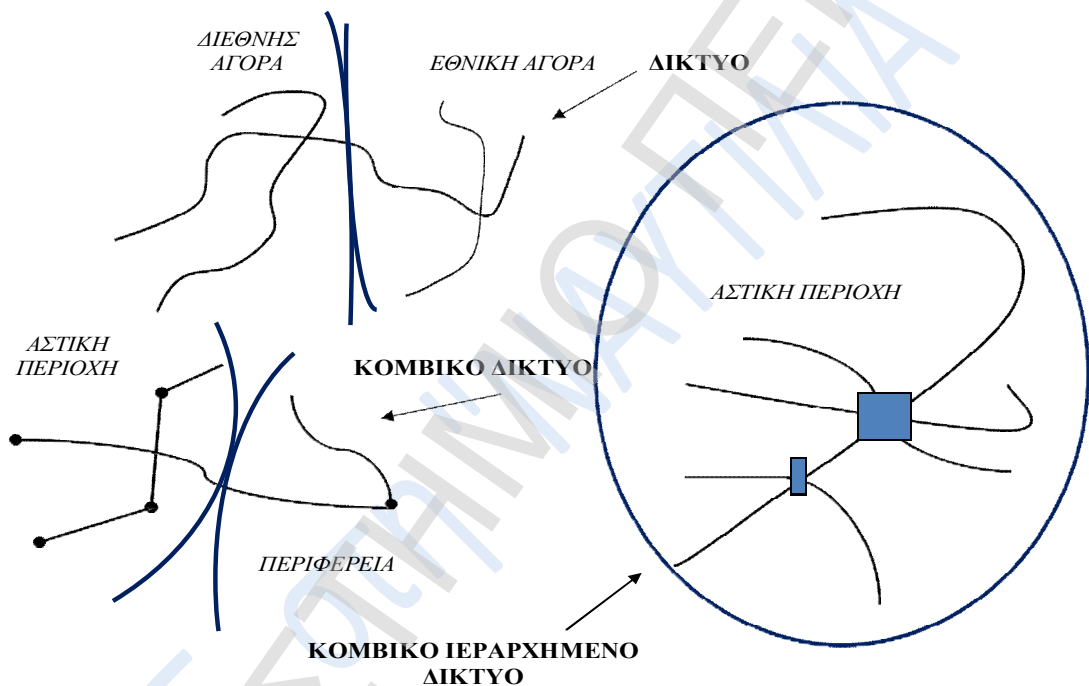
Τα προϊόντα της παραγωγής, δηλαδή τα οικονομικά αγαθά, από άλλους πωλούνται και από άλλους αγοράζονται. Ο χώρος, όπου γίνονται αγοραπωλησίες ονομάζεται αγορά. Για παράδειγμα, ο εμπορικός δρόμος μιας πόλης όπου βρίσκονται τα μαγαζιά θεωρείται η αγορά της. Εν τούτοις, μια αγοραπωλησία μπορεί να γίνει και με ένα τηλεφώνημα, ένα τηλεγράφημα ή και μέσω του διαδικτύου (*internet*). Γι' αυτό, η έννοια της αγοράς δε περιορίζεται μόνο σε ένα γεωγραφικό χώρο, αλλά περιλαμβάνει όλα εκείνα τα μέσα με τα οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί μια αγοραπωλησία¹⁵. Για τη διάθεση των αγαθών όμως απαιτείται η διακίνηση τους – η οποία εμπεριέχει και αυτή τη γεωγραφική διάσταση του χώρου – ή όπως αλλιώς την ονομάζουμε τη μεταφορά τους.

(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969), Βλάχος Γεώργιος, 2007, «ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

¹⁵Χαρακτηριστικά αναφέρουμε το Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, όπου η αγορά τίτλων (ομόλογων και μετοχών) λειτουργεί ηλεκτρονικά.

Με το έργο αυτό, επιφορτίζονται οι απασχολούμενες στον κλάδο μεταφορικές επιχειρήσεις. Ως τέτοια νοείται εκείνη που παρέχει μια συγκεκριμένη μεταφορική υπηρεσία και δραστηριοποιείται μέσα σε μια αγορά με πολλές διαστάσεις (διεθνείς, εθνικές, αστικές, περιφερειακές κ.α.).

Το ακόλουθο σχήμα απεικονίζει την επιχειρηματική τους δράση με την ταυτόχρονη ανάπτυξη των συστημάτων δικτύων μεταφορών, που θα αναλυθούν εκτενέστερα σε άλλο κεφάλαιο¹⁶.



Προσωπική Πηγή

Σχήμα 4: παράδειγμα επιχειρηματικής δράσης μεταφορικών επιχειρήσεων και η παράλληλη εμφάνιση των δικτύων μεταφορών

Στην αγορά των μεταφορών μπορούμε να συναντήσουμε διάφορες μορφές αγοράς: τον τέλειο ανταγωνισμό, το μονοπώλιο, το ολιγοπώλιο και το μονοπωλιακό ανταγωνισμό¹⁷.

¹⁶Sussman Joseph., 2003 ,«ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ», Επιμέλεια: Παπαδημητρίου Ευστρ. και Σχινάς Ορέστης, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης. Τα δίκτυα μπορούν να συνδυαστούν με το κεφάλαιο 4 όπου επικεντρωνόμαστε στις συνδυασμένες μεταφορές και την ανάπτυξη της νέας φάσης λιμένων, παράλληλα με την παροχή υπηρεσιών logistics.

α. Τέλειος Ανταγωνισμός

Στην μορφή αυτή που τελεί υπό τις συνθήκες του τέλειου ανταγωνισμού, συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- i. *πολλοί πωλητές*, ώστε να μη είναι δυνατός ο επηρεασμός των τιμών,
- ii. *πολλοί καταναλωτές καλώς πληροφορημένοι*, ώστε γνωρίζοντας τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς, δηλαδή την επικρατούσα τιμή και τη διαθέσιμη ποσότητα, να συμπεριφέρονται ορθολογικά, σύμφωνα με την οικονομική αρχή της μεγιστοποίησης της χρησιμότητας τους,
- iii. *ύπαρξη ομοιογενούς προϊόντος*. Ομοιογενές προϊόν ονομάζουμε εκείνο τα χαρακτηριστικά του οποίου δεν αλλάζουν από επιχείρηση σε επιχείρηση.



Σχήμα 5: χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού

Διευκρινιστικά, θα λέγαμε πως στον τέλειο ανταγωνισμό, υπάρχει μια ενιαία τιμή που είναι αποτέλεσμα της προσφοράς και της ζήτησης, χωρίς να είναι σε θέση κανένας να επηρεάσει τα επίπεδά της. Αν μια επιχείρηση αυξήσει την τιμή πάνω από τα όρια που θέτει η αγορά, τότε δε θα καταφέρει να πωλήσει καμία μονάδα, μια και οι καλώς πληροφορημένοι καταναλωτές θα στραφούν σε άλλη (-ες) επιχείρηση (-σεις) που ακολουθεί (-θούν) την τιμή της αγοράς, δεδομένου ότι το προϊόν είναι ομοιογενές. Αν πάλι, μειώσει τη τιμή, θα θυσιάσει αναίτια έσοδα, μια και οι καταναλωτές έχουν τη

¹⁷Besanko D. – Dranove E. & Stanley M., 1996 (1999 2nd Edition), Κεφάλαιο 8 «Competitors & Competition», *Economics of Strategy*, J. Wiley & Sons Inc.

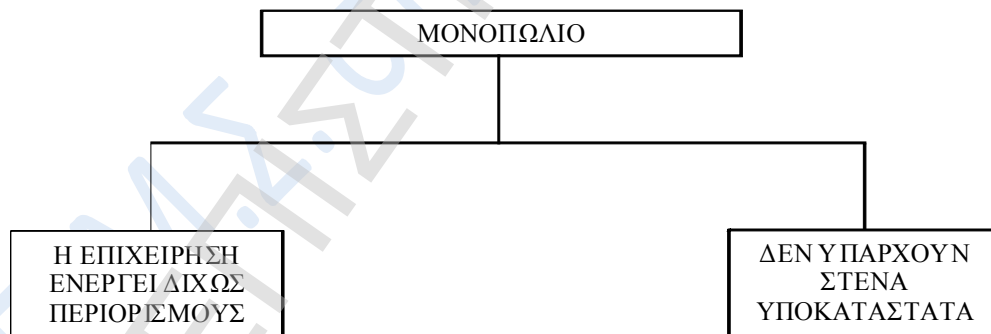
διάθεση να πληρώσουν σε μεγαλύτερη τιμή. Στον τομέα των μεταφορών, οι οδικές κυρίως επιχειρήσεις ακολουθούν το μοντέλο αυτό.

β. Μονοπώλιο

Δυο είναι τα κύρια γνωρίσματα του μονοπωλίου (σχήμα 6):

- i. η *επιχείρηση δύνата να ενεργεί χωρίς περιορισμούς* στον προσδιορισμό της τιμής και της παραγόμενης ποσότητας, καταφέροντας να παραμείνει κυρίαρχη στην αγορά και επικερδής για το προϊόν της,
- ii. *δεν υπάρχουν στενά υποκατάστατα του προϊόντος*. Τα προϊόντα δεν είναι στενά υποκατάστατα εφόσον:

- δεν έχουν τα ίδια ή παρόμοια χαρακτηριστικά επίδοσης/απόδοσης (δηλαδή δεν προσφέρουν το ίδιο ακριβώς στον καταναλωτή¹⁸),
- δεν έχουν την ίδια ή παρόμοια ευκαιρία για χρήση¹⁹,
- δεν πωλούνται στην ίδια γεωγραφική αγορά²⁰.



Σχήμα 6: χαρακτηριστικά μονοπωλίου

¹⁸Το στοιχείο αυτό είναι σε μεγάλο βαθμό υποκειμενικό.

¹⁹Αναζητώντας τις ίδιες ή παρόμοιες ευκαιρίες χρησιμοποίησης, θα πρέπει να απαντήσουμε στο ερώτημα: πότε, πώς και σε ποια περίπτωση χρησιμοποιούνται;

²⁰Θεωρούμε ότι τα προϊόντα ανήκουν σε διαφορετική γεωγραφική αγορά, όταν:

- Ø πωλούνται σε διαφορετικά μέρη,
- Ø το κόστος μεταφοράς του προϊόντος από την μια περιοχή στην άλλη είναι πολύ υψηλό,
- Ø η μεταφορά του καταναλωτή σε άλλη περιοχή για την αγορά του προϊόντος δεν είναι συμφέρουσα.

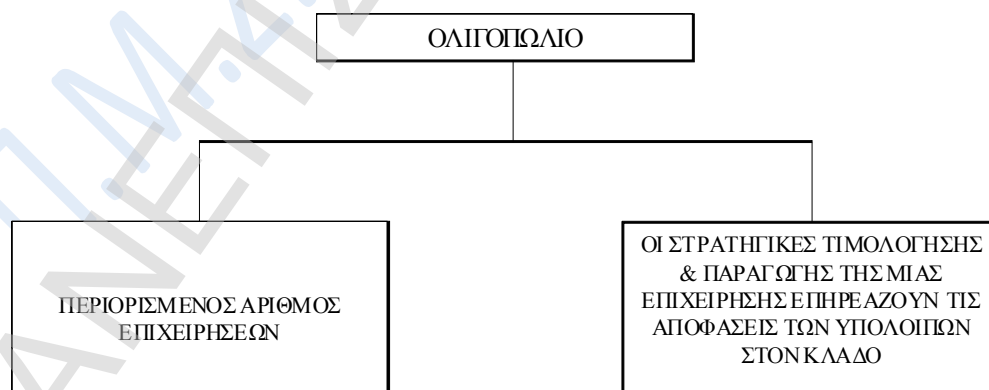
Το μονοπώλιο είναι συνήθως μια επιχείρηση που αντιμετωπίζει ελάχιστο ή μηδενικό ανταγωνισμό και θέτει την δική του τιμή για τις δεδομένες παραγόμενες ποσότητες. Ο όποιος ανταγωνισμός υφίσταται, προέρχεται από μικρότερες επιχειρήσεις που πιθανόν δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο και δεν απειλούν το μεγάλο μερίδιο της αγοράς που συνεχίζει να κατέχει.

Στον τομέα των μεταφορών, εμφανίζεται στη χώρα μας με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε.) ή έως πολύ πρόσφατα με την Ολυμπιακή Αεροπορία.

γ. Ολιγοπώλιο

Στην αγορά αυτή, υπάρχει ένας περιορισμένος αριθμός μεμονωμένων επιχειρήσεων του κλάδου, όπου οι πολιτικές – στρατηγικές τιμολόγησης και παραγωγής της μιας επηρεάζουν τις αποφάσεις των υπολοίπων.

Ως παράδειγμα ολιγοπωλίου στις μεταφορές αποτελούν οι επιχειρήσεις του κλάδου, όταν θεωρηθούν σε εθνικό επίπεδο. Δηλαδή, ακόμη κι αν οι αεροπορικές μεταφορές μπορούν και επιβάλουν όποια τιμή επιθυμούν, αν αυτή είναι υψηλή, τότε ο επιβάτης – πελάτης θα αναγκαστεί να επιλέξει άλλο πιο οικονομικότερο μέσο για τη μεταφορά του, όπως το σιδηρόδρομο ή τα υπεραστικά λεωφορεία. Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις του κλάδου θα διατηρήσουν τα ίδια επίπεδα τιμών ή/και την ίδια συχνότητα δρομολογίων, προκειμένου να προσελκύσουν τους δυσαρεστημένους.

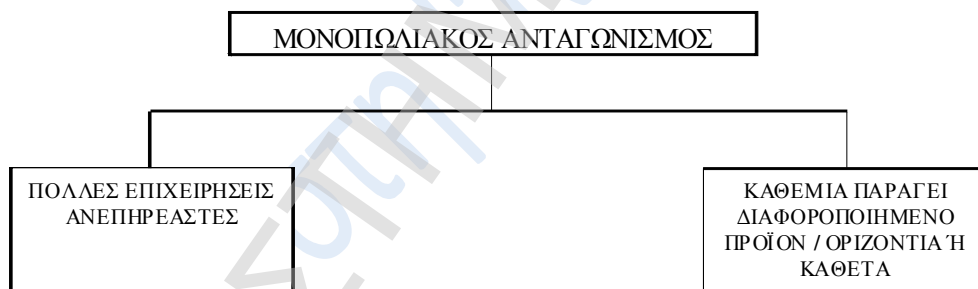


Σχήμα 7: χαρακτηριστικά ολιγοπωλίου

δ. Μονοπωλιακός Ανταγωνισμός

Ο μονοπωλιακός ανταγωνισμός συναντάται, όταν:

- i. *υπάρχει μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, στις αποφάσεις των οποίων δεν αντιδρούν οι ανταγωνιστές. Οι αλλαγές στη στρατηγική μιας επιχείρησης δεν επιφέρουν αλλαγές στο σχεδιασμό και τη συμπεριφορά των υπολοίπων. Η παρακολούθηση των ενεργειών, άλλωστε, είναι δύσκολο εγχείρημα, λόγω της πλειονότητας τους,*
- ii. *καθεμία διαθέτει ένα διαφοροποιημένο – οριζόντια ή κάθετα – προϊόν. Ένα προϊόν λέμε ότι διαφοροποιείται οριζόντια, αν είναι καλύτερο (ή χειρότερο) από τα ανταγωνιστικά γι' αυτό προϊόντα, ενώ, κάθετα, αν κάποιος καταναλωτής εξακολουθούν και το προτιμούν σε σχέση με τα ανταγωνιστικά (δεδομένου ότι η τιμή όλων είναι η ίδια).*



Σχήμα 8: χαρακτηριστικά μονοπωλιακού ανταγωνισμού

Χαρακτηριστικές επιχειρήσεις της αγοράς αυτής είναι στη χώρας μας εκείνες που ανήκουν στην επιβατηγό ναυτιλία και δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα (ως επί το πλείστον στο Αιγαίο Πέλαγος). Τιμολογούν σε ιδιαίτερα υψηλές τιμές τα εισιτήρια για τη μεταφορά των ταξιδιωτών/επιβατών – ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, κατά τους οποίους η ζήτηση να φθάνει στο ζενίθ. Η κίνηση αυτή δε θα σημάνει αντίστοιχη ανταγωνιστική κίνηση. Η αγοραστική τους δύναμη θα μειωθεί αλλά δε θα συμπαρασύρει το σύνολο των καταναλωτών, αρκετό ποσοστό των οποίων θα μείνει πιστό στην αρχική επιλογή του, αφού η τιμή δεν αποτελεί σοβαρό κίνητρο για

παρέκκλιση. Η διαφοροποίηση και ο ανταγωνισμός βασίζονται σε άλλους λόγους όπως η ποικιλία των προσφερόμενων δυνατοτήτων και η ποιότητα των υπηρεσιών.

2.3. Η ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΤΗΝ ΚΑΘΟΡΙΖΟΥΝ

Αναφερόμενοι στη ζήτηση για μεταφορές και πριν παρουσιάσουμε τους παράγοντες που την επηρεάζουν²¹, θα πρέπει να σταθούμε σε δυο σημαντικές επισημάνσεις:

§ η ζήτηση για μεταφορές είναι *παράγωγη* (*derived demand*). Αυτό σημαίνει πως επέρχεται ως αποτέλεσμα της γενικότερης ζήτησης σε μια οικονομία. Η ανάγκη για μεταφορά ενός αγαθού από ένα σημείο σε ένα άλλο υπάρχει επειδή στο δεύτερο υπάρχει καταναλωτής που θα δαπανήσει μέρος του εισοδήματός του για να το αποκτήσει (καταναλωτική ζήτηση) ή επειδή αποτελεί βασική – πρώτη ύλη ή ενδιάμεσο προϊόν για την ολοκλήρωση του τελικού προϊόντος (ζήτηση για την παραγωγική διαδικασία). Η ανάγκη για μεταφορά ενός επιβάτη υπάρχει επειδή ο επιβάτης αυτός επιθυμεί να μετακινηθεί για κάποιο άλλο δικό του λόγο, όπως επαγγελματικό, επιστημονικό ή προσωπικό (να επισκεφτεί μια τουριστική περιοχή για λόγους ξεκούρασης και αναψυχής).

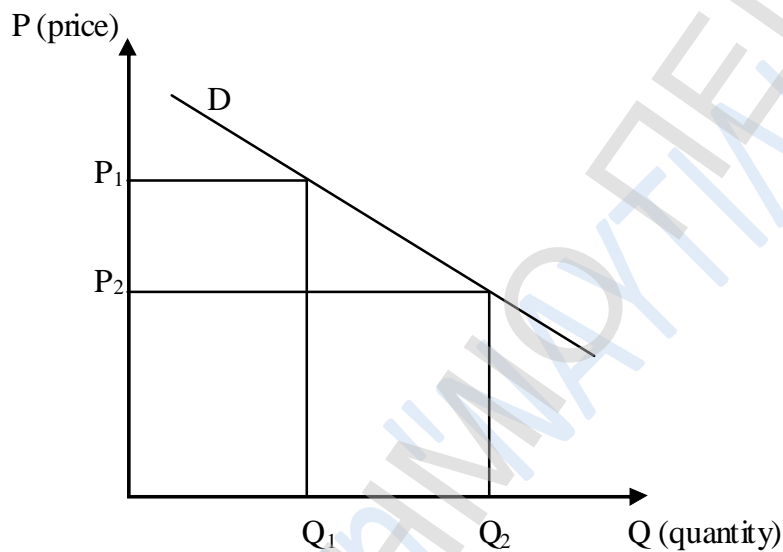
§ η ζήτηση για μεταφορές είναι *συλλογική* (*collective demand*). Δηλαδή, δεν υπάρχει για ένα μεμονωμένο προϊόν αλλά για ένα σύνολο από ομοειδή προϊόντα, τα οποία μεταφέρονται. Έτσι μιλάμε για μεταφορά υγρών φορτίων ή στέρεων σε συσκευασία. Ανάλογα και για τις εμπορευματικές μεταφορές, υπάρχει μεταφορά μαθητών με σχολικά λεωφορεία ή τουριστών με τουριστικά λεωφορεία σε κάποιο χειμερινό προορισμό ή θερινό θέρετρο.

Η ζήτηση για μεταφορές συνδέεται στενά με διάφορους παράγοντες, από τους οποίους εξαρτώνται τα επίπεδα της:

²¹Σαμπράκος Ενάγγελος, 2001, «ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ», Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

- η τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας \rightarrow όσο αυξάνεται η τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας, τόσο μειώνεται η ζητούμενη ποσότητα για την υπηρεσία αυτή, ενώ όσο μειώνεται η τιμή της τόσο αυξάνεται η ζητούμενη ποσότητα (νόμος της ζήτησης).

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 1: η επιρροή της τιμής στη ζήτηση της παρεχόμενης υπηρεσίας

Μέσω της ελαστικότητας της ζήτησης (ϵ_D) μπορούμε να δούμε πόσο ευπαθής είναι η ζήτηση για μία μεταφορική υπηρεσία σε μια πιθανή μεταβολή της τιμής της, όταν οι υπόλοιποι παράγοντες παραμένουν σταθεροί (*ceteris paribus*). Ορίζεται ως εξής:

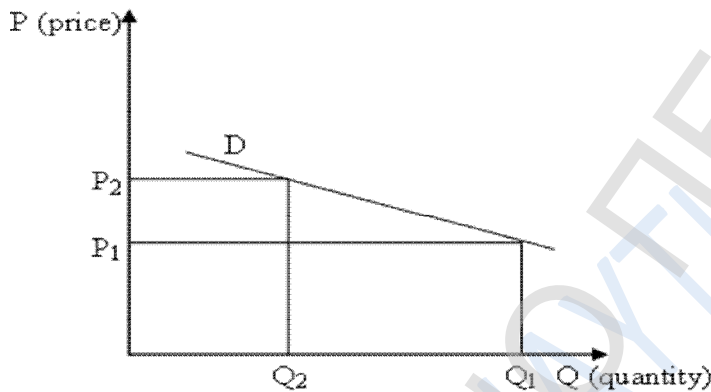
$$\epsilon_D = (-1) \frac{\text{ποσοστιαία μεταβολή στη ζήτηση}}{\text{ποσοστιαία μεταβολή στην τιμή}}$$

ή αλγεβρικά:

$$\epsilon_D = - \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}} = - \frac{\frac{\Delta Q}{Q_1}}{\frac{\Delta P}{P_1}} = - \frac{\Delta Q * P_1}{\Delta P * Q_1}$$

§ αν η ελαστικότητα είναι μικρότερη της αρνητικής μονάδας ($\epsilon_D < -1$), η ζήτηση χαρακτηρίζεται ως *ελαστική*. Η ποσοστιαία μεταβολή της τιμής είναι μικρότερη από τη ποσοστιαία μεταβολή της ζήτησης ($|\% \Delta_P| < |\% \Delta_Q|$), η μεταβολή της τιμής επηρεάζει σημαντικά τη ζήτηση.

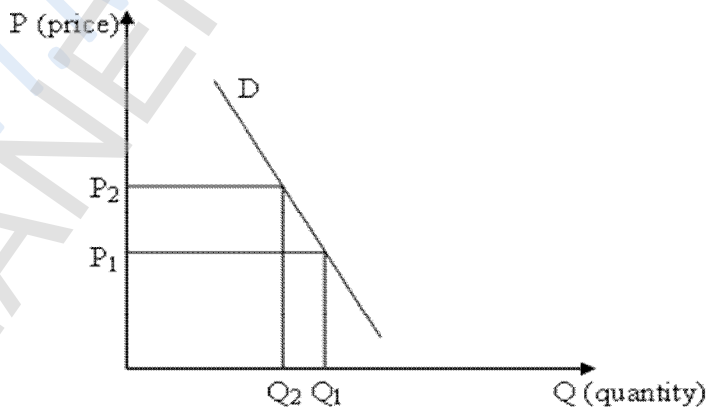
Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 2: ελαστική ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας

§ αν η ελαστικότητα κυμαίνεται μεταξύ $-1 < \epsilon_D < 0$, τότε η ζήτηση χαρακτηρίζεται ως *ανελαστική*. Η ποσοστιαία μεταβολή της τιμής είναι μεγαλύτερη από τη ποσοστιαία μεταβολή της ποσότητας ($|\% \Delta_P| > |\% \Delta_Q|$), η μεταβολή της τιμής επηρεάζει σε μικρότερο βαθμό τη ζήτηση.

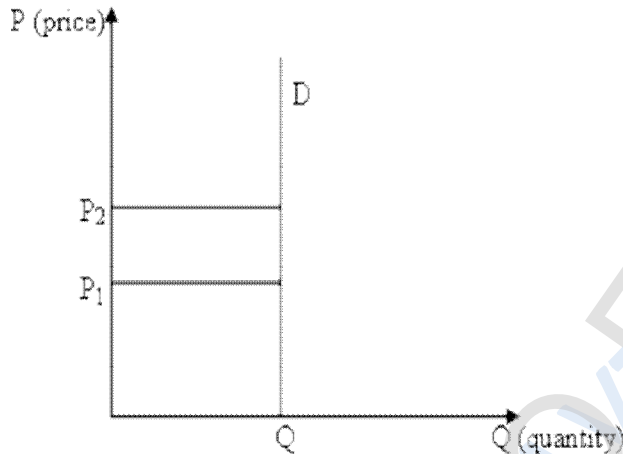
Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3: ανελαστική ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας

§ αν η ελαστικότητα είναι $\epsilon_D = 0$, τότε η μεταβολή της τιμής δεν επηρεάζει τα επίπεδα της ζήτησης ($|\% \Delta Q| = 0$) και χαρακτηρίζεται ως *πλήρως ανελαστική*.

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4: πλήρως ανελαστική ζήτηση μεταφορικής υπηρεσίας

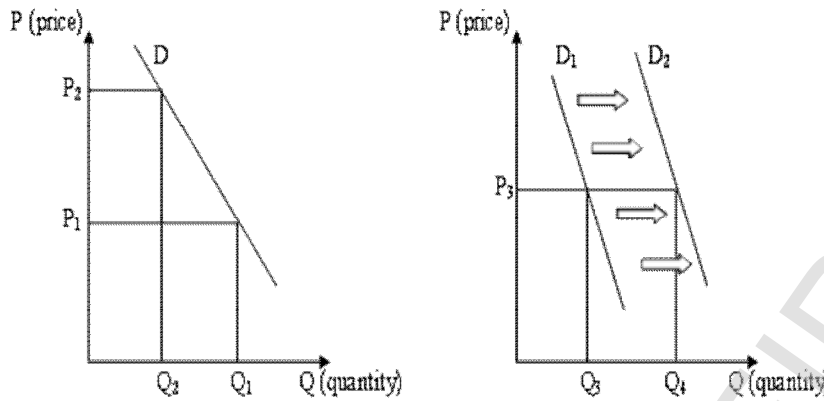
§ αν η ελαστικότητα είναι $\epsilon_D = -1$, τότε η ποσοστιαία μεταβολή της τιμής είναι ίση με την ποσοστιαία μεταβολή της ποσότητας ($|\% \Delta P| = |\% \Delta Q|$) και η ζήτηση *δεν είναι ούτε ελαστική ούτε ανελαστική*.

- η τιμή των άλλων υποκατάστατων²² της παρεχόμενης υπηρεσίας \Rightarrow η ζήτηση της παρεχόμενης υπηρεσίας X μεταβάλλεται προς την ίδια κατεύθυνση με τη μεταβολή της τιμής της υπηρεσίας Ψ την οποία υποκαθιστά.

Για παράδειγμα, αν αυξηθεί η τιμή του εισιτηρίου για το ταξίδι Αθήνα – Θεσσαλονίκη από P_1 σε P_2 , τότε οι ταξιδιώτες θα μειώσουν τη ζήτηση για μεταφορά με υπεραστικό λεωφορείο και θα την υποκαταστήσουν με τη φθηνότερη μεταφορά μέσω του σιδηρόδρομου, αυξάνοντας την ζήτηση του (από D_1 σε D_2), δεδομένου ότι η τιμή του εισιτηρίου είναι σταθερή P_3 .

²²Ως υποκατάστατες υπηρεσίες νοούνται εκείνες, όταν η μια μπορεί να χρησιμοποιηθεί αντί της άλλης για να ικανοποιήσει την ίδια ανάγκη.

αύξηση τιμής εισιτηρίου υπεραστικού λεωφορείου αύξηση ζήτησης σιδηροδρομικών μεταφορών



Διάγραμμα 5: η επιρροή της τιμής υποκατάστατης υπηρεσίας στη ζήτηση

Η *σταυροειδής ελαστικότητα* (ϵ_σ) χρησιμοποιείται ως εργαλείο στην περίπτωση αυτή, με δεδομένο ότι και εδώ οι υπόλοιποι παράγοντες είναι σταθεροί (*ceteris paribus*) και ορίζεται:

$$\epsilon_\sigma = \frac{\text{ποσοστιαία μεταβολή στη ζήτηση της παρεχόμενης υπηρεσίας X}}{\text{ποσοστιαία μεταβολή στη τιμή της υπηρεσίας Ψ που υποκαθιστά}}$$

ή αλγεβρικά:

$$\epsilon_\sigma = \frac{\frac{\Delta q_x}{q_x}}{\frac{\Delta p_\psi}{p_\psi}} = \frac{\frac{\Delta q_x}{q_x}}{\frac{\Delta p_\psi}{p_\psi}} = \frac{\Delta q_x \cdot p_\psi}{\Delta p_\psi \cdot q_x}$$

§ αν η σταυροειδής ελαστικότητα (ϵ_σ) είναι αρνητική, τότε οι υπηρεσίες X και Ψ είναι *συμπληρωματικές* και μια μεταβολή στην τιμή της υπηρεσίας Ψ θα επηρεάσει με την ίδια βαρύτητα τη ζήτηση της παρεχόμενης υπηρεσίας X, (όπως της Ψ),

§ αν η σταυροειδής ελαστικότητα (ϵ_σ) είναι θετική, τότε οι υπηρεσίες X και Ψ είναι *υποκατάστατες* δηλαδή μια μεταβολή στην τιμή της υποκατάστατης υπηρεσίας Ψ θα επηρεάσει σημαντικά την ζήτηση της παρεχόμενης υπηρεσίας X,

§ αν η σταυροειδής ελαστικότητα (ε_{σ}) είναι μηδενική ($\varepsilon_{\sigma} = 0$), τότε οι υπηρεσίες X και Ψ είναι *ουδέτερες* και η μεταβολή στην τιμή της μιας δεν επηρεάζει την ζήτηση στην άλλη.

- οι προτιμήσεις των καταναλωτών \Leftrightarrow οι προτιμήσεις των καταναλωτών μεταβάλλονται για διάφορους λόγους. Αλλάζουν οι καιρικές συνθήκες, το κοινωνικό περιβάλλον, τα έθιμα.

Όταν οι προτιμήσεις των καταναλωτών μεταβάλλονται ευνοϊκά για το μέσο μεταφοράς, τότε αυξάνεται η ζήτηση του.

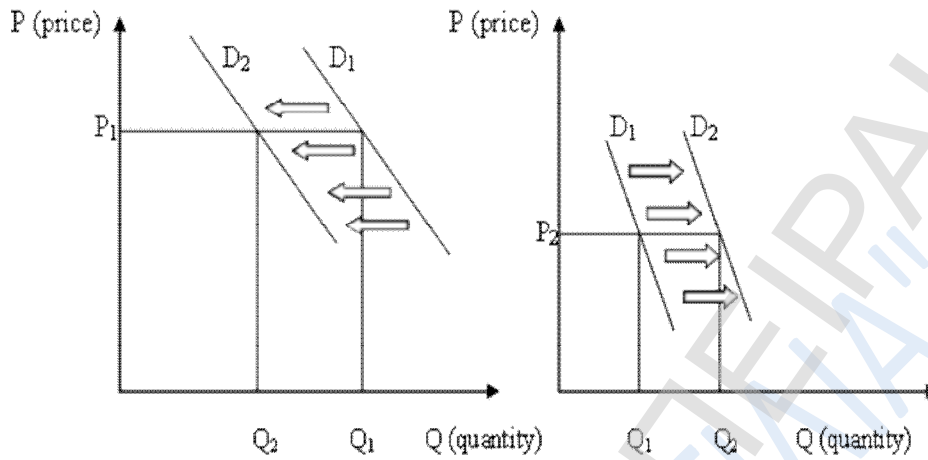
Αν η μεταβολή των προτιμήσεων δεν είναι ευνοϊκή για ένα μέσο μεταφοράς, τότε μειώνεται η ζήτηση του.

Για παράδειγμα, η μεγάλη κίνηση στους δρόμους του κέντρου της μεγαλούπολης των Αθηνών και η δυσκολία για αναζήτηση δημοτικών χώρων στάθμευσης, ωθούν πολλούς από τους κατοίκους της στα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως είναι το metro, τα αστικά λεωφορεία ή το tram. Η ζήτηση τους αυξάνεται ιδιαίτερα όταν επικρατεί βροχερός καιρός και μειώνεται η ζήτηση για τη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Επίσης, αρκετοί ταξιδιώτες των θερινών διακοπών, επηρεασμένοι από τον καλό καιρό, επιλέγουν τις ακτοπλοϊκές γραμμές για μετάβαση στον αγαπημένο τους προορισμό (τα νησιά των Κυκλάδων ή των Δωδεκανήσων) και δεν προτίθενται να ταξιδέψουν με άλλα μέσα όπως το αεροπλάνο. Η ζήτηση για μεταφορά από την Αθήνα στο νησί των Ιπποτών με πλοίο είναι μεγαλύτερη τους θερινούς μήνες, ενώ η ζήτηση για την αεροπορική αυτή σύνδεση μειώνεται.

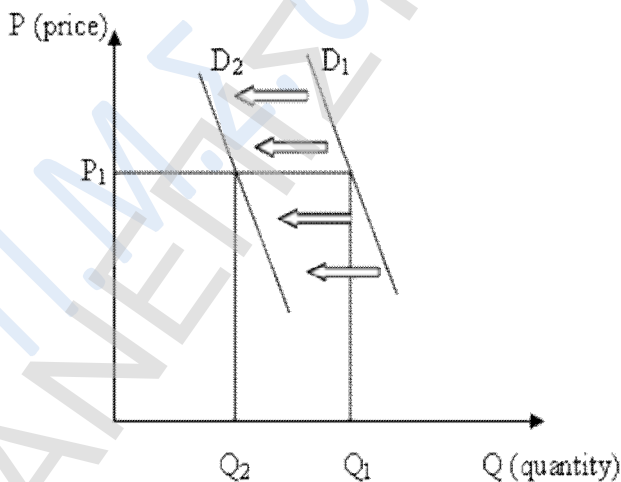
η ζήτηση για αεροπορική σύνδεση
Αθήνας – Ρόδου τους θερινούς μήνες

η ζήτηση για ακτοπλοϊκή σύνδεση



Διάγραμμα 6: η ζήτηση λόγω μεταβολής των προτιμήσεων

- οι προσδοκίες των καταναλωτών σχετικά με την εξέλιξη του εισοδήματος τους στο απώτερο μέλλον $\square \rightarrow$ αν οι καταναλωτές προσβλέπουν αύξηση στο εισόδημά τους – και όταν υπάρχει δίκαιη κατανομή αυτού στις κοινωνικές ομάδες – ενδέχεται να προσφύγουν στην αγορά ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα να μειωθεί η ζήτηση για μίσθωση των ταξί.



Διάγραμμα 7: η μείωση της ζήτησης για ταξί λόγω αύξησης του εισοδήματος και αγοράς ιδιωτικών αυτοκινήτων

Η ελαστικότητα της ζήτησης ως προς το εισόδημα ή η εισοδηματική ελαστικότητα (ϵ_Y), μας δείχνει πώς αντιδρά η ζήτηση μια μεταφορικής υπηρεσίας στη μεταβολή του εισοδήματος, όταν οι υπόλοιποι παράγοντες παραμένουν σταθεροί (*ceteris paribus*):

$$\epsilon_Y = \frac{\text{ποσοστιαία μεταβολή της ζητούμενης ποσότητας της υπηρεσίας } X}{\text{ποσοστιαία μεταβολή του εισοδήματος } Y}$$

ή αλγεβρικά:

$$\epsilon_Y = \frac{\frac{\Delta q/q}{\Delta y/y}}{\frac{\Delta q}{q}} = \frac{\Delta q}{\Delta y} \cdot \frac{y}{q}$$

§ αν η εισοδηματική ελαστικότητα (ϵ_Y) είναι θετική, τότε τα μεταφορικά μέσα των υπηρεσιών αυτών χαρακτηρίζονται ως *κανονικά*. Όσο το εισόδημα αυξάνεται, η ζήτηση για τις υπηρεσίες τους επίσης αυξάνεται. Διακρίνονται περαιτέρω σε:

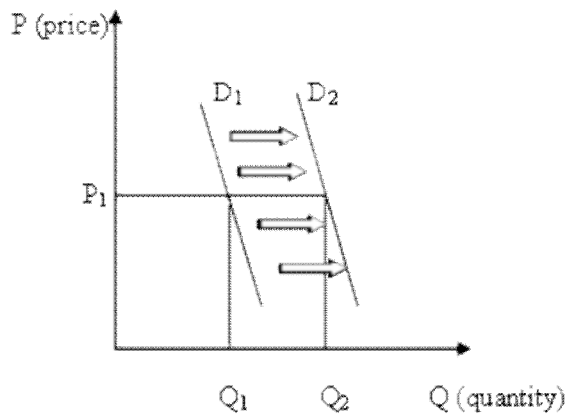
- ✓ υπηρεσίες πρώτης ανάγκης και βασικά μεταφορικά μέσα, όταν $0 < \epsilon_Y < 1$,
- ✓ υπηρεσίες πολυτελείας και μέσα πολυτέλειας, όταν $\epsilon_Y > 1$,

§ αν η εισοδηματική ελαστικότητα (ϵ_Y) είναι αρνητική, τα μεταφορικά μέσα που παρέχουν τη μεταφορά ονομάζονται *κατώτερα*. Όσο το εισόδημα των χρηστών αυξάνεται, η ζήτηση για τις υπηρεσίες αυτές μειώνεται,

§ αν η εισοδηματική ελαστικότητα (ϵ_Y) είναι μηδενική, τότε η ζήτηση για την υπηρεσία *δε μεταβάλλεται* με βάση το εισόδημα.

- η σύνθεση και ο αριθμός των καταναλωτών \Rightarrow είναι προφανές ότι η αύξηση του αριθμού των καταναλωτών συνεπάγεται και αύξηση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες. Σ' ένα νησί, η ζήτηση για μίσθωση ταξί αυξάνεται τους θερινούς μήνες από την άφιξη μεγάλου αριθμού παραθεριστών. Σημαντικότερο ρόλο έχει και η σύνθεση του πληθυσμού. Στις μεγαλουπόλεις, όπου κατοικούν αρκετοί ανήμποροι ηλικιωμένοι, υπάρχει πρόβλεψη από το Κοινωνικό Κράτος για δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς, με ειδικές θέσεις

για τις λεγόμενες «ευπαθείς ομάδες» του πληθυσμού (συνταξιούχοι, έγκυοι, άτομα με ειδικές ανάγκες).



Διάγραμμα 8: η αύξηση της ζήτησης για αστικά λεωφορεία στις πόλεις λόγω της σύνθεσης και του αριθμού του πληθυσμού

- η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας → η επιλογή ενός μεταφορικού μέσου σχετίζεται, τέλος, και με την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Η ποιότητα αυτή προσδιορίζεται με πολλές παραμέτρους:

∅ για τη μεταφορά επιβατών:

- § η ασφάλεια μεταφοράς,
- § η χρονική διάρκεια μιας διαδρομής,
- § η ακρίβεια στην ώρα αναχώρησης και άφιξης,
- § οι ευχάριστες συνθήκες μεταφοράς,

∅ για τη μεταφορά εμπορευμάτων:

- § η συνέπεια – από την άποψη του χρόνου – στην παράδοση του προϊόντος,
- § η αποφυγή ζημιών ή/και απωλειών του εμπορεύματος,
- § η παροχή επιπρόσθετων υπηρεσιών (αποθήκευση, συσκευασία),
- § οι ευκολίες για την ταχύτερη και προσεκτικότερη ολοκλήρωση του μεταφορικού έργου (χρήση containers).

Συνεπώς, όσο υψηλότερη είναι η ποιότητα της προσφερόμενης μεταφορικής υπηρεσίας, τόσο αυξάνεται η ζήτηση της και όσο περιφρονείται η ποιότητα της, τόσο η ζήτηση για μεταφορά με το μέσο αυτό θα ελαττώνεται.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε πως η ζήτηση για μεταφορές δίνεται συμβολικά από την συνάρτηση:

$$D_a = f(P_a, P_b, \dots, P_n, N, Exp \gamma, Pr, Q), \text{ όπου}$$

D_a = η ζήτηση για παροχή μιας a μεταφορικής υπηρεσίας,

P_a = η τιμή της παρεχόμενης υπηρεσίας a ,

P_b, \dots, P_n = η τιμή των υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας,

N = ο πληθυσμός των καταναλωτών,

$Exp \gamma$ = οι προσδοκίες των καταναλωτών για το εισόδημά τους,

Pr = οι προτιμήσεις των καταναλωτών,

Q = η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας

2.4. Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ

Η έννοια της παραγωγικής ικανότητας στις μεταφορικές υπηρεσίες προσδιορίζεται με βάση τις ποσότητες τις οποίες είναι πρόθυμος να προσφέρει σε κάθε τιμή ο παραγωγός κάποια δεδομένη χρονική περίοδο.

Γενικότερα, εάν η τιμή ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας είναι σταθερή και η επιχείρηση προσφέρει όποια ποσότητα επιθυμεί, το κέρδος της εξαρτάται από το κόστος και την παραγόμενη ποσότητα. Όσο το κατά μονάδα κόστος μειώνεται, η επιχείρηση αυξάνει την παραγωγή της ακόμα και με την ίδια τιμή πώλησης, γιατί αυξάνει το κέρδος της. Το αντίθετο συμβαίνει, αν το κατά μονάδα κόστος αυξάνεται. Επομένως, η επιχείρηση θα πρέπει να βρει την ποσότητα για την οποία μεγιστοποιείται το κέρδος της. Αυτό συμβαίνει όταν το οριακό έσοδο (Marginal Revenue – MR) ισούται με το οριακό κόστος (Marginal Cost – MC) και την τιμή (Price – p):

Το οριακό κόστος δείχνει το ρυθμό με τον οποίο μεταβάλλεται το συνολικό κόστος (Total Cost, TC), όταν μεταβάλλεται η παραγωγή Q κατά μία μονάδα.

$$\text{Οριακό Κόστος (Marginal Cost - MC)} = \frac{\text{Μεταβολή Συνολικού Κόστους (TC)}}{\text{Μεταβολή του Προϊόντος (Q)}}$$

και αλγεβρικά:

$$MC = \frac{\Delta(TC)}{\Delta Q}$$

Και επειδή στη μεταβολή του συνολικού κόστους (TC) συμμετέχει μόνο το μεταβλητό κόστος (Variable Cost – VC), ενώ το σταθερό δεν μεταβάλλεται (Fixed Cost – FC):

$$MC = \frac{\Delta(TC)}{\Delta Q} = \frac{\Delta(FC + VC)}{\Delta Q} = \frac{\Delta FC + \Delta VC}{\Delta Q}$$

$$MC = \frac{\Delta(TC)}{\Delta Q} = \frac{\Delta(FC + VC)}{\Delta Q} = \frac{\Delta FC + \Delta VC}{\Delta Q} \xrightarrow{\Delta FC = 0} MC = \frac{\Delta VC}{\Delta Q}$$

$$p = MC = MR^{23}$$

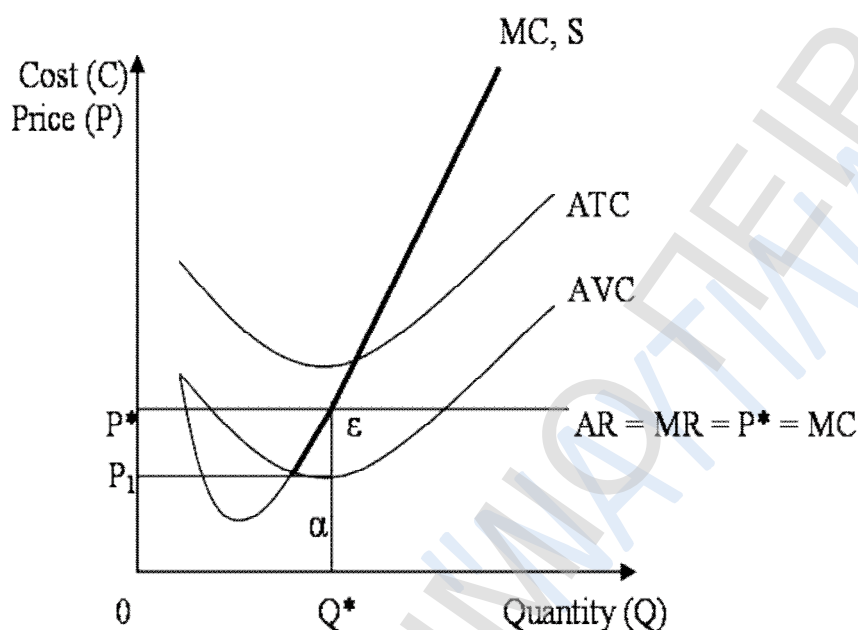
Η επιχείρηση πρέπει λοιπόν να γνωρίζει ότι όταν $MC < MR$ ή $MC < p$, τότε θα παρουσιάσει κέρδη και όταν $MC > MR$ ή $MC > p$, τότε μόνο θα έχει ζημιές. Αυτό σημαίνει ότι, αν η τιμή του προϊόντος ή της υπηρεσίας μεταβληθεί, η επιχείρηση οφείλει να μεταβάλλει την παραγόμενη και συνεπώς την προσφερόμενη ποσότητα ακολουθώντας την καμπύλη του οριακού κόστους. Άρα, η καμπύλη προσφοράς (Supply, S) είναι το ανερχόμενο τμήμα της καμπύλης του οριακού κόστους (MC), που βρίσκεται πάνω από την καμπύλη του μέσου μεταβλητού κόστους (Average Variable Cost – AVC).

²³Ο βασικός αυτός κανόνας ισορροπίας ισχύει σε συνθήκες τέλει ανταγωνισμού (ΤΑ).

Ο τύπος του μέσου μεταβλητού κόστους είναι:

$$AVC = \frac{\text{Μεταβλητό Κόστος}}{\text{Ποσότητα Παραγωγής}} = \frac{VC}{Q}$$

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 9: το σημείο ισορροπίας (ε) για τον τέλει ανταγωνισμό (TA) και η καμπύλη προσφοράς (S)

Σημειώνουμε ότι το συνολικό κέρδος (Total Revenue – TR) για την επιχείρηση είναι το εμβαδόν του παραλληλογράμμου $P^*P_1\alpha\epsilon \Rightarrow TR = P^* * Q^*$, το κατά μονάδα κέρδος προϊόντος είναι $\alpha\epsilon = 0P^* - 0P_1$, P^* η τιμή ισορροπίας και Q^* η ποσότητα ισορροπίας.

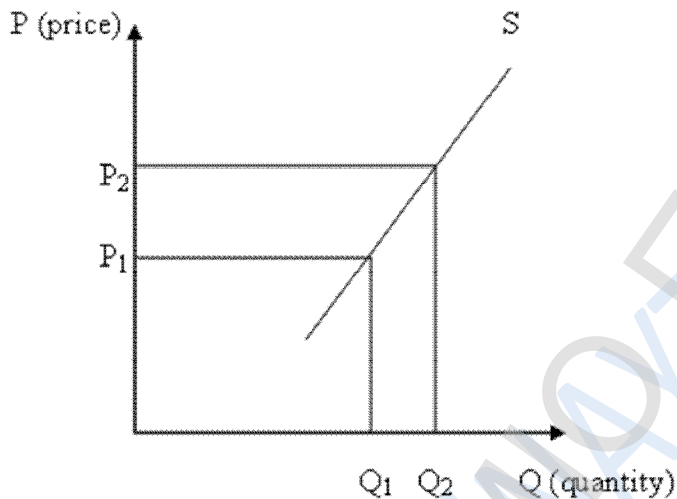
Έπειτα από την βασική – κλασική ανάλυση γύρω από την πολιτική της παραγόμενης ποσότητας για μια οποιαδήποτε επιχείρηση που λειτουργεί στον τέλει ανταγωνισμό²⁴, οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά για μεταφορικές υπηρεσίες είναι²⁵:

²⁴Όπως έχει αναφερθεί ο τομέας των μεταφορών παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία ως προς τις μορφές της αγοράς. Για κάθε μια, η ισορροπία, δηλαδή το σημείο για το οποίο η προσφορά αντιστοιχεί στην τιμή όπου μεγιστοποιείται το κέρδος της επιχείρησης, προσεγγίζεται με διαφορετικό τρόπο. Στην εργασία μας, ως εισαγωγική παρατήρηση της υποενότητας αυτής, αναλύσαμε την ισορροπία στον Τέλειο Ανταγωνισμό (TA).

²⁵Σαμπράκος Ευάγγελος op. cit.

- η τιμή της προσφερόμενης υπηρεσίας \square όταν αυξάνεται η τιμή, αυξάνεται και η προσφερόμενη ποσότητα, και αντίστροφα, όταν μειώνεται η τιμή, μειώνεται και η προσφερόμενη ποσότητα (νόμος της προσφοράς).

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 10: η προσφερόμενη ποσότητα σε διαφορετικό επίπεδο τιμών

Για τον προσδιορισμό της σχέσης μεταξύ της προσφοράς και της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας, οι οικονομολόγοι καταφεύγουν στην έννοια της ελαστικότητας της προσφοράς (ϵ_s), η οποία μετράει την αντίδραση της προσφοράς στις μεταβολές της τιμής και ορίζεται ως ο λόγος της ποσοστιαίας μεταβολής της προσφερόμενης υπηρεσίας προς την ποσοστιαία μεταβολή της τιμής:

$$\epsilon_s = \frac{\text{ποσοστιαία μεταβολή στην προσφερόμενη μεταφορική υπηρεσία}}{\text{ποσοστιαία μεταβολή στην τιμή}}$$

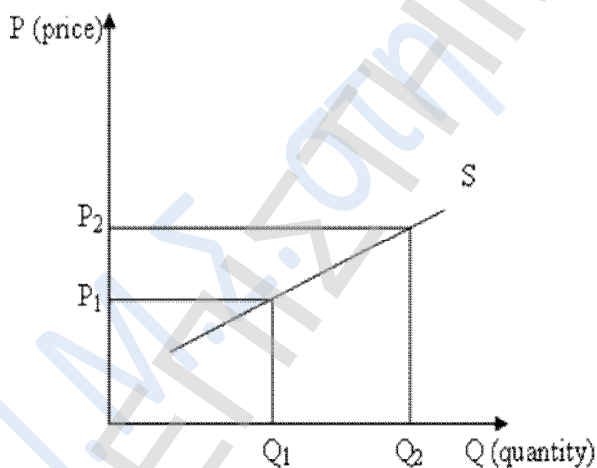
ή αλγεβρικά:

$$\epsilon_s = \frac{\frac{\Delta q}{Q_1}}{\frac{\Delta p}{P_1}} = \frac{\Delta q * P_1}{\Delta p * Q_1}$$

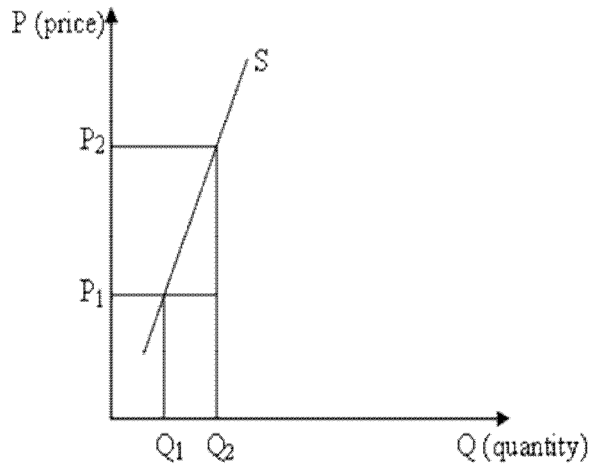
Όταν η ελαστικότητα της προσφοράς (ϵ_s) είναι μεγαλύτερη της μονάδας ($\epsilon_s > 1$), τότε η προσφορά είναι *ελαστική*, γιατί η ποσοστιαία μεταβολή της ποσότητας είναι μεγαλύτερη από την ποσοστιαία μεταβολή της τιμής που επέφερε τη μεταβολή (δηλαδή, $|\% \Delta Q| > |\% \Delta P|$). Αν όμως, $0 < \epsilon_s < 1$, τότε η προσφορά είναι *ανελαστική* και η ποσοστιαία μεταβολή της ποσότητας είναι μικρότερη από την ποσοστιαία μεταβολή της τιμής ($|\% \Delta Q| < |\% \Delta P|$). Υπάρχει και η ακραία περίπτωση της *πλήρως ανελαστικής προσφοράς*, όπου $\epsilon_s = 0$, όταν ισχύει $|\% \Delta Q| = |\% \Delta P|$.

Η προσφορά για μεταφορικές υπηρεσίες θεωρείται *συνήθως ανελαστική κατά την βραχυπρόθεσμη περίοδο*, ενώ *μεσοπρόθεσμα και πολύ περισσότερο μακροπρόθεσμα χαρακτηρίζεται ως ελαστική*. Ο λόγος είναι ότι οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν προβλήματα στα πρώτα βήματα τους – τεχνικά ή/και θεσμικά – και με την πάροδο του χρόνου, καταφέρνουν και προσαρμόζονται καλύτερα στις απαιτήσεις του περιβάλλοντος τους.

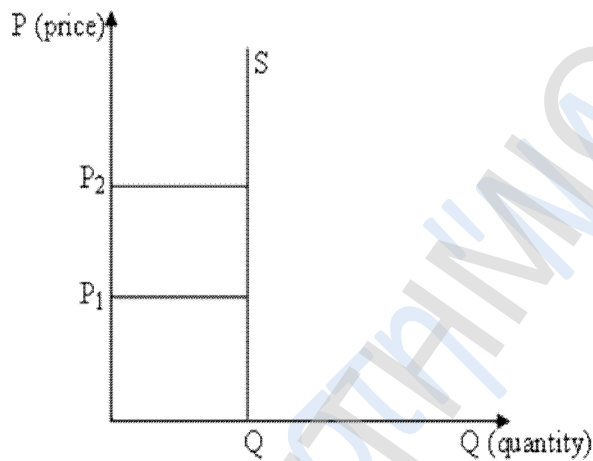
Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 11: ελαστική προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας



Διάγραμμα 12: ανελαστική προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας

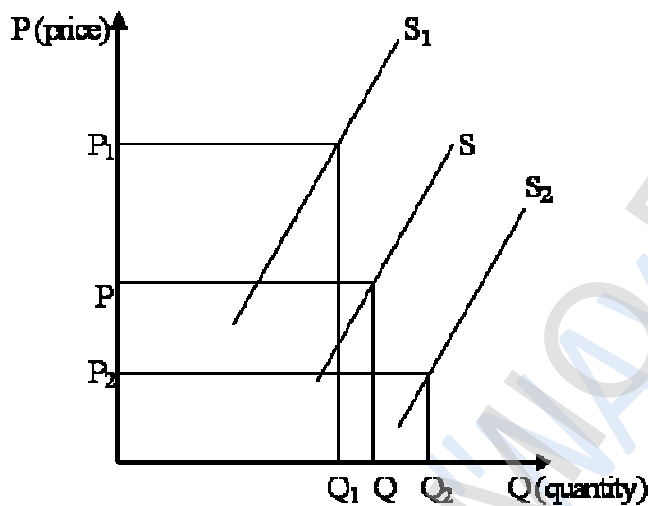


Διάγραμμα 13: πλήρως ανελαστική προσφορά της παρεχόμενης μεταφορικής υπηρεσίας

- η τιμή των παραγωγικών συντελεστών \Rightarrow η μεταβολή της τιμής ενός ή περισσότερων από τους συντελεστές που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορικές υπηρεσίες – της γης, του κεφαλαίου, της εργασίας – συνεπάγεται τη μεταβολή του κόστους προσφοράς τους. Αν υπάρχει αύξηση των τιμών των παραγωγικών συντελεστών, αυξάνεται το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας για κάθε επίπεδο της προσφερόμενης υπηρεσίας. Αυτό σημαίνει μετατόπιση της καμπύλης του οριακού κόστους προς τα πάνω και αριστερά. Η καμπύλη προσφοράς από τη θέση S , μετατοπίζεται στη θέση S_1 και η προσφερόμενη ποσότητα Q στην τιμή P τώρα μειώνεται σε Q_1 , η οποία αντιστοιχεί σε

μεγαλύτερη τιμή P_1 . Το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει, όταν μειώνονται οι τιμές των παραγωγικών συντελεστών για την υπηρεσία, με αποτέλεσμα να μειώνεται το κόστος προσφοράς. Η καμπύλη μετατοπίζεται από S στη θέση S_2 .

Διαγραμματικά:

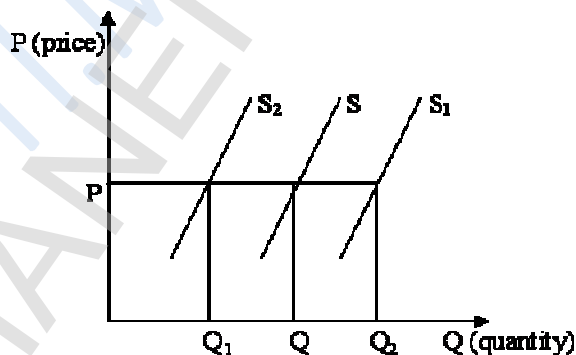


Διάγραμμα 14: η προσφορά με βάση την τιμή των παραγωγικών συντελεστών

- οι τιμές στις υποκατάστατες ή/και συμπληρωματικές υπηρεσίες $\square \rightarrow$ η ύπαρξη ή μη μιας υποκατάστατης ή συμπληρωματικής υπηρεσίας θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από τους σχεδιαστές της στρατηγικής της προσφοράς που θα ακολουθήσει μια επιχείρηση στον κλάδο των μεταφορών. Για την οδική μεταφορά των εμπορευμάτων από το λιμάνι του Πειραιά στη Λαμία με φορτηγά container, θα πρέπει να συνυπολογιστούν αφενός μεν οι τρέχουσες τιμές των ήδη υφισταμένων μεταφορικών επιχειρήσεων και αφετέρου οι τιμές των λιμενικών παροχών στο λιμάνι που χρησιμοποιούνται στην φορτοεκφόρτωση ή των διοδίων για τη διέλευση στην Εθνική Οδό. Μια αύξηση του κόστους των βοηθητικών αυτών υπηρεσιών, θα σημαίνει και μείωση της προσφοράς, τηρουμένων των αναλογιών της τιμής μεταφοράς των αγαθών με άλλο υποκατάστατο μέσο (λόγου χάρη τον σιδηρόδρομο),

- η τεχνολογία \Rightarrow η βελτίωση της τεχνολογίας υπαγορεύει μεταβολή στη συνάρτηση παραγωγής. Οδηγεί σε αύξηση της προσφοράς, ενώ η χειροτέρευση του επιπέδου της τεχνολογίας στο αντίθετο. Αν βελτιωθεί η τεχνολογία, άμεση συνέπεια της αύξησης της προσφοράς είναι η μείωση του μέσου και οριακού κόστους της προσφερόμενης υπηρεσίας, αφού με τους ίδιους παραγωγικούς συντελεστές και εφόσον οι τιμές τους παραμένουν σταθερές, προσφέρουμε περισσότερο. Για παράδειγμα, αν αντικατασταθούν τα παμπάλαια υπεραστικά λεωφορεία με νεότερης τεχνολογίας, θα μπορούσαμε να μειώσουμε τα έξοδα διαδρομών (λιγότερη μηχανολογική συντήρηση από προβλήματα βλάβης, λιγότερα έξοδα καυσίμων λόγω καλύτερης απόδοσης της μηχανής) και εφόσον ο μισθός των υπαλλήλων (παραγωγικός συντελεστής εργασία) – των οδηγών, εκδοτών, ελεγκτών – παραμείνει σταθερός, θα είμαστε σε θέση να αυξήσουμε τη συχνότητα των δρομολογίων. Αποτέλεσμα είναι να έχουμε μετατόπιση της καμπύλης προς τα δεξιά και σε αντίθετη περίπτωση στα αριστερά. Η επένδυση στη νέα τεχνολογία θεωρείται επείγουσα και σε πολλές περιπτώσεις αναγκαιότητα για τον επιχειρηματία. Και αυτό, γιατί, εκτός από το μειωμένο κόστος, η βελτίωση της τεχνολογίας είναι δυνατό να αποτελεί και παράγοντα για την ποιότητα της υπηρεσίας εκ μέρους του καταναλωτή – λιγότερος απαιτητός χρόνος για την πραγματοποίηση της ίδιας διαδρομής, παροχή επιπρόσθετων ανέσεων, διευκολύνσεων.

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 15: η τεχνολογία και η προσφορά

- οι επιμέρους σκοποί που υπηρετούν οι επιχειρήσεις με μεταφορικές υπηρεσίες \Rightarrow *δεν έχουν όλες οι επιχειρήσεις στον κλάδο των μεταφορών ως κύριο αυτοσκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους. Οι δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών, όπως τα αστικά λεωφορεία στην Αθήνα – Πειραιά, θέτουν ως πρωταρχικό στόχο την κοινωνική ωφέλεια. Πολλές από τις διαδρομές, που εκτελούν καθημερινά, δεν αποφέρουν αξιόλογα κέρδη και θα μπορούσαν να καταργηθούν. Κάτι τέτοιο όμως αντίκειται στις αρχές του Κοινωνικού Κράτους, που οφείλει να τηρεί μια σύγχρονη συντεταγμένη πολιτεία, που σέβεται τους πολίτες της. Ακόμη, λόγοι περιφερειακής ανάπτυξης ή ανισοκατανομής του εισοδήματος σε πολίτες φτωχικών περιφερειών επιβάλλουν τη συνέχιση μη αποδοτικού μεταφορικού έργου. Και στον ιδιωτικό τομέα, παρατηρούμε πως η προσφορά δε λογίζεται πάντοτε με βάση τους οικονομικούς όρους κόστους – ιδιωτικού οφέλους. Τα επίπεδα της καθορίζονται αναφορικά με το γόητρο των επιχειρήσεων, τις ελπίδες για όσο μεγαλύτερη παραμονή στην αγορά, παρά τις δύσκολες συγκυρίες, τη στρατηγική σταδιακής περιθωριοποίησης των ανταγωνιστών από την αγορά. Πολλά από τα δρομολόγια σε άγονες γραμμές εταιρειών της ακτοπλοΐας μας γίνονται με την τιμή των ναύλων να καλύπτει μόλις τα τρέχοντα έξοδα.*
- άλλοι παράγοντες:
 - ✓ οι καιρικές συνθήκες \Rightarrow *οι καλές καιρικές συνθήκες που ευνοούν την προσφορά, συμβάλλουν στην αύξηση της, μετατοπίζοντας την καμπύλη προς τα κάτω και δεξιά, ενώ οι δυσμενείς μειώνουν την προσφορά και μετατοπίζουν την καμπύλη προς τα πάνω και αριστερά. Οι θαλάσσιες ακτοπλοϊκές διαδρομές στηρίζονται στην πρόβλεψη του καιρού και σε βαρείς χειμώνες αρκετές διακόπτονται, με τα πλοία να παραμένουν δεμένα στις προβλήτες των λιμένων, μέχρι να κοπάσουν οι δυνατοί άνεμοι.*
 - ✓ η ισχύουσα νομοθεσία \Rightarrow *όσο πιο περίπλοκο είναι το θεσμικό πλαίσιο για τις μεταφορές σε μια χώρα, τόσο πιο δύσκολο είναι για τους φιλόδοξους*

επιχειρηματίες να εισέλθουν στον κλάδο. Ειδικά για την Ελλάδα, η γραφειοκρατία με τις τόσες άδειες που απαιτούνται για την πραγματοποίηση μιας επιχειρηματικής ιδέας αποτελεί απαγορευτικό παράγοντα, που αποθαρρύνει τα σχέδια επιχειρηματικότητας προς υλοποίηση και όντας έτσι μικρός ο αριθμός των επιχειρήσεων, μειώνεται η προσφορά.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε πως η προσφορά για μεταφορές δίνεται συμβολικά από την συνάρτηση:

$$Q_a = f(P_a, P_b \dots P_n, e_p, t, g, w, l), \text{ όπου}$$

Q_a = το επίπεδο της προσφοράς της παρεχόμενης υπηρεσίας a ,

P_a = η τιμή της υπηρεσίας αυτής,

$P_b \dots P_n$ = η τιμή των υποκατάστατων/συμπληρωματικών της υπηρεσίας,

e_p = το επίπεδο ακρίβειας των συντελεστών παραγωγής,

t = η τεχνολογία,

g = οι στόχοι των επιχειρήσεων του κλάδου,

w = οι καιρικές συνθήκες,

l = οι νομοθετικοί κανονισμοί.

2.5. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΥΤΩΝ

Στο στάδιο αυτό και για να έχει μια πληρέστερη εικόνα ο αναγνώστης – ερευνητής για τον τομέα των μεταφορών, θα αρκεστούμε στην παρουσίαση κάποιων στατιστικών δεδομένων από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.) και την Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat).

Στον πίνακά 5, δίνεται η συμβολή των μεταφορών – μαζί με τις αποθηκεύσεις και τις επικοινωνίες – στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Α.Ε.Π.) της Ελλάδος για τα έτη 2000 – 2007 και στο διάγραμμα 6 η σύγκριση του τομέα των μεταφορών – για επιβάτες και εμπορεύματα – με το παραγόμενο Α.Ε.Π. των 27 χωρών – κρατών/μελών της

Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σημειώνουμε ότι το Α.Ε.Π. εκφράζεται σε τρέχουσες τιμές, οι επιβατικές μεταφορές σε χιλιομετρικό επιβάτη (επιβ/χλμ), οι εμπορευματικές σε χιλιομετρικό τόνο (τον/χλμ) και το έτος υπολογισμού είναι το 1995 (έτος βάσης).

Πρόκειται ολοφάνερα για τομέα επιχειρηματικής δραστηριότητας, που αποφέρει πολλά κέρδη, τόσο σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, αλλά και σε κοινοτικό.

Γ.Γ. ΕΣΥΕ

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ

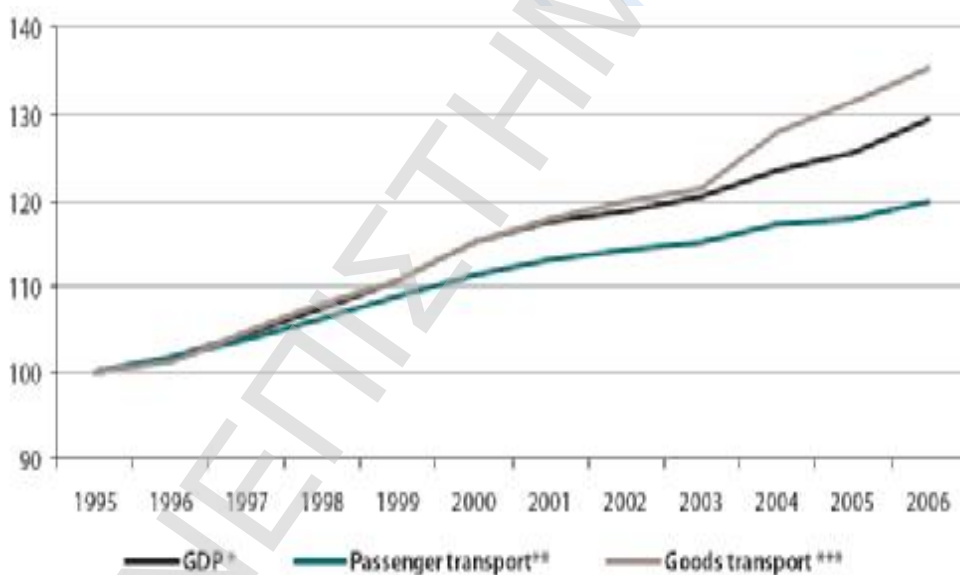
Σε εκατομμύρια €

IT τρέχουσες τιμές	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*
Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	9.339	10.357	11.445	13.394	15.963	16.159	17.524	19.441
Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	136.281	146.428	156.615	172.431	185.813	195.366	210.459	226.437
Ποσοστό %	6,88	7,07	7,3	7,76	8,42	8,27	8,32	8,58

* προσωρινά στοιχεία

Πηγή: Εθνικοί Λογαριασμοί, ΕΣΥΕ, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας

Πίνακας 5: η συμμετοχή των μεταφορών στο σχηματισμό του Α.Ε.Π.



* GDP at constant 1995 prices

** performance in passenger-kilometres of passenger cars, powered two-wheelers, buses & coaches, trams & metros, railways, intra-EU-sea and intra-EU-air

*** performance in tonne-kilometres of: road, rail, inland waterways, oil pipelines, intra-EU-sea and intra-EU-air

Πηγή: Eurostat (2009)

Διάγραμμα 16: οι επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές σε σχέση με το Α.Ε.Π. στην Ε.Ε. των 27 για τα έτη 1995 – 2006 (με έτος βάσης το 1995)

Στον πίνακα 6, παρουσιάζεται το σύνολο των Ετήσιων Ακαθάριστων Επενδύσεων της χώρας μας στον εξοπλισμό των μεταφορών σε σχέση με τη συνολική κεφαλαιουχική δαπάνη για την οικονομία, τα έτη 2000 – 2008. Το ποσοστό αντανακλά το μερίδιο που δαπανάται για τις μεταφορές, εξαιρουμένων των μεταβολών των αποθεμάτων.

Γ.Γ. ΕΣΥΕ

ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΣ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Σε εκατομμύρια €

Ι. Τρέχουσες τιμές	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*	2006*	2007*	2008*
Εξοπλισμός μεταφορών	3.692	3.667	6.007	6.854	6.821	5.464	4.927	7.246	7.401
Σύνολο	29.450	31.665	35.211	40.165	41.246	40.161	45.288	48.358	46.310
Μεταβολές αποθεμάτων	2.328	2.314	-274	2.040	972	-498	294	1.973	3.738
Ακαθ. Σχηματισμός Κεφαλαίου	31.778	33.979	34.937	42.205	42.218	39.663	45.582	50.331	50.048
Ποσοστό % (εκτός των αποθεμάτων)	12,53	11,58	17,06	17,06	16,5	13,6	10,87	14,98	15,98

*προσωρινά στοιχεία

Πίνακας 6: ακαθάριστες επενδύσεις στη χώρα για τα έτη 2000 – 2008

Η σημαντικότητα του τομέα αντλείται και από τα διάφορα υπολειπόμενα έργα υποδομών στις μεταφορές που θα πρέπει να γίνουν για τη γεφύρωση του χάσματος των οκτώ περιφερειών της Ελλάδος με τις αντίστοιχες πιο ανεπτυγμένες στην Ευρώπη. Με το σκεπτικό αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στις 10 Οκτωβρίου 2007 στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για τα έτη 2007 – 2013, θέτοντας τις αρχές και τις προτεραιότητες της υλοποίησής του. Για τα έργα, θα διατεθούν πόροι από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής αλλά και από τον ετήσιο προϋπολογισμό:

<u>Άξονας Προτεραιότητας</u>	<u>Ευρωπαϊκή Χρηματοδότηση</u>	<u>Εθνική Δημόσια Δαπάνη</u>	<u>Σύνολο Δημόσιας Δαπάνης</u>
Υποδομές οδικών μεταφορών	2 176 600 000	725 580 000	2 902 180 000
Υποδομές σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορικών	723 000 000	127 560 000	850 560 000
Δημόσιες αστικές συγκοινωνίες	411 550 000	241 550 000	653 100 000
Υποδομές αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών	274 000 000	66 330 000	340 330 000
Οδυσή ασφαλεία και ασφάλεια μεταφορικών δικτύων	43 200 000	43 200 000	86 400 000
Κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική διαχείριση μεταφορικών δικτύων	31 035 000	31 035 000	62 070 000
Τεχνική βοήθεια	40 775 864	40 775 864	81 551 728
Σύνολο	3 700 160 864	1 276 030 864	4 976 191 728

Πίνακας 7: οι επενδύσεις για τις υποδομές στην Ελλάδα του Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» για τα έτη 2007 – 2013

Στους πίνακες 8α, 8β και 8γ παρουσιάζεται η εξέλιξη των οχημάτων που κυκλοφορούν στη χώρα από το έτος 1985 έως 2007. Διαφαίνεται ότι, αθροιστικά, το αυτοκίνητο – και αμέσως μετά η μοτοσυκλέτα – είναι το μέσο εκείνο που προτιμάται και αυξάνεται με ραγδαίο ρυθμό. Το γεγονός αυτό έχει ως άμεση συνέπεια να εντείνεται ακόμη περισσότερο το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ιδιαίτερα στις μεγαλουπόλεις, όπου το βιοτικό επίπεδο επιβαρύνεται με τα αναπνευστικά προβλήματα. Αντίθετα, τα μέσα δημοσίας μεταφοράς – ελλείπει των πλεονεκτημάτων των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης – τυγχάνουν μιας γενικότερης απαξίωσης.

Έτη	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Κατηγορία Οχημάτων											
Συνολο	2.036.625	2.170.335	2.282.494	2.405.690	2.569.584	2.779.976	2.888.009	2.989.336	3.195.324	3.375.607	3.588.852
Αυτοκίνητα	1.874.330	1.996.661	2.099.241	2.207.695	2.350.037	2.523.382	259.334	2.649.562	2.087.447	2.946.654	3.113.184
Επιβατηγά	1.259.335	1.355.142	1.428.546	1.503.921	1.605.181	1.735.523	1.777.484	1.829.100	1.958.544	2.074.081	2.204.761
Δ.Χ.	33.265	33.319	33.408	33.435	33.518	33.537	33.543	33.556	33.560	33.560	33.560
Ι.Χ.	1.226.070	1.321.823	1.395.138	1.470.486	1.571.663	1.701.986	1.743.941	1.795.544	1.924.984	2.040.521	2.171.201
Λεωφορεία	19.234	19.482	19.745	20.074	20.653	21.430	22.080	22.674	23.206	23.540	24.600
Δ.Χ.	13.274	13.285	13.299	13.312	13.413	13.413	13.715	13.803	13.900	14.100	14.250
Ι.Χ.	5.960	6.197	6.446	6.762	7.240	7.240	8.365	8.871	9.306	9.440	10.350
Φορτηγά	595.761	622.037	650.950	683.700	724.203	724.203	792.770	797.788	825.697	849.033	883.823
Δ.Χ.	36.260	36.335	36.371	36.386	36.403	36.403	36.432	36.468	36.500	36.495	36.495
Ι.Χ.	559.501	585.702	614.579	647.314	687.800	687.800	756.338	761.320	789.197	812.538	847.328
Μοτοσυκλέτες	162.295	173.694	183.253	197.995	219.547	219.547	295.675	339.774	387.877	428.953	475.668
Επιβατηγές	151.648	163.100	172.679	187.423	208.972	208.972	285.106	329.235	377.367	418.458	465.144
Φορτηγές	10.647	10.594	10.574	10.572	10.575	10.575	10.569	10.539	10.510	10.495	10.524
Δ.Χ.	5.869	5.806	5.782	5.777	5.773	5.773	5.758	5.725	5.694	5.680	5.680
Ι.Χ.	4.778	4.788	4.792	4.795	4.802	4.802	4.811	4.814	4.816	4.815	4.844

Πίνακας 8α: τα οχήματα στην Ελλάδα (έτη 1985 – 1995)

Έτη	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Κατηγορία Οχημάτων								
Συνολο	3.797.234	4.048.471	4.323.118	4.690.412	5.060.885	5.389.996	5.693.008	5.967.610
Αυτοκίνητα	3.279.344	3.477.506	3.689.353	3.979.637	4.279.524	4.536.630	4.782.453	4.997.715
Επιβατηγά	2.339.421	2.500.099	2.675.676	2.928.881	3.195.065	3.423.704	3.646.069	3.839.549
Δ.Χ.	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560
Ι.Χ.	2.305.861	2.466.539	2.642.116	2.895.321	3.161.505	3.390.144	3.612.509	3.805.989
Λεωφορεία	25.096	25.622	23.320	26.769	27.037	27.115	27.247	27.139
Δ.Χ.	14.450	14.632	15.069	15.069	15.069	15.069	15.069	15.069
Ι.Χ.	10.646	10.990	11.251	11.700	11.968	12.046	12.178	12.070
Φορτηγά	914.827	951.785	987.357	1.023.987	1.057.422	1.085.811	1.109.137	1.131.027
Δ.Χ.	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495
Ι.Χ.	878.332	915.290	950.862	987.492	1.020.927	1.049.316	1.072.642	1.094.532
Μοτοσυκλέτες	517.890	570.965	633.765	170.775	781.361	853.366	910.555	969.895
Επιβατηγές	507.396	560.501	623.337	700.358	770.971	843.045	900.338	959.737
Φορτηγές	10.494	10.464	10.428	10.417	10.390	10.321	10.217	10.158
Δ.Χ.	5.680	5.680	5.680	5.660	5.660	5.660	5.660	5.660
Ι.Χ.	4.814	4.784	4.768	4.757	4.661	4.557	4.557	4.498

Πίνακας 8β: τα οχήματα στην Ελλάδα (έτη 1996 – 2003)

Έτη	2004	2005	2006	2007
Κατηγορία Οχημάτων				
Σύνολο	6.302.033	6.640.613	6.995.659	7.380.265
Αυτοκίνητα	5.259.428	5.516.441	5.789.943	6.081.577
Επιβατηγά	4.073.511	4.303.129	4.543.016	4.798.530
Δ.Χ.	33.560	33.560	33.560	33.560
Ι.Χ.	4.039.951	4.269.569	4.509.456	4.764.970
Λεωφορεία	26.780	26.829	26.938	27.102
Δ.Χ.	15.069	15.069	15.069	15.069
Ι.Χ.	11.711	11.760	11.869	12.033
Φορτηγά	1.159.137	1.186.483	1.219.889	1.255.945
Δ.Χ.	36.495	36.495	36.495	36.495
Ι.Χ.	1.122.642	1.149.988	1.189.394	1.219.450
Μοτοσυκλέτες	1.042.605	1.124.172	1.205.816	1.298.688
Επιβατηγές	1.032.511	1.114.099	1.195.732	1.288.585
Φορτηγές	10.094	10.073	10.084	10.103
Δ.Χ.	5.660	5.660	5.660	5.660
Ι.Χ.	4.434	4.413	4.424	4.443

Πίνακας 8γ: τα οχήματα στην Ελλάδα (έτη 2004 – 2007)

Πηγή: ΕΣΥΕ

Στους πίνακες 9α και 10, αναλύεται η αεροπορική και σιδηροδρομική κίνηση – στο σύνολό της – για τα έτη 1998 – 2008 και 2003 – 2007 αντίστοιχα.

Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού :1998-2008					
Έτος	Πτήσεις αεροσκαφών	Επιβάτες (γνήσιες)		Εμπορεύματα και ταχυδρομείο (τόνοι)	
		Επιβισθόντες	Αποβιβισθόντες	Φορτωθέντα	Εκφορτωθέντα
1998	343.414	13.932	14.524	62.986	87.383
1999	396.624	16.346	16.459	58.765	89.600
2000	427.309	18.314	17.918	65.933	90.394
2001	403.170	17.856	17.591		(¹)136.534
2002	366.524	16.750	16.672		}127.106
2003	395.807	17.054	16.973		}127.856
2004	408.561	17.805	17.582		}133.496
2005	403.129	18.319	18.131		}133.652
2006	429.488	19.454	19.265		}143.958
2007	455.199	20.785	20.530	61.418	82.476
2008	426.361	20.523	20.343		}139.105

(1) Από το έτος 2001-2006 τα φορτωθέντα και εκφορτωθέντα εμπορεύματα δηλώνονται συνολικά.

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Πίνακας 9α: η ανάλυση της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα (έτη 1998 – 2008)

Στον πίνακα 9β, παρουσιάζεται η εγχώρια και διεθνής κίνηση ανά λιμένα, επιβατών και εμπορευμάτων για το έτος 2008.

Domestic and international air traffic, by airport: 2008				
Αερολιμένες	Πτήσεις αεροσκαφών			Εμπορεύματα και Ταχυδρομείο (τόνοι)
	Αναχωρήσεις- Αφίξεις	Επιβασθέντες	Αποβισθέντες	Φορτωθέντα και Εκφορτωθέντα
Σύνολο	426.361	20.523.231	20.342.938	139.104.524
Αθηνών "Ελ.Βενιζέλος"	186.777	8.164.019	8.197.319	122.195.965
Αγιάλου (Βόλου)	254	13.259	12.900	-
Ακτιου (Πρεβέζης)	3.170	164.747	163.512	94
Αλεξανδρούπολης	3.204	149.721	145.458	781.471
Αράξου	1.228	53.285	52.887	-
Αστυπάλαιας	704	7.559	7.746	-
Ζακύνθου	6.720	478.521	473.083	-
Ηρακλείου	43.052	2.736.433	2.702.065	1.584.094
Θεσσαλονίκης	44.357	2.095.396	2.074.006	5.723.331
Ικαρίας	584	14.377	13.860	7.124
Ιωαννίνων	2.154	63.989	66.876	7.393
Καβάλας	3.598	160.055	158.792	180.190
Καλαμάτας	1.044	39.642	39.383	-
Κάλυμνος	626	7.176	10.823	11.215
Καρπάθου	3.422	85.317	83.718	60.287
Κάσου	1.500	4.021	3.363	6.742
Καστελλοριζίου	371	3.929	4.439	3.879
Καστοριάς	280	2.829	2.440	-
Κερκύρας	14.950	977.334	966.168	798.997
Κεφαλληνίας	4.504	213.988	211.191	12.214
Κοζάνης	150	885	1.042	-
Κυθήρων	617	14.316	14.278	34.017
Κώ	13.122	842.002	802.751	666.476
Λέρου	1.338	14.783	16.049	21.212
Λήμνου	3.078	60.140	57.599	348.034
Μήλου	1.232	13.696	18.355	48.340
Μυκόνου	5.072	207.472	203.410	118.698
Μυτιλήνης	7.764	271.738	264.054	968.409
Νάξου	820	15.673	13.160	-
Πάρου	1.546	13.296	20.056	2.013
Ρόδου	30.901	1.795.948	1.770.857	2.172.481
Σάμου	6.112	233.209	227.675	531.356
Σαντορίνης	8.244	384.244	347.851	172.630
Σητείας	1.738	20.025	20.167	10.278
Σκιάθου	2.296	123.529	121.396	-
Σκύρου	560	5.427	5.305	-
Σύρου	174	2.190	1.609	-
Χανίων	14.684	940.511	926.253	2.101.480
Χίου	4.414	128.550	121.042	536.104

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Πίνακας 9β: η ανάλυση της αεροπορικής κίνησης κατά αερολιμένα το 2008

Μεταφορικό έργο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος(ΟΣΕ) : 2003-2007					
Επιβάτες και Εμπορεύματα	2003	2004	2005	2006	2007
1.ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
Α' Αριθμός επιβατών (σε χιλιάδες)					
1.Εσωτερικού	8713	9322	9734	9233	9646 ⁽¹⁾
Σιδηροδρόμων	8713	9322	9734	9233	9646
2.Εξωτερικού	171	161	225	288	357
Αναχωρήσεις	86	83	116	146	180
Αφίξεις	85	78	109	142	177
Β' Χιλιομετρικοί επιβάτες (σε εκατομμύρια)					
1.Εσωτερικού	1538	1636	1804	1748	1852
Σιδηροδρόμων	1538	1636	1804	1748	1852
2.Εξωτερικού	36	33	50	63	77
Αναχωρήσεις	18	17	26	33	40
Αφίξεις	18	16	24	30	37
II. ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ					
Α' Εμπορεύματα (χιλιάδες τόνοι)					
1. Εσωτερικού	763	997	691	564	572
2. Εξωτερικού	1207	1397	1626	2347	2674
Φορτωθέντα	166	281	313	768	705
Εκφορτωθέντα	1041	1116	1313	1579	1969
3.Διαμετακομίσεις	622	574	741	973	1697
Β' Χιλιομετρικοί τόνοι εμπορευμάτων (σε εκατομμύρια)					
1. Εσωτερικού	194	255	149	129	193
2. Εξωτερικού	213	290	403	388	497
Φορτωθέντα	27	60	87	91	106
Εκφορτωθέντα	186	230	316	297	391
3.Διαμετακομίσεις	50	47	62	145	145

(1) Το επιβατικό έργο του Προαστιακού μετά την απορρόφησή του από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις 13/7/2007 και μέχρι το τέλος του 2007 αντιστοιχεί σε 3.209.188 επιβάτες.

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 10: μεταφορικό έργο σιδηροδρόμου (έτη 1997 – 2007)

Στον πίνακα 11α δίνεται η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου με 100 ΚΟΧ και άνω και στον πίνακα 11β συνολικά, για τα έτη 2000 – 2008. Προκειμένου να γίνει σύγκριση, έχει υπολογιστεί το ποσοστό της χωρητικότητας των πλοίων κάθε κατηγορίας με έτος βάσης το 2000:

Τέλος Περιόδου	Φορτηγά			Δεξαμενόπλοια			Επιβατηγά και λοιπά		
	Αρ. Πλοίων	Χωρητικότητα		Αρ. Πλοίων	Χωρητικότητα		Αρ. Πλοίων	Χωρητικότητα	
		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0
2000	625	11.886.223	100,00	457	14.096.351	100,00	885	1.345.872	100,00
2001	653	12.681.400	106,7	470	16.171.423	114,7	928	1.922.534	142,8
2002	643	12.720.787	107,0	477	16.113.294	114,3	942	1.987.219	147,7
2003	653	14.004.731	117,8	486	17.503.460	124,2	952	1.900.744	141,2
2004	661	14.630.180	123,1	474	17.934.542	127,2	959	1.767.759	131,3
2005	631	14.106.511	118,7	465	17.248.594	122,4	945	1.773.825	131,8
2006	629	14.227.691	119,7	465	18.381.517	130,4	914	1.651.950	122,7
2007	627	14.554.064	122,4	505	21.489.262	152,4	917	1.679.474	124,8
2008	626	15.078.971	126,9	521	22.318.727	158,3	935	1.758.513	130,7

Περιλαμβάνονται και τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα

(1) Πλοία ρυμουλκά, ναυαγοσωστικά, αλιευτικά, τοποθετήσεως υποβρυχίων καλωδίων κλπ

ΚΟΧ = Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 11α: ο ελληνικός εμπορικός στόλος ανά κατηγορία (2000 – 2008)

Τέλος Περιόδου	Αρ. Πλοίων	Σύνολο	
		Χωρητικότητα	
		ΚΟΧ	Δείκτης 2000=100,0
2000	1.967	27.328.446	100,00
2001	2.051	30.775.357	112,6
2002	2.062	30.821.300	112,8
2003	2.091	33.408.935	122,2
2004	2.094	34.332.481	125,6
2005	2.041	33.128.930	121,2
2006	2.008	34.261.158	125,4
2007	2.049	37.722.800	138,0
2008	2.082	39.156.211	143,3

Πίνακας 11β: η συνολική εμπορική δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου (2000 – 2008)

Γενικά, η προτίμηση των μεσών μεταφοράς είναι:

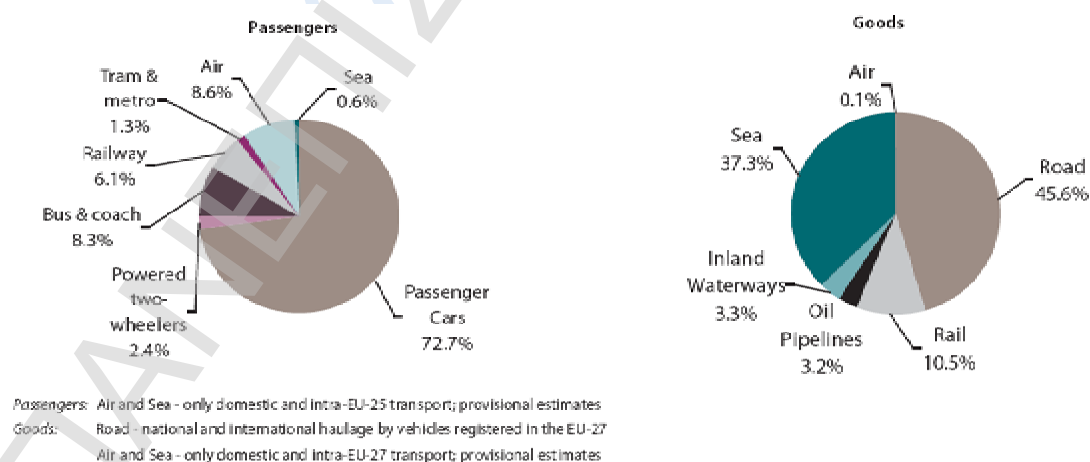
Ø για τους επιβάτες:

- i. το αυτοκίνητο,
- ii. το αεροπλάνο,
- iii. τα αστικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία),
- iv. ο σιδηρόδρομος,
- v. οι μοτοσυκλέτες,
- vi. το metro, το tram (σε μεγάλα αστικά κέντρα),
- vii. το πλοίο.

Ø για τα εμπορεύματα:

- i. οι οδικές μεταφορές,
- ii. οι θαλάσσιες μεταφορές,
- iii. οι σιδηροδρομικές μεταφορές,
- iv. οι ποτάμιες μεταφορές,
- v. οι αγωγοί (pipelines),
- vi. οι αεροπορικές μεταφορές.

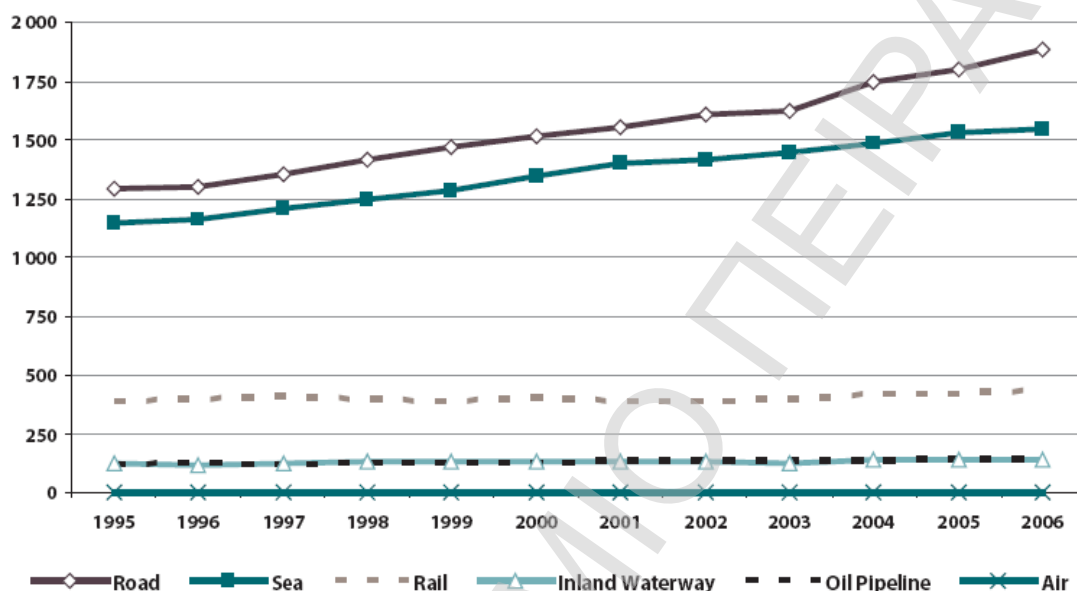
Το σχεδιάγραμμα 7 (πίτα) είναι ενδεικτικό της προτίμησης και αναφέρεται στο ποσοστό που κατέχει το κάθε μέσο μεταφοράς για επιβάτες και εμπορεύματα στα 27 κράτη/μέλη της Ε.Ε. για το έτος 2006.



Πηγή: Eurostat

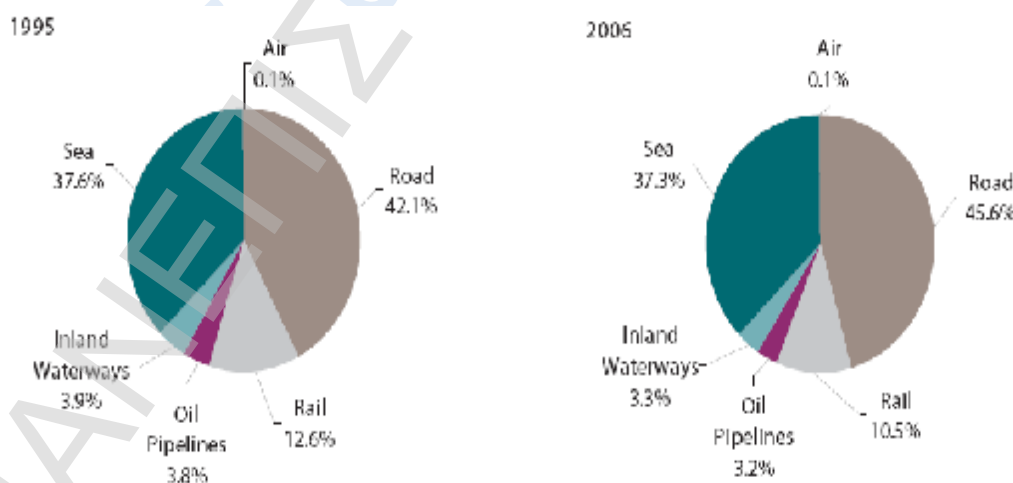
Διάγραμμα 17 (πίτα): η κατανομή ανά μέσο μεταφοράς για επιβάτες και εμπορεύματα στην Ε.Ε. των 27 (έτος 2006)

Στο διάγραμμα 18, παριστάνεται η μεταφορά των διαφόρων εμπορευμάτων ανά μέσο μεταφοράς για τα έτη 1995 – 2006 για τα 27 κράτη μέλη της Ε.Ε. Η μεταφορά εκφράζεται και σε ποσοστό για τα έτη 1995 και 2006, υποδεικνύοντας ότι μικρές – μη αξιόλογες μεταβολές έχουν επέλθει για το κάθε μέσο ξεχωριστά.



Πηγή: Eurostat

Διάγραμμα 18: η μεταφορά εμπορευμάτων ανά μέσο στην Ε.Ε. των 27 τα έτη 1995 – 2006 (σε δισ. τον/χιλ)



Πηγή: Eurostat

Διάγραμμα 19: σύγκριση της μεταφορά εμπορευμάτων ανά μέσο στην Ε.Ε. των 27 τα έτη 1995 και 2006

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.

Η προσπάθεια προς μια Ενωμένη Ευρώπη άρχισε αμέσως μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Οι Ευρωπαίοι πολιτικοί αποφάσισαν να παραμερίσουν τις μεταξύ τους διαφορές και να προχωρήσουν σε μια στενότερη συνεργασία, αρχικά στον οικονομικό τομέα – με τη *Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.)* – και στον πολιτικό με τη *Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)*.

Το οικοδόμημα αυτό απέκτησε θεσμούς – μεταξύ των οποίων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή, το Δικαστήριο και το Ελεγκτικό Συνέδριο – και ανέπτυξε την έως σήμερα δράση του, βασισμένο απ' τη μια μεριά στη *Συνθήκη της Ρώμης (25 Μαρτίου 1957)* για την ίδρυση της Ε.Κ. και απ' την άλλη στη *Συνθήκη του Μάαστριχτ (7 Φεβρουαρίου 1992)*.

Με την τελευταία, ιδρύθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση, θεσπίστηκε η Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας (ΚΕΠΠΑ), η συνεργασία στους τομείς Δικαιοσύνης και των Εσωτερικών Υποθέσεων (ΣΔΕΥ), αλλά τροποποιήθηκαν ακόμη οι Ιδρυτικές Συνθήκες των τριών Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – η Ε.Ο.Κ. (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα), η Ε.Κ.Α.Χ. (Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα), η Ε.Κ.Α.Ε. (Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας).

Αργότερα, στις 2 Οκτωβρίου 1997 και 26 Φεβρουαρίου 2001, υπογράφηκαν αντίστοιχα οι *Συνθήκες του Άμστερνταμ* και της *Νίκαιας*, με αξιόλογες τροποποιήσεις προς την λεγόμενη «*Ευρωπαϊκή ενοποίηση*»²⁶.

Ήδη από τη Συνθήκη της Ρώμης του 1957, προβλεπόταν η εφαρμογή μιας *Κοινής Πολιτικής Μεταφορών*²⁷.

Η Συνθήκη της Ε.Ο.Κ. απέβλεπε σε μια *κοινή πολιτική για τις χερσαίες μεταφορές* – τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και τις ποτάμιες – αλλά όχι για τις θαλάσσιες και τις εναέριας. Σύμφωνα με το άρθρο 80 ΣΕΚ, το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Ιδιαίτερη έμφαση δίνονταν στις οδικές μεταφορές, οι οποίες συνιστούσαν

²⁶Κανελλόπουλου Παναγιώτη, 1999, *Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής ένωσης: η συνθήκη του Άμστερνταμ*, Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

²⁷Παπαστάμκου Γεώργιου, 2000, *Κοινοτικός οικονομικός χώρος: Ευρωπαϊκές πολιτικές*, Αθήνα: Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.

το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών της Κοινότητας (περίπου 70%).

Οι δυο διευρύνσεις της τότε Ε.Ο.Κ. με την είσοδο νέων κρατών – μελών, όπως των παραδοσιακά ναυτιλιακών δυνάμεων, της Μεγάλης Βρετανίας, της Ιρλανδίας, της Δανίας (το 1973) και της Ελλάδος (το 1981), διαφοροποίησε την κατάσταση και σήμαινε την αναγκαιότητα για νέες προτεραιότητες.

Μάλιστα, αμέσως μετά την ιστορική καταδικαστική απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που εκδόθηκε το 1985, με την οποία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο – ύστερα από υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – είχε στραφεί εναντίον του Συμβουλίου, παραπέμποντας το²⁸ για την αδικαιολόγητη καθυστέρηση προόδου στην υιοθέτηση μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και για παραμέληση των καθηκόντων που του είχαν ανατεθεί με τη Συνθήκη, άρχισαν να γίνονται πιο σαφή βήματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Με την *Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη* (17 Φεβρουαρίου 1986) όμως, η οποία καθιέρωνε μια κοινή εσωτερική αγορά, τα κράτη – μέλη άρχισαν να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους την πολιτική αυτή διάσταση. Μια ολοκληρωμένη κοινή πολιτική των μεταφορών, θα ευνοούσε περισσότερο τη στενότερη συνεργασία σε οικονομικό επίπεδο, το άνοιγμα των αγορών και θα συνέβαλλε μελλοντικά στην σταδιακή σύγκλιση των οικονομιών, μαζί με τα οφέλη που αυτή συνεπάγεται.

«Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, μέσα στον οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων, των υπηρεσιών και των κεφαλαίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας συνθήκης.» (*Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, άρθρο 13, παρ. 2*).

Με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, τέλος, δόθηκαν πιο ολοκληρωμένες αρμοδιότητες στην Ε.Ε. για συντονισμό των προσπαθειών στον τομέα των μεταφορών. Πλέον, τίθενται οι αρχές και οι βάσεις για την επίτευξη του στόχου με πιο συγκεκριμένο κάθε φορά σχεδιασμό. Ο ρόλος και η θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναβαθμίζονται – μέσω της διαδικασίας της συναπόφασης και του δικαιώματος της αρνησικυρίας – , οι τομείς αρμοδιότητας και ανάληψης πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για εισαγωγή ζητημάτων λήψης πολιτικών αποφάσεων ενισχύονται, ενώ παραγκωνίστηκε η πρωτοκαθεδρία του Συμβουλίου. Η Ε.Ε. γίνεται

²⁸ Διαδικασία άρθρου 232 ΣΕΚ (πρώην άρθρο 175 Συν ΕΟΚ).

ισχυρότερος οργανισμός οικονομικής και πολιτικής συνεργασίας για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων, με πιο δυνατό το αίσθημα της δημοκρατικής έκφρασης.

3.1. ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Αρχικά, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών – μελών στην Κοινότητα γίνονταν σε διμερές επίπεδο, σύμφωνα με ένα σύστημα ποσοτικών περιορισμών και την έκδοση ειδικών αδειών με ποιοτικούς όρους (φορολογικούς, τεχνικούς, ασφαλείας). Με την εκπλήρωση των απαιτούμενων αυτών προϋποθέσεων, ο μεταφορέας αποκτούσε την άδεια του κοινοτικού μεταφορέα. Η άδεια αυτή παρέχονταν για έξι χρόνια, ωστόσο τα κριτήρια απόκτησης της ελέγχονταν κάθε τρία χρόνια. Η διαδικασία ελέγχου στον κοινοτικό οικονομικό χώρο απλοποιήθηκε. Μέχρι τη στιγμή αυτή, ο οδηγός που μετέφερε εμπορεύματα με το φορτηγό σε κράτος – μέλος της Κοινότητας, έπρεπε να είχε στη διάθεση του προς επίδειξη στους κοινοτικούς ελεγκτές μια πληθώρα εγγράφων. Με την πάροδο των ετών, όλες οι πληροφορίες για το επαγγελματικό καθεστώς του συγκεντρώθηκαν σε ένα ενιαίο έντυπο, την «βεβαίωση οδηγού», το οποίο αντικαθιστά τα έγγραφα διαμετακόμισης. Το κόμιστρο καθορίζονταν εντός ενός πλαισίου με ανώτερες και κατώτατες τιμές – «αμφοριακό κόμιστρο». Από το 1990, εφαρμόστηκε ένα ενιαίο σύστημα ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών με ενδεικτικά κριτήρια κόστους. Ο μεταφορέας συνεκτιμούσε την δαπάνη και διαπραγματευόταν την τελική τιμή με τον πελάτη – «κόμιστρο αναφοράς» (Κανονισμός 4058/89). Για την αποδοτικότητα των οδικών μεταφορών, αξιόλογος υπήρξε και ο Κανονισμός 3118/93, που καθόριζε τους όρους πρόσβασης σε ένα κράτος – μέλος μεταφορέων που προέρχονταν από κάποιο άλλο. Έτσι, εξασφαλίζεται η ελευθερία κινήσεως και εισόδου στο επάγγελμα, αρχές που παράλληλα με την εφαρμογή των άρθρων 43 – 48 της Συνθήκης ΕΚ για το δικαίωμα εγκατάστασης, κρίνονται επιτακτικές ώστε να ενοποιηθεί η αγορά.

Για τις μεταφορές επιβατών, αυτές ρυθμίζονται με βάση τον Κανονισμό 684/92. Επιτρέπει την παροχή υπηρεσιών μετακίνησης από πόλη σε πόλη και πίσω, με λεωφορείο ή πούλμαν και διανυκτέρευση. Επίσης, τροποποιείται η διαδικασία για τη χορήγηση αδειών για τους ενδοκοινοτικούς μεταφορείς. Τα απαραίτητα έγγραφα προβλέπονται στον Κανονισμό 2121/98. Ο Κανονισμός 12/98 αναγνωρίζει το δικαίωμα σε μεταφορείς

μη εγκατεστημένους σ' ένα κράτος – μέλος να μπορούν να πραγματοποιούν μεταφορές επιβατών σε αυτό.

Για την προώθηση του δικαιώματος της ελεύθερης εγκατάστασης μιας επιχείρησης σε κάποιο άλλο κράτος – μέλος, βασικός ανασταλτικός παράγοντας είναι οι δυσμενείς φορολογικές επιβαρύνσεις. *Η πολιτική φορολογικής εναρμόνισης του εν λόγω τομέα δεν αποτέλεσε ξεχωριστή πρόβλεψη απ' ότι ίσχυε στη γενική πολιτική φορολόγησης στην Κοινότητα.* Το Συμβούλιο – κατόπιν προτροπής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – στις 11 Απριλίου 1967, εξέδωσε την *Οδηγία 67/227, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών.* Το 1969, η *Οδηγία 69/463* εισήγαγε τον ειδικό *Φόρο Προστιθέμενης Αξίας της Κοινότητας.* Ακολούθησε, η *Οδηγία 77/388*²⁹, που περιλάμβανε ζητήματα σχετικά με την ομοιόμορφη φορολογική βάση (τις φορολογούμενες ή τις απαλλαγμένες του φόρου δραστηριότητες, τον τρόπο επιβολής του εκάστοτε φορολογικού συντελεστή), τα οποία προσδιόριζε με ακόμη μεγαλύτερη σαφήνεια.

Θα πρέπει να επισημάνουμε, ακόμη, την προσπάθεια για ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα επιβολής τελών, που αποτελούν έσοδα από τη χρήση των έργων υποδομής (*Οδηγία 1999/62*). Οι οδικοί μεταφορείς υποχρεούνται να έχουν στην κατοχή τους το ειδικό σήμα κυκλοφορίας «Eurovignette». Ο φόρος αυτός που καταβάλλεται, ενδέχεται να αλλάξει. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με κοινή τους απόφαση, στις 8 Ιουλίου 2008, προτείνουν την έκδοση νέας οδηγίας για την τροποποίηση του. Θα είναι ανάλογος της χρήσης και θα στηρίζεται στη νέα αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Το ύψος του θα υπολογίζεται με βάση το είδος του βαρέως οχήματος, τον δρόμο που χρησιμοποιείται, την ώρα διέλευσης, την απόσταση που εκτελείται και φυσικά τη φθορά που προκαλείται μαζί με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση).

Όσον αφορά τις κατάλληλες συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς, σχετική είναι η *Οδηγία 2002/15* για την οδική ασφάλεια. *Ο μέγιστος χρόνος οδήγησης για τον επαγγελματία ανέρχεται σε 9 ώρες την ημέρα, 56 ώρες την εβδομάδα, 90 ώρες το δεκαπενθήμερο.* Υποχρεούται να αναπαύεται ημερησίως τουλάχιστον 9 συνεχόμενες ώρες και εντός 15 ημερών δικαιούται εβδομαδιαίας ξεκούρασης 45 ωρών. Για την

²⁹ Η Οδηγία 77/388 έχει σήμερα καταργηθεί από την Οδηγία 2006/122. Η τελευταία ισχύει, όπως έχει τροποποιηθεί από την μετέπειτα Οδηγία 2008/117.

παρακολούθηση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, ο Κανονισμός 3821/85³⁰ υποδεικνύει την τοποθέτηση ειδικών ηλεκτρονικών συσκευών (ταχογράφων) στα οχήματα που εξυπηρετούν μεταφορά τόσο εμπορευμάτων όσο και επιβατών.

Τα κράτη – μέλη δύνανται να προβαίνουν σε απροειδοποίητους ελέγχους των οχημάτων που διέρχονται από την επικράτεια τους και να τα επιθεωρούν σε τακτική βάση προς συμμόρφωση των παραβαινόντων οδηγών και αποφυγή τυχόν ελλείψεων ή παραλείψεων, που πιθανότητα θα αποβούν μοιραίες κατά την πρόκληση κάποιου ατυχήματος (Οδηγία 2000/30).

Προς μια ομαλή κυκλοφορία στους ευρωπαϊκούς δρόμους, η Οδηγία 92/6 προωθεί την χρήση συσκευών περιορισμού ταχύτητας στα οχήματα. Η ταχύτητα για τα βαρέα οχήματα δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 90 χλμ./ώρα και για τα λεωφορεία άνω των 10 τόννων μέχρι 100 χλμ./ώρα.

Για λόγους άμβλυνσης του ανταγωνισμού, που συνεπάγεται ο ενδελεχής έλεγχος των οχημάτων και οι μεγάλες καθυστερήσεις εξαιτίας του – αλλά και για λόγους οδικής ασφάλειας – έπρεπε να προβλεφθούν οι μέθοδοι του ελέγχου και η συχνότητα τους (Οδηγία 96/96).

3.2. ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η μέριμνα θέσπισης κανόνων για τις αεροπορικές μεταφορές δεν ήταν πρωταρχική στην Κοινότητα. Ο λόγος έγκειται στο γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες που λειτουργούσαν την περίοδο αυτή ανήκαν στο κράτος και ο εν λόγω τομέας χαρακτηριζόταν από την μονοπωλιακή θέση που δέσποζε στην αγορά. Το κάθε κράτος επιδιώκει να επεκτείνει τις αερογραμμές που θα πετούσαν αεροσκάφη με τα εθνικά του χρώματα, κατακτώντας περισσότερους αιθέρες. Με την πολιτική αυτή θέση, παρείχε ειδικά οφέλη – κυρίως, ενισχύσεις με τη μορφή επενδύσεων ή εφαρμογή ξεχωριστού φορολογικού καθεστώτος – προστατεύοντας την δική του εταιρεία. Πολλά από τα δρομολόγια αποφασίζονταν σε διμερές επίπεδο, σύμφωνα με τις καλές εξωτερικές σχέσεις που αναπτύσσονταν μεταξύ των κρατών. Το αρχικό ύψος του εισιτηρίου αεροπορικού ταξιδιού αποτελούσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών αλλά, τελικά, η τιμή του διαμορφώνονταν από κυβερνητικούς

³⁰Ο Κανονισμός 3821/85 έχει τροποποιηθεί από τον Κανονισμό 219/2009.

παράγοντες των ενδιαφερομένων κρατών. Το ρυθμιστικό και κανονιστικό πλαίσιο που εφαρμοζόταν από αρκετά κράτη μέλη για τις αερομεταφορές, προβλεπόταν από τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (International Air Transport Association – IATA). Όλα αυτά, όπως γίνεται αντιληπτό, αντίκεινται στις διατάξεις περί θεμιτού και υγιούς ανταγωνισμού, όπως ορίζονται στα άρθρα 81 και 82 ΣΕΚ.

Τα πρώτα μέτρα που πάρθηκαν από το Συμβούλιο, δεν αντιμετώπιζαν καθεαυτό το πρόβλημα. Αφορούσαν κοινούς κανόνες που θα έπρεπε να τηρούνταν κατά τη συμμετοχή κρατών – μελών σε διαβουλεύσεις με τρίτες χώρες και τη στάση των κρατών – μελών στις ενέργειες που αναλαμβάνονται από διεθνείς οργανισμούς, όπως είναι η Οργάνωση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας – International Civil Aviation Organization ή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας – European Civil Aviation Conference (Απόφαση 80/50).

Οι κανονισμοί – ορόσημο που επέφεραν ριζικές αλλαγές και σήμαιναν την νέα εποχή για την ευρωπαϊκή αεροπλοΐα ήταν ο κανονισμός του Συμβουλίου 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων, ο κανονισμός 2408/92 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και ο 2409/92 για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών.

Σταδιακά, σημειώθηκε αξιόλογη πρόοδος, με αποτέλεσμα οι αεροπορικές μεταφορές στην Ε.Ε. να αυξηθούν πολύ την τελευταία εικοσαετία (τουλάχιστον 60%). Πολλές πόλεις συνδέονται με νέες διαδρομές, ακόμη και ορισμένες μέχρι πρόσφατα απομονωμένες περιοχές, για τις οποίες δεν υπήρχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Οι αεροπορικές εταιρείες δύναται να εκτελούν και δρομολόγια, πέραν της χώρας – μέλους όπου εδρεύουν, με την οικονομική τους μεγέθυνση να οδηγεί σε δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ο επιτρεπόμενος ανταγωνισμός υπό τους ίδιους όρους που αναμενόταν μεταξύ των νεοεισερχόμενων αεροπορικών εταιρειών και των ήδη υπαρχουσών είχε θετικά αποτελέσματα. Συνέβαλε στην μεγαλύτερη επιλογή διαδρομών για τον καταναλωτή, αλλά και στην ύπαρξη χαμηλότερων ναύλων.

Η σημαντικότητα των τριών αυτών προαναφερθέντων κανονισμών για την κοινοτική νομοθεσία διαφαίνεται και από την έκδοση στις 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2008 ενός νέου Κανονισμού, του 1008/2008, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που περιελάμβανε διευκρίνιση και αποσαφήνιση καίριων σημείων των οδηγιών.

Ο Κανονισμός αυτός εισήγαγε το «πιστοποιητικό του αερομεταφορέα» και την «άδεια εκμετάλλευσης». Το «πιστοποιητικό του αερομεταφορέα» χορηγείται στον επιχειρηματία εκείνον που βεβαιώνεται ότι διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα και οργάνωση, ώστε να εγγυάται την ασφάλεια των πτήσεων μέσω των δραστηριοτήτων του. Η «άδεια εκμετάλλευσης» είναι η έγκριση με την οποία το εποπτικό κράτος μέλος επιτρέπει στον επιχειρηματία αυτόν να παρέχει τις υπηρεσίες του με απώτερο στόχο, το εμπορικό – ίδιον κέρδος. Η διατήρηση της συγκεκριμένης άδειας στο μέλλον προϋποθέτει βέβαια την ανά πάσα στιγμή κατοχή έγκυρου πιστοποιητικού.

Αφότου έχει αποκτήσει την άδεια εκμετάλλευσης, μια εταιρεία θεωρείται κοινοτικός αερομεταφορέας και δύναται να πραγματοποιεί αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, εντός της Ε.Ε. και εντός οπουδήποτε κράτους – μέλους της. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να την αποδέχονται, να μην θέτουν εμπόδια και απαγορεύσεις ή να μην υποχρεώνουν σε νέα εξουσιοδότηση. Κατ' εξαίρεση, όταν κρίνεται αναγκαίο, ιδίως για δρομολόγια σε περιφερειακές περιοχές και με χαμηλή ζήτηση, το κράτος μέλος θέτει επιπρόσθετα κριτήρια συνέχειας, τακτικότητας, τιμολόγησης ή ελάχιστης μεταφορικής ικανότητας, που πρέπει να τηρούνται από τον κοινοτικό μεταφορέα.

Για να αποφευχθεί η διάκριση των τιμών, τονίζεται πως για το ίδιο κάθισμα στην ίδια πτήση που κρατιέται στην ίδια στιγμή απαγορεύεται η διαφορά τιμών στα εισιτήρια, λόγω της κατοικίας ή της εθνικότητας του επιβάτη. Για τον καθορισμό της τελικής τιμής, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται:

- § ο αεροπορικός ναύλος ή το κόμιστρο,
- § οι φόροι,
- § τα τέλη αερολιμένος και
- § λοιπές επιβαρύνσεις, προσαυξήσεις ή τέλη, όπως αυτά που αφορούν την προστασία από έκνομες ενέργειες ή τα καύσιμα.

Σε περίπτωση επιπρόσθετων τιμολογήσεων, θα πρέπει να γνωστοποιούνται κατά την διαδικασία κράτησης θέσεως, ώστε ο πελάτης να μην παραπλανάται και να μπορεί να επιλέξει με την διακριτική του ευχέρεια.

Η εξασφάλιση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών αρχίζει να υπολογίζεται από τις εταιρείες με τον Κανονισμό 261/2004. Όταν ματαιώνεται η

προγραμματισμένη πτήση, πραγματοποιείται με καθυστέρηση ή όταν είναι αδύνατη η επιβίβαση λόγω πληρότητας (*overbooking*), ο επιβάτης έχει τη δυνατότητα να ζητήσει αποζημίωση, επιστροφή των χρημάτων ή μεταφορά με άλλη πτήση και, αν χρειαστεί, να του προσφερθεί δωρεάν εστίαση, ενδεχόμενη κατάλυση σε ξενοδοχείο και το κόστος τηλεφωνικής επικοινωνίας, μηνύματος με τηλεομοίτυπο ή μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στον τόπο προορισμού.

Η ζωή και η περιουσία προστατεύονται. Στον Κανονισμό 2027/97, κατοχυρώνεται η ευθύνη των αερομεταφορέων σε κάποιο ατύχημα με το οποίο προκλήθηκε θάνατος ή σοβαρή σωματική βλάβη ή σε απώλεια αποσκευών, με καταβολή χρηματικού ποσού στα θύματα, τους κληρονόμους ή τους δικαιούχους.

Η ευθύνη για την ασφάλεια και την υγεία των ευρωπαϊκών ταξιδιωτών και η μέριμνα για αξιόπιστο αεροναυπηγικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για την αξιοπλοΐα και σέβεται το περιβάλλον, αναλαμβάνονται με τον Κανονισμό 216/2008. Για τον σχεδιασμό τέτοιων τύπου προϊόντων και αεροσκαφών, η Επιτροπή εκδίδει την κατάλληλη νομοθεσία για την αεροναυπηγική βιομηχανία και τα κράτη μέλη. Οι προσπάθειες της στο έργο αυτό ολοκληρώνονται με τη συνεργασία που έχει αναπτύξει με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (European Aviation Safety Agency – EASA).

Με ανάλογο σκεπτικό, συντάχθηκαν και οι Κανονισμοί 2111/2005 και 474/2006, αφενός μεν για την καταγραφή και δημοσίευση των αερομεταφορέων των οποίων η λειτουργία απαγορεύεται στην Κοινότητα, αφετέρου δε για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με την ταυτότητα του αερομεταφορέα με το στόλο του οποίου θα ταξιδέψουν.

Για τις αερομεταφορές μεταξύ Ε.Ε. και τρίτων χωρών, τέλος, η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και αποφασίζει για τη συμβατότητα των συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ κοινοτικών εταιρειών και εκείνων τρίτων χωρών με όσα ορίζονται στη Συνθήκη (Κανονισμός 411/2004). Για την εξάλειψη των πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού των εταιρειών τρίτων χωρών, η Επιτροπή ενεργεί έρευνα – ύστερα από καταγγελίες ή και με δική της πρωτοβουλία – και επιβάλλει κυρώσεις, ανάλογα με τη ζημία που υπέστησαν οι ευρωπαίοι αερομεταφορείς (Κανονισμός 868/2004).

3.3. ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι σιδηρόδρομοι φαίνεται πως έχασαν την αίγλη που είχαν με τον ερχομό του νέου μέσου, του αυτοκινήτου. Έκτοτε, έχουν εισέλθει σε μια φάση φθίνουσας πορείας, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και τις επιβατικές μεταφορές.

Αναγνωρίζοντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του μέσου αυτού, – τον υψηλό δείκτη ασφαλείας των σιδηροδρομικών μεταφορών, την μεγάλη μεταφορική του ικανότητα ανά τετραγωνικό μέτρο χρησιμοποιούμενης γης, τα χαμηλά ποσοστά επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και μόλυνσης της χρήσης του, την μικρή εξάρτησή του από καύσιμα για τη λειτουργία του – , η Κοινότητα προσανατολίζεται σε μια πολιτική που θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του και θα τον επαναφέρει στην άλλοτε κραταιά του θέση, περιορίζοντας τα ελλείμματα που εμφανίζει και προωθώντας τον εκσυγχρονισμό.

Με την *Οδηγία 91/440*, επιχειρείται η προσαρμογή του σιδηρόδρομου στις απαιτήσεις της νέας εποχής της ενιαίας αγοράς. Με την εφαρμογή της, *κατοχυρώνεται:*

- *η ανεξαρτησία στη διαχείριση, διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,*
- *ο διαχωρισμός της διαχείρισης της υποδομής από τη μεταφορική ικανότητα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τηρούν και δημοσιεύουν χωριστούς λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστούς ισολογισμούς για την παροχή υπηρεσιών μεταφορικού τους έργου. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για την έκδοση αντίστοιχων λογιστικών καταστάσεων από τον διαχειριστή της υποδομής. Η διαχείριση της μπορεί να παραμένει σε ανεξάρτητο κρατικό φορέα ή να παραχωρείται στην ίδια την επιχείρηση.*
- *η οικονομική εξυγίανση, μέσω της δημιουργίας χωριστής υπηρεσίας απόσβεσης χρεών στα λογιστήρια των επιχειρήσεων. Στα χρέη περιλαμβάνονται δάνεια που έχει συνάψει η επιχείρηση για την χρηματοδότηση των επενδύσεων και για την κάλυψη υπερβάσεων δαπανών εκμετάλλευσης, που απορρέουν από τη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών ή από τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.*

- η πρόσβαση και η διέλευση από την σιδηροδρομική υποδομή ομίλων επιχειρήσεων κρατών – μελών που εκτελούν διεθνείς μεταφορές ή συμμετέχουν σε συνδυασμένη μεταφορά εμπορευμάτων.

Για να δοθεί άδεια πρόσβασης, η Οδηγία με αριθμό 95/18 προβλέπει απαιτήσεις χρηματοοικονομικής και επαγγελματικής ικανότητας των επιχειρήσεων. Φυσικά, η άδεια μιας επιχείρησης που λειτουργεί στο σιδηροδρομικό δίκτυο κάποιου κράτους – μέλους, της παρέχει το δικαίωμα πρόσβασης στο σύνολο του κοινοτικού εδάφους.

Η Οδηγία 2001/14 προσδιορίζει και αυτή τους όρους για την χωρίς διακρίσεις κοινοτική πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές της Κοινότητας των διαφόρων επιχειρήσεων και επικεντρώνεται στην είσπραξη από το δικαίωμα χρήσης.

Ο Κανονισμός 1371/2007 στοχεύει στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών και στην οριοθέτηση των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων απέναντι τους. Αντικείμενο του είναι:

- Ø η παροχή συγκεκριμένων πληροφοριών από την επιχείρηση, η σύναψη συμβολαίων μεταφορών, η έκδοση εισιτηρίων,
- Ø η ευθύνη και οι ασφαλιστικές υποχρεώσεις για τις αποσκευές,
- Ø η υποχρέωση έναντι επιβατών για καθυστέρηση,
- Ø η συνδρομή σε επιβάτες ειδικών κατηγοριών (άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα),
- Ø ο καθορισμός και η παρακολούθηση ποιοτικών υπηρεσιών,
- Ø η μέριμνα για την προστασία των επιβατών και η διεκπεραίωση των καταγγελιών.

Διατάξεις για την αξιολόγηση του οδηγού μηχανής έλξης συρμού αναφέρονται στην Οδηγία 2007/59 και για την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών και του ρόλου του σιδηροδρόμου στη διαλειτουργικότητα στην Οδηγία 2008/57.

Καταλυτική υπήρξε η ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, με τον Κανονισμό 881/2004. Με τη στήριξη του, συνείσφερε σημαντικά στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας στο τεχνικό επίπεδο και στην ανάπτυξη κοινής προσέγγισης ενός ασφαλούς ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

3.4. ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στις θαλάσσιες μεταφορές επήλθε το άνοιγμα της ναυτιλιακής αγοράς σταδιακά με πολύ πιο αποδοτικές διατάξεις κοινοτικού νομοθετικού περιεχομένου σε σχέση με τους υπόλοιπους τομείς.

Με τον Κανονισμό 4055/86, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών που επιτάσσουν τα άρθρα 49 και 50 ΣΕΚ εφαρμόστηκε στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών – μελών αλλά και κρατών – μελών με τρίτες χώρες. Από τον Ιανουάριο του 1993, το πεδίο εφαρμογής της αρχής αυτής διευρύνθηκε. Αναφέρεται και σε σκάφη κοινοτικών εφοπλιστών που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ³¹). Τα σκάφη για τα οποία επιτρέπεται η άρση του καμποτάζ, θα πρέπει να είναι νηολογημένα σε κράτος – μέλος τη σημαία του οποίου να φέρουν και να πληρούν τις προϋποθέσεις για εκτέλεση ενδομεταφορών (Κανονισμός 3577/92).

Η Οδηγία 789/2004 αναπτύσσει το ζήτημα της μετανολόγησης³² των πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Η μετανολόγηση πλοίου είναι η ελεύθερη μεταφορά εγγραφής ενός πλοίου από ένα νηολόγιο σε άλλο, κατόπιν σχετικής αιτήσεως του πλοιοκτήτη και χρειάζεται για την κυκλοφορία του πλοίου στις θάλασσες της Κοινότητας. Για την οργάνωση των ωρών εργασίας των ναυτικών, η Ευρωπαϊκή Ένωση Εφοπλιστών – the European Community Shipowners' Association – και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Εργαζομένων στις Μεταφορές – the European Transport Workers' Federation – σύναψαν συμφωνία στην οποία βασίστηκε η Οδηγία 1999/63.

Προς ρύθμιση του ανταγωνισμού, κατ' επιταγή των άρθρων 81 και 82 ΣΕΚ, ακολούθησε ο Κανονισμός 1419/2006. Οι γενικότεροι κανόνες περί ανταγωνισμού του Κανονισμού 1/2003, ισχύουν και για τον τομέα αυτό. Παρόλα αυτά, υπάρχουν και εξαιρέσεις για τις οποίες τα αποτελέσματα του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος κάτω από το οποίο δρουν οι επιχειρηματικές μονάδες είναι θετικά και πολλαπλά. Συνεπώς, η Επιτροπή απαλλάσσει από τη γενική απαγόρευση του άρθρου 81 ορισμένες συμφωνίες ή

³¹Με τον όρο καμποτάζ – cabotage στην γαλλική γλώσσα – εννοούμε την άρση της πρακτικής προστατευτισμού με το δικαίωμα που είχε ένα κράτος να απαγορεύει σε πλοίο διαφορετικής σημαίας να μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα από ένα λιμάνι σε κάποιο άλλο, αν δεν είχε παραχωρηθεί προηγουμένως ειδική άδεια εκμετάλλευσης.

³²Η μετανολόγηση πλοίου είναι η ελεύθερη μεταφορά εγγραφής ενός πλοίου από ένα νηολόγιο σε άλλο, κατόπιν σχετικής αιτήσεως του πλοιοκτήτη.

κατηγορίες συμφωνιών. Στις απαλλαγές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπλέκονται εκείνες που απορρέουν από τις συνδιασκέψεις – conferences (Κανονισμός 823/2000).

Ως conference ορίζεται η κατόπιν σύναψης συμφωνία ή διακανονισμός μεταξύ δυο ή περισσότερων μεταφορέων για μεταφορά αγαθών σε συγκεκριμένη τακτική γραμμή ή γραμμές, αποσκοπώντας σε από κοινού εκμετάλλευση των ναύλων ή κάθε άλλου οφέλους κατά την παροχή των υπηρεσιών αυτών³³.

Ουσιαστικά, με τις απαλλαγές είναι δυνατό να οργανωθούν μέσω διακανονισμών και με ορθολογικό τρόπο οι λοιπές δραστηριότητες, ώστε να αποφευχθούν οι τεχνικές, οι λειτουργικές ή/και οι εμπορικές δυσκολίες ενός ταξιδιού. Μέσα από τη συνεργασία αυτή διορθώνονται οι όποιες αδυναμίες, δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας και φυσικά παρέχονται υπηρεσίες υψηλότερου επιπέδου ποιότητας στους χρήστες.

Ειδικότερα, η συνεργασία μπορεί να αναπτυχθεί:

- § στον συντονισμό ή/και τον κοινό καθορισμό των ωραρίων των ταξιδιών, καθώς και τον προσδιορισμό των ενδιάμεσων λιμένων·
- § στην ανταλλαγή, την πώληση ή την αμοιβαία ναύλωση χώρου ή θέσεων εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία·
- § στη συνεκμετάλλευση με τη μορφή της κοινοπραξίας (pooling) πλοίων ή/και λιμενικών εγκαταστάσεων·
- § στη χρήση ενός ή περισσότερων γραφείων κοινής εκμετάλλευσης·
- § στη διάθεση εμπορευματοκιβωτίων, αμαξωμάτων και άλλου εξοπλισμού ή/και στη σύναψη συμβάσεων εκμίσθωσης, χρηματοδοτικής μίσθωσης ή αγοράς του εξοπλισμού αυτού·
- § στη χρησιμοποίηση συστήματος ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων ή/και συστήματος κοινής τεκμηρίωσης·
- § στις προσωρινές προσαρμογές χωρητικότητας·
- § στη συνεκμετάλλευση ή τη χρησιμοποίηση από κοινού λιμενικών τερματικών σταθμών και των συναφών υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες φόρτωσης σε φορτηγίδες ή στοιβάσας)·

³³Για περισσότερες πληροφορίες ο αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει στο κεφάλαιο 4.2 «Διασκέψεις Πλοίων Γραμμών (Line Conferences), του βιβλίου «Διεθνείς Ναυτιλιακή Πολιτική» του Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Γεωργίου Βλάχου, σελ. 362, 2^η έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.

§ στη συμμετοχή σε ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κοινά ταμεία συνεκμετάλλευσης: φορτίου, εσόδων ή κοινού ταμείου καθαρών εσόδων·

§ στις υποδομές κοινής εμπορίας ή/και την έκδοση κοινής φορτωτικής.

Η Επιτροπή έχει εκδηλώσει, ακόμη, ξεχωριστό ενδιαφέρον για τον ανταγωνισμό στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Τον προσέγγισε αποτυπώνοντας ξεχωριστές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 81 ΣΕΚ³⁴.

Οι διεθνείς σχέσεις είναι άρρηκτα συνδεδεμένες και με τις θαλάσσιες μεταφορές. Τα κράτη – μέλη, έχοντας αντιληφθεί τη σημαντικότητα τους, συμμετέχουν στις διαδικασίες διαβούλευσης του αρμοδίου οργάνου των Ηνωμένων Εθνών, της Διεθνούς Ναυτιλιακής Οργάνωσης – International Maritime Organization –, αλλά και σε σειρά συναντήσεων με τρίτες χώρες. Σχετική είναι η Απόφαση του Συμβουλίου 77/587.

Διεθνείς συμβάσεις, όπως η SOLAS για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η MARPOL για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και ο Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφάλεια – International Safety Management (ISM) Code – έχουν επικυρωθεί από την Κοινότητα και αποτελούν μέρος του Κοινοτικού Κεκτημένου (Κανονισμός 2158/93, Κανονισμός 336/2006).

Ανάλογες προτάσεις γίνονται από τον ανεξάρτητο Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα – European Maritime Safety Agency –, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στη θέσπιση κοινοτικής νομοθεσίας (Κανονισμός 1406/2002).

Πριν περάσουμε στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, θα πρέπει να γίνει μνεία και στους Κανονισμούς 4057/86 και 4058/86, οι οποίοι σχετίζονται με την αντιμετώπιση αθέμιτων πρακτικών τρίτων χωρών στον καθορισμό των ναύλων και στην λήψη μέτρων που παρεμποδίζουν την ελεύθερη πρόσβαση κατά τις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές απαντώνται και με τον όρο ποτάμιες μεταφορές. Είναι μεταφορές που εκτελούνται κατά μήκος των ποταμών, όπως στον Ρήνο, τον Ροδανό, τον Δούναβη, τον Σηκουάνα, τον Έλβα. Θεωρούνται ως εναλλακτική λύση για τη μεταφορά ογκωδέστατων φορτίων και την αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών, καλύπτοντας τα κενά ανεπάρκειας ή αναποτελεσματικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου υποδομών. Παλαιότερα, εξυπηρετούσαν μεγαλύτερο ποσοστό μεταφοράς εμπορευμάτων – στις αρχές του 1970 περίπου 14%, όμως στις αρχές του

³⁴Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 245 της 26/09/2008.

1990 το ποσοστό αυτό άγγιζε μόλις το 9%, και έχοντας την τάση να μειώνεται, έφθασε σύμφωνα τις τελευταίες στατιστικές μετρήσεις μόλις στο 4%.

Η Κοινότητα ανέλαβε δράση στην εσωτερική ναυσιπλοΐα με τον *Κανονισμό 1101/89*. Στο άρθρο 1, *τονίζεται ότι τα σκάφη εκείνα τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων πλωτών οδών κρατών μελών υπόκεινται πλέον σε μέτρα διαθρωτικής εξυγίανσης*. Υπήρξε πρόβλεψη για την μείωση των διαθρωτικών πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας, με ενέργειες διάλυσης οι οποίες συντονίζονται σε κοινοτικό επίπεδο και συνοδευτικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην αποφυγή τυχόν επιδείνωσης των υφισταμένων πλεονασμάτων ή εμφάνισης νέων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας.

Στα πλαίσια της πολιτικής αυτής, είναι σε ισχύ ο κανόνας «παλιό για νέο», τον οποίο ενεργοποιεί η Επιτροπή, ως μηχανισμό που θα συνοδεύει τα υπόλοιπα μέτρα, όταν κριθεί αναγκαίο. Ο πλοιοκτήτης μπορεί αν δώσει για διάλυση το πλοίο του, αν δηλαδή διαλύσει σε παλιοσίδερα το σκαρί ή αν καταστρέψει τη μηχανή και το σκαρί στην περίπτωση που πρόκειται για ρυμουλκό, να εισπράξει από το ταμείο στο οποίο υπάγεται το πλοίο και ανάλογα με τα υπάρχοντα οικονομικά μέτρα, πριμοδότηση διάλυσης της οποίας το ύψος καθορίζεται από την Επιτροπή, με βάση τα οριζόμενα από το άρθρο 7 της Οδηγίας 96/75.

Η πριμοδότηση αυτή δεν μπορεί να χορηγηθεί παρά μόνο για πλοίο του οποίου ο ιδιοκτήτης είναι σε θέση να αποδείξει ότι ανήκει σε «ενεργό στόλο», δηλαδή:

- § ότι βρίσκεται σε ικανοποιητική κατάσταση λειτουργίας, και
- § ότι μπορεί είτε να προσκομίσει ισχύον πιστοποιητικό πλοϊμότητας και χωρητικότητας, είτε άδεια εκτελέσεως εθνικών μεταφορών εκδοθείσα από την αρμόδια αρχή ενός εκ των ενδιαφερομένων κρατών – μελών, και
- § ότι εκτέλεσε κατά τους τελευταίους 24 μήνες πριν από την κατάθεση της αίτησης για πριμοδότηση διάλυσης, τουλάχιστον δέκα ταξίδια. Ως «ταξίδι» νοείται η εκτέλεση μεταφοράς εμπορικής φύσεως σε απόσταση συνήθη για μεταφορές εμπορευμάτων αυτού του είδους (ανώτερη των 50 km) και με όγκο μεταφερθέντος φορτίου που να βρίσκεται σε λογική αναλογία με την μεταφορική ικανότητα του πλοίου (τουλάχιστον 70 %).

Στην οδηγία δίνονται δυο ακόμη επισημάνσεις:

- ότι δεν χορηγείται ούτε καταβάλλεται πριμοδότηση για πλοία που λόγω αβαριών ή άλλων ζημιών δεν μπορούν να επισκευαστούν ή που το κόστος της επισκευής τους υπερβαίνει το ποσό της πριμοδότησης για διάλυση και
- ότι αν οι αρμόδιες αρχές έχουν βάσιμους λόγους να αμφιβάλλουν για την καλή κατάσταση λειτουργίας του πλοίου για το οποίο ζητείται πριμοδότηση διάλυσης, μπορούν να ζητήσουν από γραφείο εμπειρογνομόνων να βεβαιώσει ότι το υπόψη σκάφος βρίσκεται σε κατάσταση που του επιτρέπει να συνεχίσει να εκτελεί μεταφορές. Η πριμοδότηση διάλυσης δεν χορηγείται αν το σκάφος δεν ικανοποιεί αυτή την απαίτηση.

Για την διενέργεια μεταφορών στα εσωτερικά ύδατα, τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να φέρουν πιστοποιητικά που να αποδεικνύουν την αποτελεσματική τους ικανότητα για αξιοπλοΐα ως προς τις τεχνικές προδιαγραφές (Οδηγία 2006/87). Στην Οδηγία περιλαμβάνονται και διατάξεις σχετικά με: πρόσθετες ή ηπιότερες τεχνικές προδιαγραφές για ορισμένες ζώνες (άρθρο 5), τη διαδικασία έκδοσης (άρθρα 8, 9 και 10), την αντικατάσταση και την ανανέωση των κοινοτικών πιστοποιητικών (άρθρα 11 και 12).

Όσον αφορά, τέλος, τους όρους ασφαλείας, αποδοτικότητας, της φιλικής προς το περιβάλλον λειτουργικής της δραστηριότητας ισχύει ο Κανονισμός 4055/86.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΣΜ)

Το τελευταίο διάστημα αναφέρεται όλο και περισσότερο ο όρος «συνδυασμένες μεταφορές» ή στη διεθνή βιβλιογραφία ως «combined transport».

Είναι αλήθεια πως η οργάνωση και η λειτουργία της αγοράς των μεταφορών θα πρέπει να αλλάξει, αν θέλει να παραμείνει αποδοτική στις αυξανόμενες προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα. Η έως σήμερα πρακτική επιλογής ενός μόνο μεταφορικού μέσου για τη μεταφορά φορτίου δεν ενδείκνυται για την αποφυγή του κόστους τριβής (friction cost). Αποτελεί δείκτη αναποτελεσματικότητας της μεταφορικής διαδικασίας και εκφράζεται υπό τη συνήθη μορφή:

- υψηλών χρεώσεων,
- καθυστερήσεων,
- αναξιοπιστίας στην παράδοση,
- περιορισμών στους τύπους φορτίων,
- πρόκλησης ζημιών στα φορτία,
- πολύπλοκων διοικητικών διαδικασιών.

Η λύση δίνεται μέσα από τη νέα προσέγγιση (new overall transport system approach) που στοχεύει στην οργανωμένη ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, με τη χρήση των διαφόρων μέσων, σύμφωνα με τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες που εμφανίζουν. Η δυναμικότητα της αλυσίδας αυτής συνδυασμένων μεταφορών βασίζεται στην ευνοϊκότερη και συμφέρουσα χρήση των μέσων, ανάλογα με το φορτίο, την υποδομή, τον εξοπλισμό αλλά και την διαχείριση.

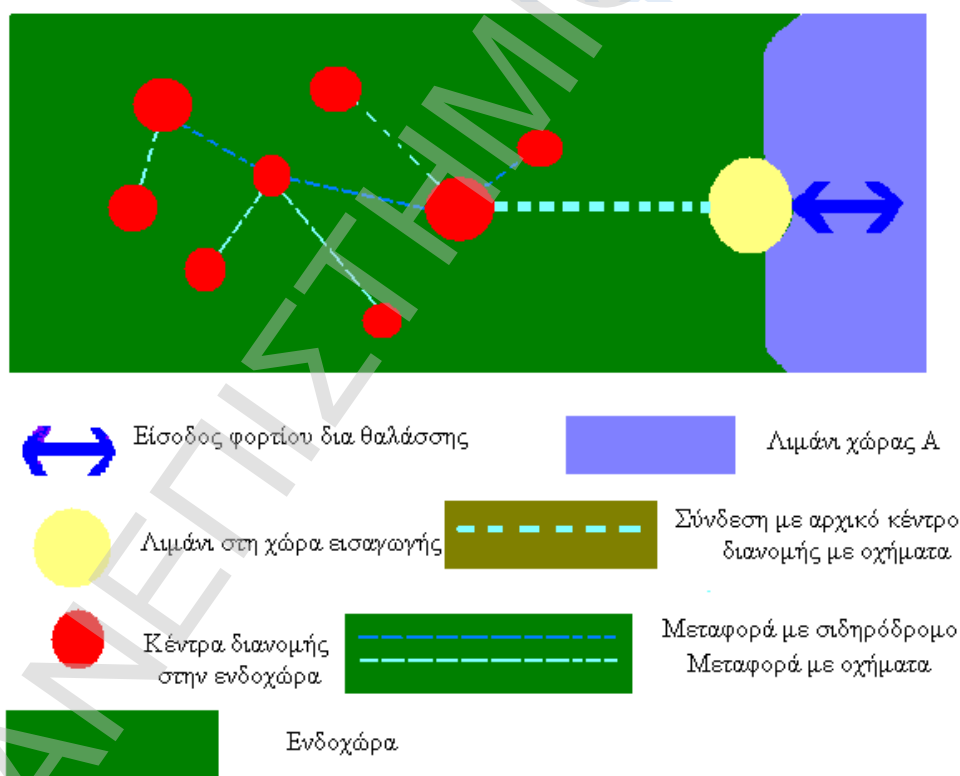
Με δεδομένα, την αύξηση του διεθνούς εμπορίου, την μεγαλύτερη ενδυνάμωση της παγκοσμιοποιημένης αγοράς, την ενδεχόμενη σύσφιξη των εμπορικών σχέσεων με την ένταξη τα επόμενα χρόνια των κρατών μελών της Κεντρικής και Ανατολικής

Ευρώπης στη ζώνη του ευρώ και την αντιμετώπιση των δυσμενών επιπτώσεων για το περιβάλλον και την κοινωνία από το έντονο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης στους ευρωπαϊκούς οδικούς άξονες (υψηλά επίπεδα ρύπων που μολύνουν την ήδη επιβαρυσμένη ατμόσφαιρα, υψηλό ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων), η πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. συμπεριέλαβε τη νέα διάσταση των συνδυασμένων μεταφορών³⁵, παράλληλα με την δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (ΔΔΜ).

Στην πολιτική της Ε.Ε. για τις συνδυασμένες μεταφορές, διευκρινίζονται οι ακόλουθες κατηγοριοποιήσεις, ως ορισμοί:

§ πολυτροπικές μεταφορές (multimodal transport) ⇨ για τη μεταφορά των εμπορευμάτων συμμετέχουν τουλάχιστον δυο διαφορετικά μέσα μεταφοράς,

Διαγραμματικά:



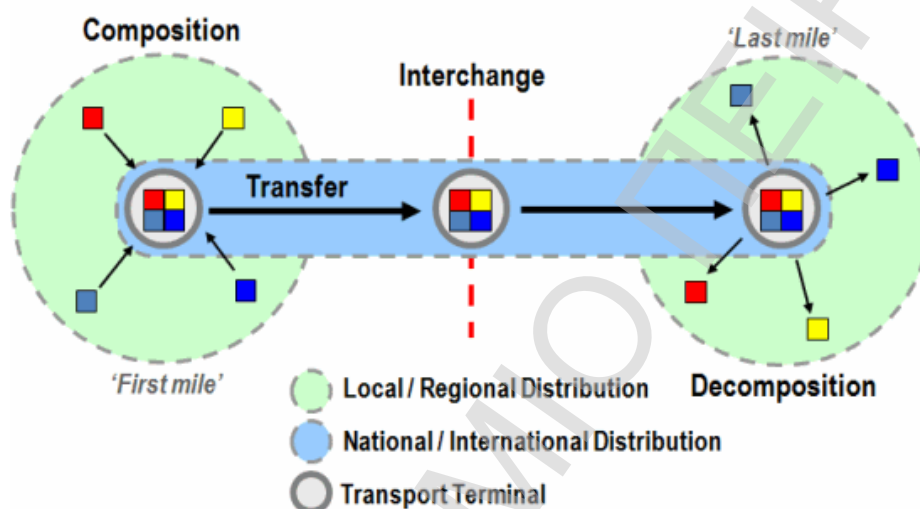
Προσωπική Πηγή

Διάγραμμα 20: διαγραμματική απεικόνιση πολυτροπικής μεταφοράς

³⁵Σαμπράκος Ευάγγελος, 2005, «ΣΗΜΙΩΣΕΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς

§ διατροπικές μεταφορές (intermodal transport) ⇨ η μεταφορά φορτίου σε μία μεταφορική μονάδα (για παράδειγμα σε εμπορευματοκιβώτιο, παλέτα, βαγόνι) ή όχημα, χρησιμοποιώντας διαφορετικά μέσα μεταφοράς, χωρίς το πραγματικό φορτίο να υπόκειται σε χειρισμό κατά τη διάρκεια της,

Διαγραμματικά³⁶:



Διάγραμμα 21: διαγραμματική απεικόνιση διατροπικής μεταφοράς

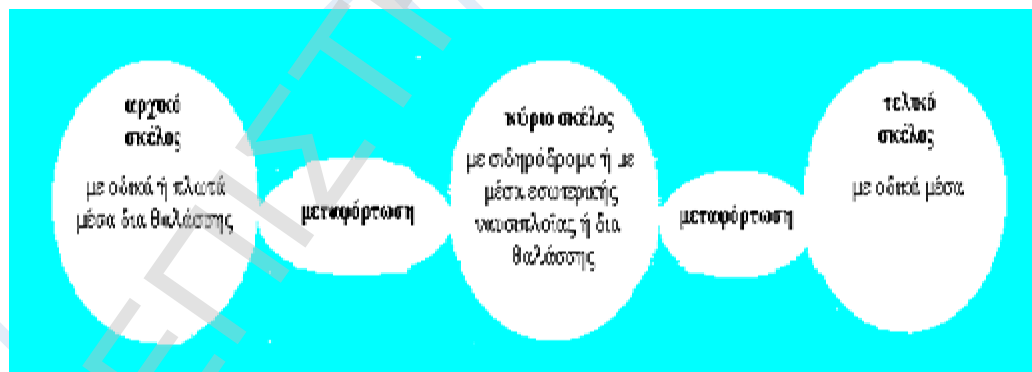
Τα φορτία συγκεντρώνονται σ' ένα τερματικό σταθμό (transport terminal) της αρχικής περιοχής (first mile), που αποτελεί συνδετικό «κρίκο» μεταξύ μικρότερων τοπικών ή περιφερειακών τερματικών. Εκεί, πραγματοποιείται η διαδικασία της σύνθεσης (composition), ώστε να είναι δυνατή η μεταφόρτωση σε μέσα υψηλής μεταφορικής ικανότητας, όπως ο σιδηρόδρομος και η ναυτιλία γραμμών. Ακολουθεί η μεταφορά (transfer) με τρένα ή πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και η σύνδεση με ένα άλλο κόμβο – τερματικό (interchange), σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο διανομής (national/international distribution). Το τερματικό αυτό, που συνήθως είναι λιμάνια – τερματικά μεταφόρτωσης (transshipment hubs), υποστηρίζει την συνεκτικότητα και τη συνοχή της αλυσίδας. Πριν το φορτίο φθάσει στον τελικό παραλήπτη μέσω του τοπικού/περιφερειακού συστήματος διανομής (local/regional distribution) στη χώρα προορισμού (last mile), διαχωρίζεται (διαδικασία composition).

³⁶Rodrigue Jean-Paul, Comtois Claude και Slack Brian, 2009, «THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS», Εκδόσεις New York: Routledge

§ συνδυασμένες μεταφορές (combined transport) ≡ πρόκειται για διατροφική μεταφορά, όπου χρησιμοποιείται το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό σκέλος της διαδρομής και το σιδηροδρομικό δίκτυο ή οι εσωτερικές πλωτές οδοί ή η θαλάσσια οδός για το υπόλοιπο τμήμα της διαδρομής – όταν αυτό υπερβαίνει τα 100 χλμ. σε ευθεία γραμμή. Πιο συγκεκριμένα, το αρχικό ή τελικό σκέλος διανύεται:

- είτε, ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και το πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό φορτώσεως για το αρχικό σκέλος της διαδρομής και ανάμεσα στο πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και του σημείου εκφόρτωσης του εμπορεύματος για το τελικό σκέλος της διαδρομής,
- είτε, σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 χλμ. σε ευθεία γραμμή από το ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης³⁷.

Διαγραμματικά:



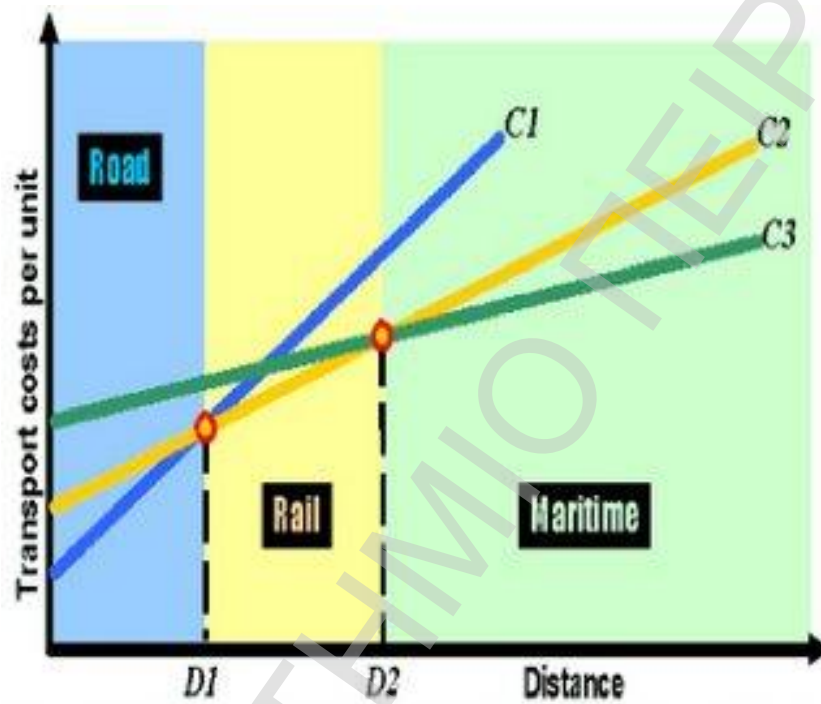
Προσωπική Πηγή

Διάγραμμα 22: διαγραμματική απεικόνιση συνδυασμένων μεταφορών

Βασικός στόχος της αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών είναι η παροχή στον καταναλωτή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών από πόρτα σε πόρτα (door to door services) με όσο δυνατό χαμηλότερο κόστος, μέσα από την αποδοτικότερη χρήση του μεταφορικού

³⁷Οδηγία 92/106.

συστήματος. Οι οδικές, οι σιδηροδρομικές και οι θαλάσσιες μεταφορές *συνυπάρχουν* και *εμπλέκονται με συμπληρωματικό τρόπο* ώστε να συμβάλουν στην *ολοκλήρωση και βελτιστοποίηση του δικτύου προς καλύτερη εξυπηρέτηση του πελάτη*. Στο σχεδιασμό, εκτιμώνται τα διαφορετικά επίπεδα λειτουργικού κόστους μιας μεταφερόμενης μονάδας, ανάλογα με την απόσταση που διανύεται.



Διάγραμμα 23: το λειτουργικό κόστος μεταφοράς ανάλογα με την απόσταση που διανύεται (οδικές – road, σιδηροδρομικές – rail και θαλάσσιες – maritime μεταφορές)

Φαίνεται ότι *οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα για κοντινές αποστάσεις μέχρι D1, όπου $500 < D1 < 750$ χλμ., ο σιδηρόδρομος έπεται μέχρι D2, όπου $D2 \leq 1.500$ χλμ.* Οι μεταφορές από αυτό το σημείο είναι *συμφέρουσες με πλοίο*.

Τα θετικά σημεία αναφοράς ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών για τα οποία προτιμάται, μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- ▼ μειωμένο κόστος φορτοεκφόρτωσης,

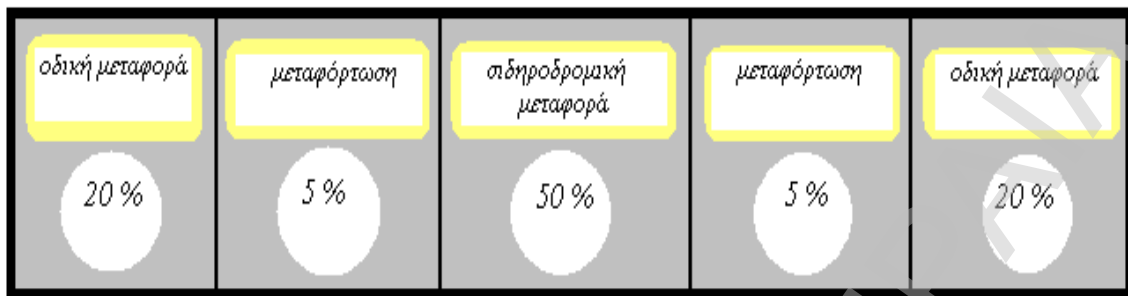
- ✓ πλήρης μεταφορά,
- ✓ περιορισμός καταστροφής ή ζημιών του φορτίου,
- ✓ βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών, με γρήγορη και αξιόπιστη σε χρόνο μεταφορά,
- ✓ περισσότερο φιλική προς το περιβάλλον διαδικασία,
- ✓ σωστή διαχείριση αποθέματος μέσω της αρχής Just – In – Time (JIT),
- ✓ παρόμοιες μονάδες μεταφοράς προς χρήση.

Στο έργο αυτό, οι τηλεπικοινωνίες, οι νέες τεχνολογίες και η πληροφορική καλούνται να συνδράμουν, σε επίπεδα ορθολογικής χρήσης της υποδομής, του εξοπλισμού και της διάχυσης των πληροφοριών κατά τη λειτουργική διαδικασία. Κρίσιμα ζητήματα διασύνδεσης (interconnect networks) – δηλαδή, δημιουργίας διεθνών πολυτροπικών συνδέσεων με στόχο τη διευκόλυνση της χρήσης δικτύων διαφορετικών μέσων και διαφορετικών κρατών – και διαλειτουργικότητας (interoperability) – δηλαδή, διοικητικής, τεχνητής και οργανωτικής εναρμόνισης του μεταφορικού συστήματος για την από κοινού και χωρίς διακρίσεις ικανοποίηση της μεταφορικής κίνησης – επιλύονται από τις ρυθμίσεις που προωθούνται στο κανονιστικό πλαίσιο των κρατών – μελών.

4.1. Ο 1^{ος} ΤΥΠΟΣ ΣΜ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες που εκμεταλλεύονται την ανωδομή (συρμούς, βαγόνια, αποθήκες), κατόπιν ειδικής συμφωνίας παραχώρησης δικαιωμάτων από τις κρατικές αρχές στις οποίες παραμένει η υποδομή (σιδηροτροχιές), πωλούν το «προϊόν» τους στους διαχειριστές (operators). Αυτοί το μεταπωλούν στους πελάτες τους. Αγοράζοντας το, εκείνοι μεταφέρουν εμπορεύματα στο οδικό – σιδηροδρομικό – οδικό δίκτυο χάρη στις διαφορές τεχνικές (swap bodies, trailers, containers, rolling road).

Το κόστος σε κάθε κομμάτι της αλυσίδας, διαμορφώνεται ως εξής:



Προσωπική Πηγή

Πίνακας 12: κατανομή κόστους σε οδικό – σιδηροδρομικό – οδικό δίκτυο

Το αρχικό και τελικό σκέλος μεταφοράς μαζί με τις μεταφορτώσεις στοιχίζουν 50% του συνολικού κόστους και το υπόλοιπο 50% ανήκει στη σιδηροδρομική μεταφορά. Το κόστος της μεταφοράς αυτής μειώνεται όσο αυξάνεται η απόσταση που καλύπτεται μέσω σιδηροδρόμου, όσο περιορίζεται η μεταφορά με οχήματα και ξεπερνιούνται τα εμπόδια άσκοπου χρόνου παραμονής στις μεταφορτώσεις, με νέες τεχνολογίες ταχύτατης δυναμικής φόρτωσης και νέες μεθόδους οργάνωσης και επικοινωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών.

Το κομμάτι του σιδηροδρόμου μπορεί να ελαττώσει το κόστος που του αναλογεί με:

- § έργα διαπλάτυνσης και επιμήκυνσης των σιδηροτροχιών,
- § την εφεύρεση νέων μηχανών συρμών μεγαλύτερης κινητήριας δύναμης, και
- § την αποφυγή γραφειοκρατικών εγγράφων διεκπεραίωσης.

4.2. Ο 2^{ΟΣ} ΤΥΠΟΣ ΣΜ ΜΕ ΠΛΩΤΑ ΜΕΣΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

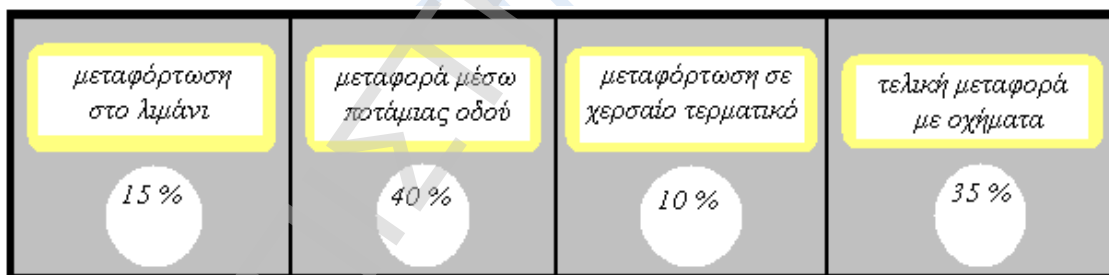
Στον τύπο αυτό, το εμπόρευμα μεταφέρεται μέσω της ανοιχτής θαλάσσης σε κάποιο τερματικό, από όπου συνεχίζει το ταξίδι με πλωτά μέσα σε ποτάμιας οδούς. Στο τέλος, το εμπόρευμα φθάνει στον προορισμό του μέσω του οδικού δικτύου.

Η ανωδομή των τερματικών μεταφόρτωσης – λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ανήκει σε διαχειριστές (operators), στους οποίους οι μεταφορείς καταβάλλουν ένα ποσό τέλους, το ύψος του οποίου καθορίζεται από την κεντρική πολιτική σκηνή, μια και η υποδομή ανήκει στις λιμενικές αρχές.

Αν και σχετικά φθηνότερη η μεταφορά αυτή, το κόστος της διαμορφώνεται κυρίως εξαιτίας:

- του υψηλού κόστους φορτοεκφόρτωσης στα λιμάνια,
- της μεταφόρτωσης στα λιμάνια εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
- της ακριβής τελικής μεταφοράς με οχήματα,
- των υψηλών δαπανών διοίκησης.

Τα κόστη της αλυσίδας θαλάσσιας – ποτάμιας – οδικής μεταφοράς υπάρχουν ως εξής:



Προσωπική Πηγή

Πίνακας 13: κατανομή κόστους σε θαλάσσιο – ποτάμιο – οδικό δίκτυο

Το κόστος στο λιμάνι μπορεί να περικοπεί με την μείωση των υψηλών λιμενικών τελών, την προσαρμογή – ανανέωση της οργανωτικής τους δομής, την απλούστευση των πολύπλοκων διαδικασιών, την μετάδοση σαφών πληροφοριών και οδηγιών, στην ανακρίβεια των οποίων οφείλεται η πολύωρη παραμονή εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι χωρίς λόγο.

Όσον αφορά το κόστος μεταφοράς στα ποτάμια, οι ενέργειες θα πρέπει να επικεντρωθούν:

- § στην εισαγωγή νέων μεθόδων αυτοματοποίησης και πληροφορικής,
- § στην αύξηση της χωρητικότητας των φορηγίδων,
- § στην εφαρμογή νέων πρακτικών στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων.

4.3. ΟΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η μεταφορά εμπορευμάτων με συνδυαστικό τρόπο είναι εφικτή με τη χρήση των τεχνολογικώς εξελιγμένων μονάδων φόρτωσης (transport units):

- ▼ εμπορευματοκιβώτια (containers)



Φωτογραφία 1: στοιβαγμένα containers



Φωτογραφία 2: παρατεταγμένα containers σε προβλήτα λιμανιού



Φωτογραφία 3: το εξωτερικό και εσωτερικό μέρος ενός container

Το εμπορευματοκιβώτιο είναι η πλέον διαδεδομένη μεταφορική μονάδα καθώς επιτρέπει τη μεταφορά σε διάφορα μέσα (θαλάσσια, σιδηροδρομική, οδική μεταφορά). Η ευκολία στη μεταφόρτωση και η τυποποίηση των φορτίων, το συνέδεσαν με την διατροφικότητα. Κατασκευάζονται από χάλυβα και αλουμίνιο και η δομή με τις διαστάσεις της, τους προσδίδει ευελιξία ως προς τη χρήση και σκληρότητα. Από την ευρεία χρήση τους καθιερώθηκε η μονάδα μέτρησης χωρητικότητας, το 1 TEU, δηλαδή 1 Twenty – foot Equivalent Unit. Είναι το container 20' (ποδών) με 2,5 περίπου μέτρα ύψος, 2,4 μέτρα πλάτος και 6 μέτρα μήκος. Με την εξέλιξη τους, χρησιμοποιείται – όχι τόσο συχνά – ο όρος 1 Forty – foot Equivalent Unit (FEU), λόγω της χρήσης του 40' container (με 12 μέτρα μήκος).

Από τα πλεονεκτήματα του συνοψίζονται:

- δυνατότητα ποικιλίας μεταφοράς φορτίων (άνθρακας, σιτάρι, κατεψυγμένα τρόφιμα, μερικώς επεξεργασμένα ή τελικά προϊόντα παραγωγής),
- μοναδοποίηση των αγαθών,
- διαχειριστική ευκολία στη μονάδα και όχι σε κάθε ξεχωριστό κομμάτι φορτίου μέσω έξυπνων συστημάτων τεχνολογίας που αναγνωρίζουν αναγραφόμενες μπάρες με κωδικούς (για την προτεραιότητα, το περιεχόμενο και το προορισμό),
- οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς σε σχέση με το χύδην φορτίο (bulk cargo), τουλάχιστον 20 φορές φθηνότερος. Αποτέλεσμα της ευελιξίας, της τυποποίησης και της ταχύτητας που συνεπάγονται οικονομίες σκοπού ή φάσματος (economies of scale),
- γρηγορότερη μεταφόρτωση που σημαίνει μικρότερο από άποψη χρόνου και κόστους ταξίδι για το εμπόρευμα και μεγαλύτερη διάθεση των οικονομικών πόρων,
- μικρότερη ανάγκη για ασφαλέστερη συσκευασία, μια και προστατεύει από τις καιρικές συνθήκες και τους κραδασμούς.

Στα μειονεκτήματα συγκαταλέγονται:

- κάλυψη τεράστιων χώρων σε προβλήτες λιμένων ή σε τερματικά σιδηροδρόμων,
- στοιβάσια με τέτοιο τρόπο ώστε τα containers που ζητούνται πρώτα να βρίσκονται στην κορυφή της σωρού,

- υψηλό κόστος για έργα υποδομής και εξοπλισμού στα τερματικά,
- ανάγκη για κέντρα logistics με σύνθετες υπηρεσίες καταγραφής, οριοθέτησης και επαναπροσδιορισμού των θέσεων των containers,
- ανεκμετάλλευτα και με μηδενική αξία άδεια containers, το κόστος μεταφόρτωσης και παραμονής των οποίων θα πρέπει να συνυπολογίζεται,
- παράνομο εμπόριο ναρκωτικών, όπλων και λαθρομεταναστών.



Φωτογραφία 4: γερανός για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων σε προβλήτα λιμανιού

▼ κινητά αμαξώματα (swap bodies)



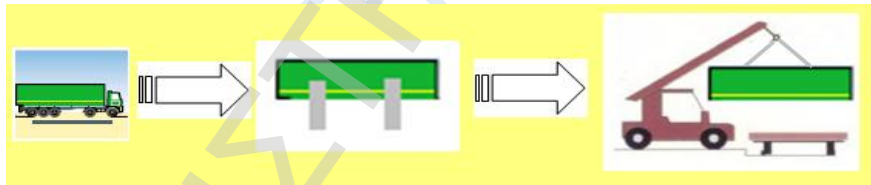
Φωτογραφία 5



Φωτογραφία 6

Το κινητό αμάξωμα τοποθετείται στην ίδια θέση όπως και ένα εμπορευματοκιβώτιο σε ένα φορτηγό. Διαθέτει τέσσερις γάντζους ασφαλείας (twist locks) με τους οποίους προσδένεται στο κύριο κορμό του. Στη μεταφόρτωση, οι προεξοχές – στηρίγματα (supporting legs) επιτρέπουν τον διαχωρισμό από το όχημα που απομακρύνεται ώστε η μονάδα να σταθεί στο δρόμο. Ένα ανυψωτικό μηχάνημα καλείται για την τοποθέτηση της στο σιδηροδρομικό βαγόνι.

Η αδυναμία τους έγκειται στο ότι δε δύναται να στοιβαχθούν ώστε να εξοικονομηθεί χώρος και ότι καταστρέφονται εύκολα σε σχέση με τα εμπορευματοκιβώτια, ενώ το δυνατό τους σημείο στο ότι είναι πολύ πιο φθηνά.



Σχήμα 9: η μεταφόρτωση κινητού αμαξώματος

▼ ρυμουλκούμενα οχήματα (trailers)



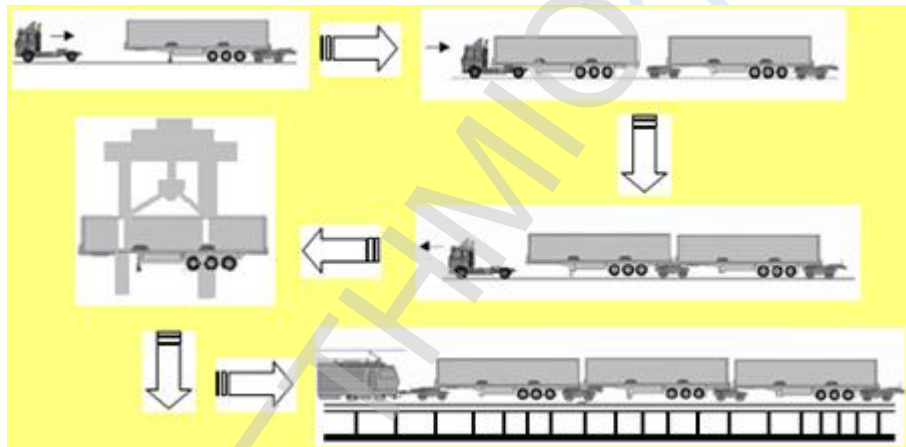
Φωτογραφία 7



Φωτογραφία 8

Το ρυμουλκούμενο όχημα παίρνει τη θέση του πάνω σε πλατφόρμες στις ράγες, μετά από την ανύψωση του με γερανό και εφόσον έχει διαχωριστεί από το φορηγό. Γίνεται η σύνδεση με τη μηχανή του συρμού και ξεκινάει η μεταφορά με σιδηρόδρομο.

Η υποδομή και ο εξοπλισμός που χρειάζεται αυξάνει κατά πολύ το οικονομικό κόστος σε σχέση με τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια και κινητά αμαξώματα.



Σχήμα 10: η μεταφόρτωση ρυμουλκούμενου οχήματος

✓ κυλιόμενοι αυτοκινητόδρομοι (rolling roads)



Φωτογραφία 9

Στο μεταφορικό αυτό σύστημα, ολόκληρα τα φορτηγά τοποθετούνται πάνω σε βαγόνια ή επανέρχονται στο οδικό δίκτυο με κεκλιμένες ράμπες. Σε κάποιες περιπτώσεις, ο οδηγός μεταφέρεται και εκείνος μέσα στη καμπίνα του φορτηγού.

Βασικό πλεονέκτημα είναι ότι δεν προϋποθέτει επενδύσεις σε εξοπλισμό από την πλευρά του οδικού μεταφορέα. Αρκεί η κατασκευή ενός τερματικού σταθμού χωρίς πρόσθετες εγκαταστάσεις (facilities). Οι υπεύθυνοι εταιρειών οδικής μεταφοράς, όμως, δεν το προτιμούν επειδή δεσμεύοντας το όχημα τους, δεν μπορούν να το αξιοποιήσουν σε οδικές μεταφορές, μια και λογίζεται ως νεκρό κεφάλαιο.



Σχήμα 11: η μεταφορά με κυλιόμενο αυτοκινητόδρομο

4.4. ΤΑ «LOGISTICS» ΣΤΗ ΝΕΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ΔΙΚΤΥΩΝ

Ο σχεδιασμός, η οργάνωση των διαδικασιών βιομηχανικής παραγωγής και ο συντονισμός των μεταφορικών υπηρεσιών με τρόπο που να ικανοποιούνται οι καταναλωτικές ανάγκες είναι ζητήματα που απασχολούν ιθύνοντες σε παραγωγικές μονάδες και μελετητές.

Η προμήθεια και επεξεργασία των πρώτων υλών γίνεται σε περιοχές με χαμηλό εργατικό κόστος (αναπτυσσόμενες χώρες), ενώ μέρος της τελικής σύνθεσης και διάθεσης του προϊόντος εκεί όπου η αγοραστική δύναμη του καταναλωτή είναι μεγαλύτερη (ανεπτυγμένες χώρες). Έτσι, με την πάροδο του χρόνου διαμορφώθηκε μια στενή σχέση μεταξύ των κέντρων προσφοράς, διανομής και μεταφοράς. Επειδή η αποδοτική επιχειρηματική μονάδα συνδέεται με το χαμηλό λειτουργικό της κόστος και μια επιτυχής εφοδιαστική αλυσίδα (logistics) πιστεύεται ότι μπορεί να το ελαττώσει, υπάρχει ενδιαφέρον στο θέμα αυτό.

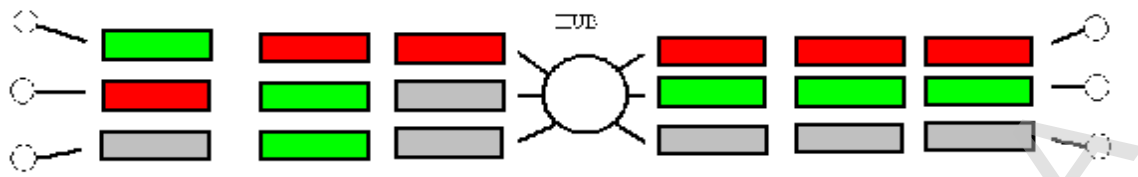
Ως εφοδιαστική αλυσίδα (logistics) νοείται η ροή των προϊόντων από τον τόπο παραγωγής τους μέχρι τον τελικό καταναλωτή, η οποία περιλαμβάνει τη μεταφορά τους, την αποθήκευση και τη διανομή μαζί με την αντίστοιχη πληροφόρηση από το ένα στάδιο στο άλλο. Στη νεότερη εκδοχή τους ανήκει και η αντίστροφη διαδικασία μεταφοράς,

συγκέντρωσης και διαχείρισης των ελαττωματικών προϊόντων και απορριμμάτων (reverse logistics).

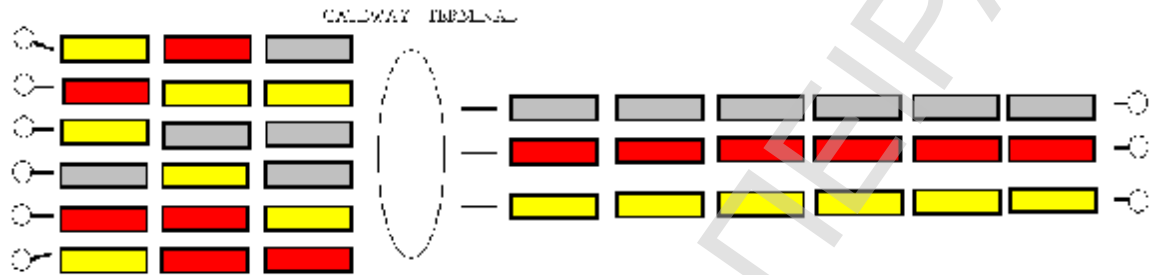
Προσανατολισμένες στην εξυπηρέτηση των στόχων αυτών των παραγωγών είναι οι εταιρείες *3rd party logistics*, κέντρα που παρέχουν κατάλληλες συμβουλές και λύσεις σε θέματα μεταφοράς, αποθήκευσης, ανακύκλωσης απορριμμάτων κ.α.

Μιλώντας για τις συνδυασμένες μεταφορές και τα *logistics*, επισημαίνουμε πως οι τερματικοί σταθμοί έχουν εξελιχθεί και εκτός από τις υπηρεσίες απλής μεταφόρτωσης, εφαρμόζουν την τεχνογνωσία και τις πρακτικές εκείνες που συνεπάγονται τόνωση της αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας και του ίδιου του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών. Τρεις είναι οι τεχνικές *logistics* που χρησιμοποιούνται στον τύπο αυτό των μεταφορών:

- το σύστημα Shuttle Services ⇨ τρένο, το οποίο έχοντας σταθερό αριθμό βαγονιών, πραγματοποιεί προκαθορισμένα και συνεχή δρομολόγια μεταξύ δυο τερματικών σταθμών, χωρίς διακλαδώσεις ή αλλαγές σε βαγόνια,
- το σύστημα Block Trains ⇨ τρένο, το οποίο πραγματοποιεί και αυτό συγκεκριμένα δρομολόγια, με τη διαφορά τοποθετείται εξαρχής σε μια σιδηροτροχιά και ότι τα άδεια βαγόνια του μπορούν να αφαιρεθούν,
- το σύστημα Hub & Spoke και Gateway ⇨ στο σύστημα Hub & Spoke, τα τρένα ξεκινούν από μικρά τερματικά, χωρίς τα βαγόνια να έχουν τον ίδιο προορισμό. Σ' έναν κεντρικό τερματικό σταθμό (hub) γίνεται ανακατανομή των βαγονιών και διοχετεύονται στη σωστή τους κατεύθυνση. Στο σύστημα Gateway, τράινα shuttle και blocks καταφθάνουν σε κεντρικό τερματικό σταθμό (gateway terminal) και αφότου οι μεταφερόμενες μονάδες ομαδοποιούνται, προκύπτουν νέα τρένα που μεταφέρουν το φορτίο στον τελικό προορισμό τους.



Σχήμα 12: το σύστημα Hub & Spoke



Σχήμα 13: το σύστημα Gateway

4.5. ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΣΤΑ LOGISTICS

Οι δυο κύριες αρμοδιότητες των σύγχρονων τερματικών σταθμών – κέντρων logistics είναι: η αποθήκευση και η διαχείριση των αποθεμάτων³⁸.

Η αποθήκευση (warehousing) περιλαμβάνει τις εργασίες παραλαβής, φύλαξης, εξαγωγής και παράδοσης πρώτων υλών, ενδιάμεσων και ετοιμών προϊόντων εντός ενός διαμορφωμένου περικλειστού χώρου (αποθήκη). Τηρούνται:

- ο έλεγχος των παραστατικών προμηθευτή,
- η διασταύρωση στοιχείων με την παραγγελία της επιχείρησης,
- η έκδοση παραστατικών εισαγωγής,
- η ενημέρωση βιβλίου παραλαβής φορτίου,
- ο ποσοτικός έλεγχος,

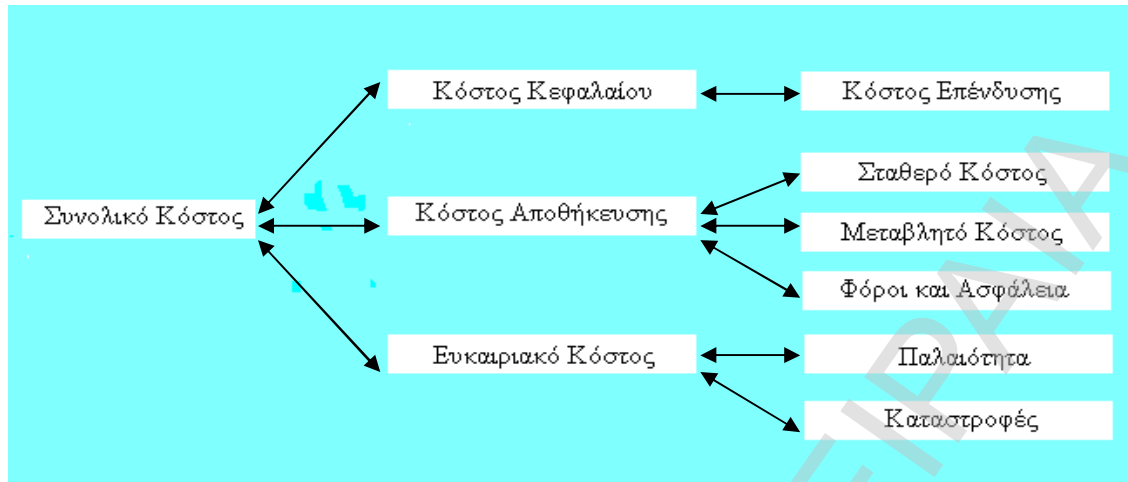
³⁸ Παπαδημητρίου Ευστράτιος και Σχινάς Ορέστης, 2002, «ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΑ LOGISTICS» Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη

- ο ποιοτικός έλεγχος,
- η ταξινόμηση,
- ο καθορισμός θέσης παραμονής στην αποθήκη,
- η τοποθέτηση στο προβλεπόμενο σημείο,
- η συντήρηση,
- η ενημέρωση βιβλίου αποστολής,
- η έκδοση παραστατικών εξαγωγής,
- η περισυλλογή και μεταφορά στο χώρο αποστολής,
- ο έλεγχος αποθεμάτων σε τακτικές και έκτακτες απογραφές,
- η διεξαγωγή εκθέσεων επιχειρησιακής έρευνας αξιολόγησης των λειτουργιών μέσα από κατάλληλους δείκτες και επανασχεδιασμού του πλήθους, του μεγέθους και της τοποθεσίας των αποθηκών.

Η διαχείριση των αποθεμάτων (stock management) είναι η διατήρηση των πόρων ή των οικονομικών αγαθών εκείνων που δεν εξήχθησαν από το σύστημα. Επιμέρους αιτίες για την ύπαρξη τους είναι η δημιουργία οικονομιών κλίμακας στην προμήθεια, την παραγωγή και τη μεταφορά, οι απρόβλεπτες αλλαγές στον εφοδιασμό με πρώτες ύλες ή στη ζητούμενη ποσότητα κατά την εξισορρόπηση της προσφοράς και της ζήτησης και η προστασία από αβεβαιότητα.

Στη λήψη αποφάσεων για τα αποθέματα, ο περιορισμός του κόστους τους είναι δυσβάσταχτο βάρος. Αυτό επιμερίζεται ως εξής³⁹:

³⁹ Παπαδημητρίου Ευστράτιος, διαφάνειες μαθήματος επιλογής 7^{ου} εξαμήνου «LOGISTICS» του Προπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς



Σχήμα 14: το κόστος διατήρησης αποθέματος

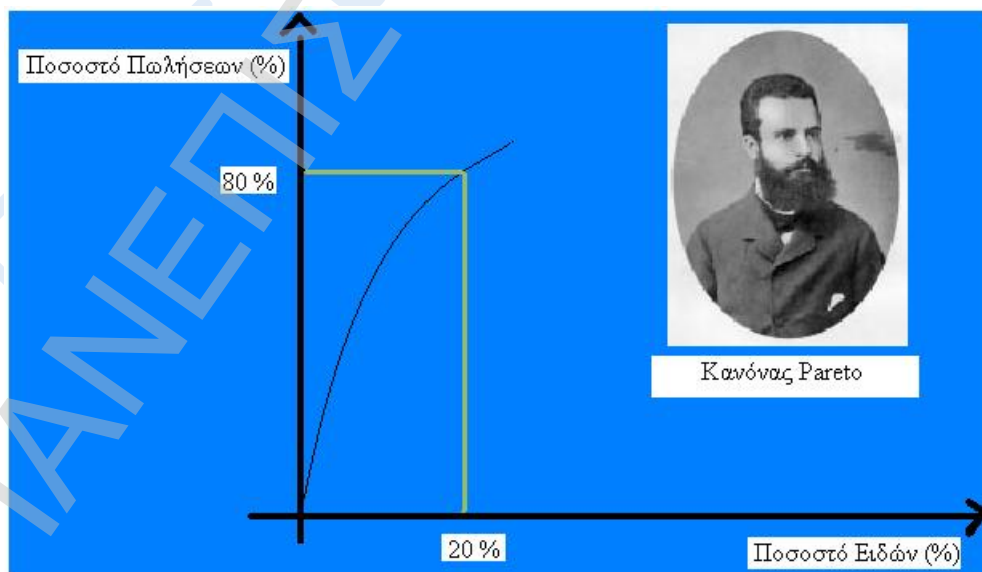
- κόστος επένδυσης ⇨ είναι το δεσμευμένο χρήμα που καταναλώνεται σε σχετικές δαπάνες και δεν μπορεί να αξιοποιηθεί σε άλλα επικερδέστερα επενδυτικά σχέδια,
- σταθερό κόστος αποθήκευσης ⇨ ενοίκιο αποθηκευτικού χώρου/γραφείων διοίκησης, κόστος μίσθωσης ή ιδιοκτησίας μηχανημάτων χειρισμού (περνοφόρα οχήματα), το κόστος παροχών (ηλεκτρισμός, ύδρευση, τηλέφωνα, θέρμανση),
- μεταβλητό κόστος αποθήκευσης ⇨ καθεαυτό το κόστος παραγωγής μιας μονάδας προϊόντος, τρέχοντα έξοδα επισκευής κτιρίων και συντήρησης εξοπλισμού και του ίδιου του αποθέματος, αναλώσιμα, πρόσθετες ανάγκες μεταχείρισης μέρους του εμπορεύματος (συσκευασία), διάσπαση παραγγελιών, κόστος παρακολούθησης της πορείας της παραγγελίας,
- κόστος φόρων και ασφάλειας ⇨ φόροι και ασφάλιστρα (από πρόκληση πυρκαγιάς ή από κλοπή) περίπου 2 – 5 % και 2 – 3 % της αξίας του αποθέματος αντίστοιχα,
- ευκαιριακό κόστος ⇨ παλαιότητα – απαξίωση εμπορεύματος από την χειροτέρευση της ποιότητας του, αχρήστευση από την ραγδαία τεχνολογική πρόοδο, καταστροφές – απώλειες.

Ο προβληματισμός γύρω από τα αποθέματα εγείρει ερωτήματα προς απάντηση που βασανίζουν το μυαλό των managers και δυσκολεύουν το έργο τους, όπως:

1. ποια είδη πρέπει να μείνουν σε απόθεμα ;
2. πόση ποσότητα πρέπει να παραχθεί για ανανέωση του αποθέματος ;
3. ποια είναι η στιγμή για να δοθεί η εντολή παραγωγής της ποσότητας αυτής ;
και
4. ποιο σύστημα ελέγχου των αποθεμάτων πρέπει να καθιερωθεί ;

Για την πρώτη απορία καταφεύγουμε στο σύστημα ταξινόμησης των εμπορευμάτων ABC. Νωρίτερα επισημαίνουμε όσα υποστήριξε ο ιταλός οικονομολόγος, Vilfredo Pareto, το 1897. Μετά από έρευνα στην πατρίδα του αρχικά και έπειτα και σε άλλες χώρες παρατήρησε ότι το 80 % του πλούτου ήταν συγκεντρωμένο στα χέρια μόλις του 20 % του πληθυσμού. Έκτοτε αρκετοί επιστήμονες διαπίστωσαν με έκπληξη ότι η αρχή αυτή ίσχυε και στον δικό τους κλάδο. Αργότερα, το 1930, ο Δρ. Juran γενίκευσε την αρχή στον κανόνα «*Law of the vital few and the trivial many*». Ο κανόνας αυτός για τα logistics διατυπώνεται: «η μεγαλύτερη ποσότητα των πωλήσεων (80 %) προκύπτει από ένα μικρό αριθμό προϊόντων (20 %)».

Διαγραμματικά:



Σχήμα 15: ο κανόνας Pareto στα logistics

Η ταξινόμηση ABC είναι η συνήθης μέθοδος για την διευθέτηση των ειδών εκείνων που αντιστοιχούν στο μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικά δεσμευμένης σε αποθέματα αξίας και των υπολοίπων με μικρότερο ποσοστό. Σύμφωνα με την φιλοσοφία Pareto, σε μια αποθήκη πολύ λίγα είναι εκείνα τα είδη που με την πώληση τους ανεβάζουν τον ετήσιο τζίρο μιας επιχείρησης. Αυτά θα πρέπει να εντοπιστούν και να ελέγχονται ανάλογα με τη βαρύτητά τους στα κέρδη των επιχειρήσεων:

βαρύτητα στο ετήσιο κέρδος \equiv ετήσια ζήτηση είδους * κόστος μονάδας αυτού

Η κατάταξη των ειδών έχει ως εξής:

- ✓ κατηγορία A \Rightarrow ανήκει το 15 – 20 % των ειδών μεγάλης αξίας που ερμηνεύεται σε 70 – 75 % της συνολικής αξίας σε αποθέματα και η βαρύτητά τους είναι μεγάλη στα κέρδη των επιχειρήσεων. Το ύψος των αποθεμάτων θα πρέπει να καταγράφεται συχνότατα (π.χ. κάθε εβδομάδα) και να δίνεται άμεσα εντολή για ανατροφοδότηση,
- ✓ κατηγορία B \Rightarrow 20 – 25 % των ειδών μικρότερης αξίας που αθροιστικά αντιστοιχεί στο 20 – 25 % της συνολικής αξίας αποθεμάτων και με μικρότερη βαρύτητα στα κέρδη. Η ανανέωση τους δεν είναι πρώτη της προτεραιότητας και ο έλεγχος τους μπορεί να γίνεται σε μεγαλύτερη περιοδική βάση (π.χ. δυο εβδομάδες),
- ✓ κατηγορία C \Rightarrow 55 – 65 % των ειδών ελάχιστης αξίας με ποσοστό περίπου 10 % της συνολικής αξίας των αποθεμάτων. Τα εμπορεύματα αυτά συνήθως δεν εκλείπουν από τα ράφια στις αποθήκες και γι' αυτό η παρακολούθησή τους μπορεί να γίνει σε χρονικά διαστήματα μιας φοράς το μήνα ή το δίμηνο.

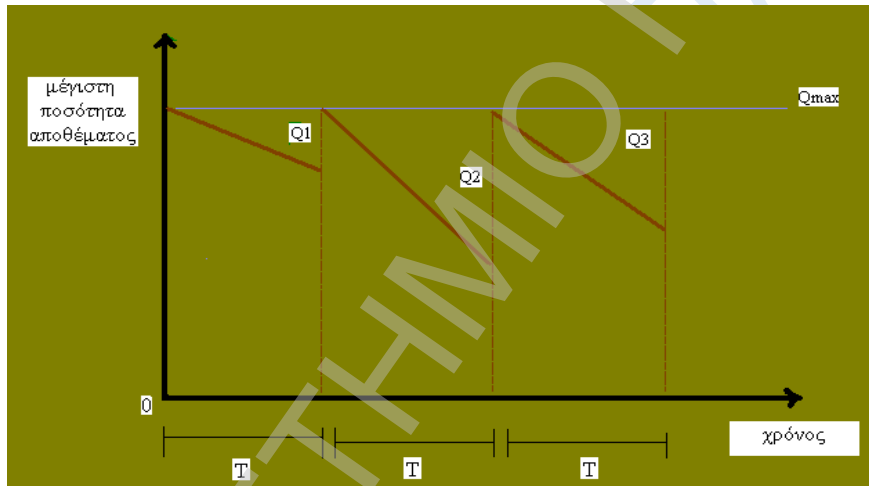
Υπάρχουν μαθηματικοί τύποι για τον ακριβή αριθμό των αποθεμάτων και την στιγμή νέας εντολής παραγωγής, ώστε κατέχοντας όσα αποθέματα καλύπτουν τις ανάγκες να μειωθεί το κόστος τους. Σε περίπτωση τυχαίας ζήτησης (random demand), όπου ο χρόνος παράδοσης ενός προϊόντος στον καταναλωτή είναι μικρότερος από το

χρόνο μεταξύ της παραγγελίας και της παραγωγής του (χρόνος αναπαραγγελίας – reorder point), τότε ο πελάτης παραλαμβάνει ένα από τα αποθέματα. Η απόφαση για την ποσότητα ανανέωσης ($Q = ?$) και πότε πρέπει να παραγγελθεί ($T = ?$) λαμβάνεται:

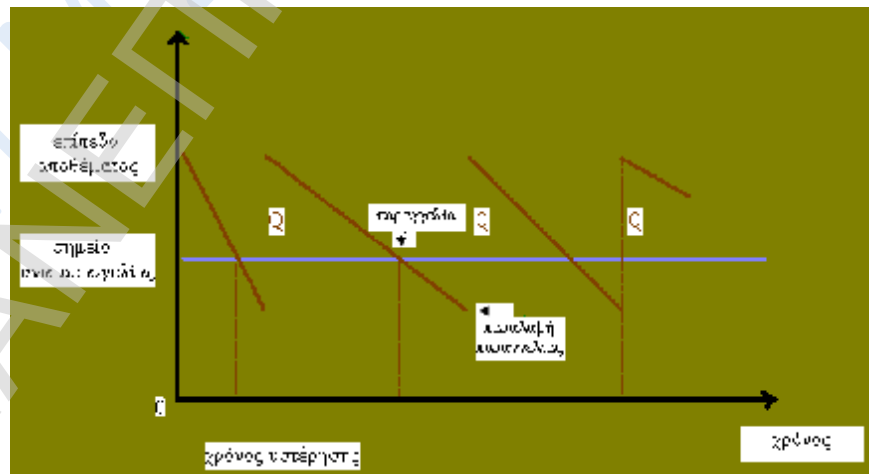
Ø όταν προσδιορίζεται η ποσότητα, με το T να είναι σταθερό και το Q να μεταβάλλεται έως ένα ύψος (σύστημα σταθερής περιόδου παραγγελίας),

Ø όταν προσδιορίζεται ο χρόνος, με το Q να είναι σταθερό και το T να μεταβάλλεται (σύστημα σταθερής ποσότητας παραγγελίας),

Διαγραμματικά:



Σχήμα 16: σύστημα σταθερής περιόδου παραγγελίας



Σχήμα 17: σύστημα σταθερής ποσότητας παραγγελίας

Τα τερματικά που εκτελούν χρέη logistics και ακολουθούν το σύστημα σταθερής περιόδου παραγγελίας για τα αποθέματά των εταιρειών – πελατών τους, οφείλουν να παραγγέλνουν σε τακτά χρονικά διαστήματα (T) τόση ποσότητα αποθεμάτων (Q_1) ώστε να φθάνει το ύψος της επιθυμητής μέγιστης ποσότητας Q_{max} . Στο σύστημα σταθερής ποσότητας παραγγελίας, όμως, η τακτική στα τερματικά διαφοροποιείται. Το ύψος των αποθεμάτων καταγράφεται συνεχώς και όταν πέσει κάτω από ένα επίπεδο (σημείο αναπαραγγελίας), ενημερώνονται οι εταιρείες – πελάτες για να παραχθεί σταθερή ποσότητα (Q).

Οι μαθηματικοί τύποι στους οποίους καταφεύγουμε, είναι:

- για την οικονομική ποσότητα παραγγελίας – Economic Quantity Order (Q^*):

$$Q^* = \sqrt{\frac{2 * S * D}{H}}$$

με S = το κόστος προετοιμασίας της παραγγελίας,

D = η ετήσια ζήτηση του προϊόντος,

και H = το ετήσιο μοναδιαίο κόστος διατήρησης αποθέματος,

- για το σημείο αναπαραγγελίας (ΣΑ):

$$\Sigma A = d * L$$

με d = ημερήσια ζήτηση του προϊόντος:

$$d = \frac{D}{\text{ημέρες εργασίας / έτος}}$$

με L = χρόνος υστέρησης (ημέρες) μεταξύ εντολής και εκτέλεσης παραγωγής

Αν το d αναφέρεται σε εβδομαδιαία ή μηνιαία ζήτηση τότε ο τύπος αναπροσαρμόζεται στον παρανομαστή σε εβδομάδες εργασίας/έτος ή μήνες εργασίας/έτος.

- για το αναμενόμενο αριθμό παραγγελιών ανά έτος (n):

$$n = \frac{D}{Q^*}$$

- για το διάστημα μεταξύ δυο διαδοχικών παραγγελιών (T):

$$T = \frac{\text{ημέρες εργασίας / έτος}}{n}$$

Αν το T αναφέρεται σε εβδομαδιαία ή μηνιαία βάση τότε ο τύπος αναπροσαρμόζεται στον αριθμητή σε εβδομάδες εργασίας/έτος ή μήνες εργασίας/έτος.

- για το συνολικό ετήσιο κόστος αποθέματος που αντιστοιχεί στην ποσότητα Q^* (Σ.Κ.Α. Q^*):

$$\begin{aligned} \text{Σ.Κ.Α. } Q^* &= \text{Ετήσιο Κόστος Διατήρησης Αποθεμάτων} + \text{Ετήσιο Κόστος Παραγγελίας} \\ &= \frac{Q^*}{2} * H + \frac{D}{Q^*} * S \end{aligned}$$

Θα κατανοήσουμε τα δυο συστήματα μ' ένα παράδειγμα:

Έστω ότι ένα προϊόν έχει ζήτηση 10.000 κομμάτια το χρόνο. Το μοναδιαίο κόστος αγοράς του προϊόντος είναι 60 € το κομμάτι, ενώ το κόστος προετοιμασίας για μια παραγγελία είναι 25 €. Το μοναδιαίο κόστος διατήρησης σε απόθεμα είναι το 1/6 της αξίας του. Γνωρίζουμε ακόμη ότι ο χρόνος υστέρησης μιας παραγγελίας είναι 3 ημέρες, ότι οι ημέρες εργασίας είναι 250 ημέρες το χρόνο.

Ζητείται να δοθούν οι πίνακες και με τα δυο συστήματα από τις 2/3 έως 12/3.

Λύση

Τα δεδομένα μας είναι:

$D = 10.000$ κομμάτια το χρόνο,

$c = 60$ €

$H = \frac{1}{6} * c = 10$ €,

$S = 25$ €

και $L = 3$ ημέρες ο χρόνος υστέρησης (lead time).

Βρίσκουμε ότι $Q^* = 224$ μονάδες, $n = 45$ παραγγελίες το χρόνο, $\Sigma A = 120$ μονάδες, $T = 5$ ημέρες ο χρόνος μεταξύ δύο παραγγελιών, δηλαδή ο χρόνος ελέγχου (για τη σταθερή περίοδο παραγγελίας) και ότι $\Sigma KA = 2.236$ €. Δε ξεχνάμε από τα δεδομένα ότι το απόθεμα ανανεώνεται σε 3 ημέρες (χρόνος υστέρησης). Οι πίνακες διαμορφώνονται ως ακολούθως:

Σύστημα Σταθερής Περιόδου Παραγγελίας												
T=5 ημέρες												
ημερομηνία	2/3	3/3	4/3	5/3	6/3	7/3	8/3	9/3	10/3	11/3	12/3	
ζήτηση	12	17	35	35	10	25	30	10	20	25	35	
απόθεμα	224	212	195	160	125	115	90	60	50	139	114	79
παραγγελία					109						110	
παραλαβή								109				

Πίνακας 14: παραδείγματα σταθερής περιόδου παραγγελίας

Σύστημα Σταθερής Ποσότητας Παραγγελίας												
ΣΑ=120												
ημερομηνία		2/3	3/3	4/3	5/3	6/3	7/3	8/3	9/3	10/3	11/3	12/3
ζήτηση		12	17	35	35	10	25	30	10	20	25	35
απόθεμα	224	212	195	160	125	115	90	60	50	254	229	194
παραγγελία						224						
παραλαβή									224			

Πίνακας 15: παράδειγμα σταθερής ποσότητας παραγγελίας

Το απλό μοντέλο που παρουσιάστηκε ανωτέρω συμβουλευόταν αρκετά συχνά οι managers, αν και ανταποκρίνεται έως ένα βαθμό στην πραγματικότητα. Και αυτό γιατί βασίζεται σε κάποιες υποθέσεις και συνεπώς έχει αδυναμίες:

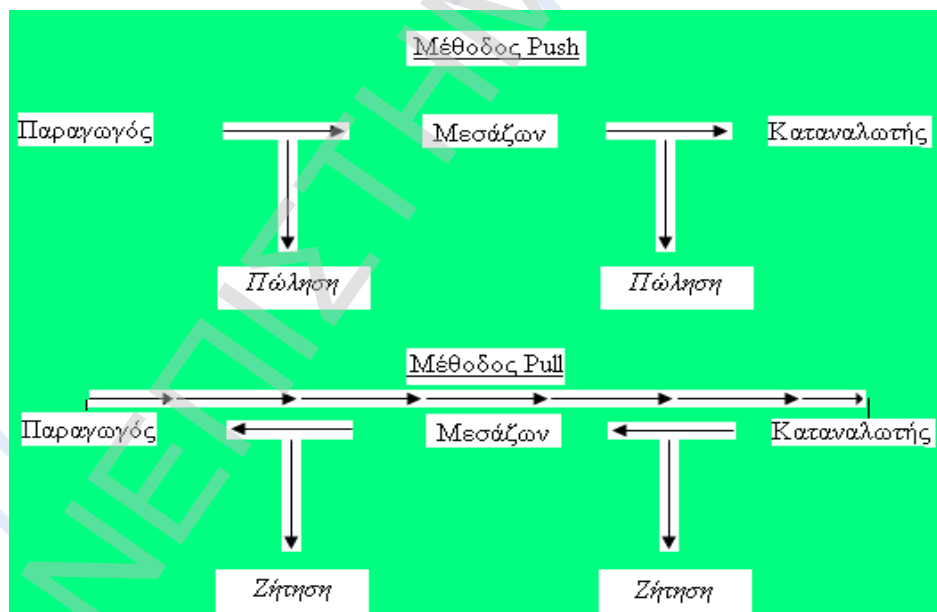
- η ζήτηση του προϊόντος είναι ανεξάρτητη από τη ζήτηση οποιουδήποτε άλλου και εξαρτάται μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς,
- η ανάγκη σε αποθέματα είναι προβλέψιμη – γνωστή,
- ο χρόνος παράδοσης μιας παραγγελίας είναι σταθερός (L),
- οι μονάδες αναπλήρωσης των αποθεμάτων παραδίδονται συνολικά,
- η ποσότητα που παραλαμβάνεται είναι και εκείνη που έχει παραγγελθεί, χωρίς να υπάρχουν τελικά προϊόντα ελαττωματικά,
- στο κόστος αγοράς ή παραγωγής δεν εκτιμούνται εκπτώσεις από την παραγγελία μεγαλύτερης ποσότητας προϊόντος.

Επιπρόσθετα, η πολυπλοκότητα άλλων μαθηματικών μοντέλων με περισσότερες μεταβλητές και παραμέτρους, η έλλειψη μεγάλων αποθηκευτικών χώρων, οι δυσκολίες στις μεταφορές με συνέπεια τις καθυστερήσεις στην ανανέωση των αποθεμάτων, καθιέρωσαν νέες σύνθετες διαχειριστικές μεθόδους από την πλευρά των παραγωγών,

χωρίς ωστόσο να απαξιώνεται η προσφυγή σε οικονομικά και μαθηματικά εργαλεία. Οι επικρατέστερες και πιο συνήθεις πρακτικές είναι:

▼ η μέθοδος Just In Time (JIT Method),

Η μέθοδος Just In Time υποκινείται από την ίδια την δυναμική της κατανάλωσης. Η εντολή για την έναρξη της διεργασίας και προετοιμασίας μιας καινούργιας μονάδας είναι αποτέλεσμα της ζήτησης του προϊόντος και της ανάγκης να αντικατασταθεί η μονάδα που μόλις πωλήθηκε (pull system of production), πάρα επιχειρηματικής απόφασης που ξεκινά εκ των έσω με την πρόβλεψη της ζήτησης και αναζητά καταναλωτές (push system of production). Κεντρική φιλοσοφία της είναι η δημιουργία προϊόντων υψηλών προδιαγραφών μέσα από στάδια παραγωγικής διαδικασίας που διαδέχονται το ένα το άλλο «just in time» (επίπεδα άριστης παραγωγικότητας), με όσο το δυνατόν λιγότερα αποθέματα. Το ρόλο του μεσάζοντος παίζουν οι εταιρείες logistics.



Σχήμα 18: διαφορά μεθόδων push και pull προώθησης προϊόντων

Οι τέσσερις βασικές αρχές του είναι:

§ μικρές και σε σύντομο χρόνο παραγγελίες,

- § υψηλή ποιότητα με ελάχιστα ελαττωματικά προϊόντα,
- § απουσία περιττών αποθεμάτων,
- § μηδαμινός χρόνος υστέρησης από την εντολή έως την παραλαβή της παραγγελίας.

Σε σχέση με τις κλασσικές μεθόδους αποφέρει:

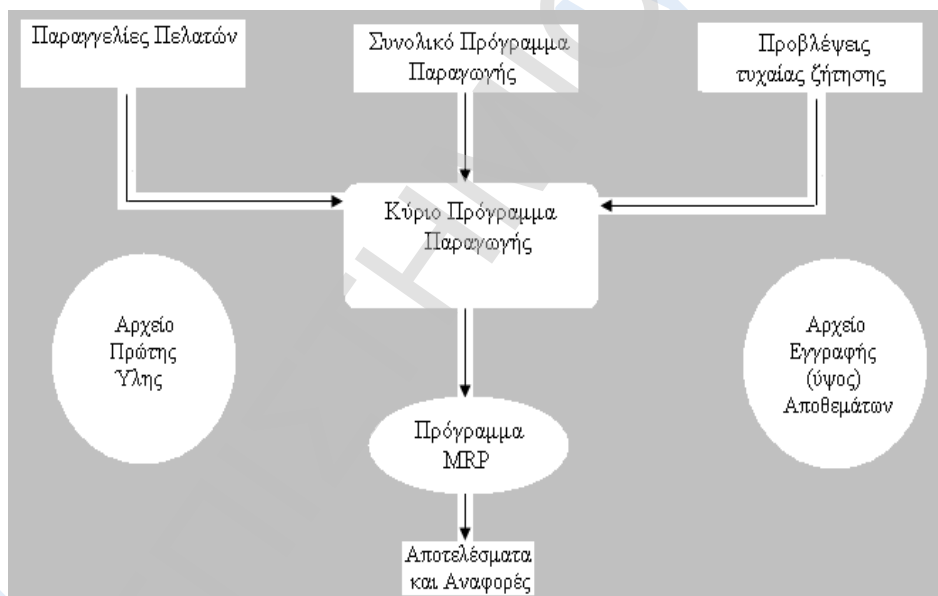
- περιορισμό δαπανών για μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους,
 - υψηλές προδιαγραφές – standards στην γραμμή παραγωγής,
 - απλούστερες φάσεις παραγωγής με την κατανομή της εργασίας και τη χρήση αυτοματοποιημένου εξοπλισμού,
 - αξιοπιστία στο χρόνο παράδοσης προϊόντος,
 - στενότερη συνεργασία επιχειρήσεων – προμηθευτών.
- ✓ η μέθοδος MRP I (Materials Requirement Planning Method) και MRP II (Manufacturing Resource Planning Method),

Στις μεθόδους αυτές, η διαχείριση αποθέματος πραγματοποιείται με βάση ένα σχέδιο χρονοδιαγράμματος στο οποίο οι φάσεις του συστήματος παραγωγής (production system phases) αντιστοιχούν σε καθαρό χρόνο (net time phases), μέσα στον οποίο πρέπει να έχουν υλοποιηθεί. Είναι, στην ουσία, συστήματα προώθησης «push παραγωγής». Στη *MRP I* (Προγραμματισμός Απαιτούμενων Υλικών), καθορίζεται ο ακριβής αριθμός μονάδων των συστατικών – και τυχόν μερών αυτών – που απαιτούνται στην επόμενη φάση, σύμφωνα με το χρόνο υστέρησης. Στη *MRP II* (Σχεδιασμός Πόρων Εργοστασίου), βελτιώνεται ο έλεγχος των επί μέρους υποστηρικτικών λειτουργιών του συστήματος παραγωγής. Έτσι, η ορθολογική μεταχείριση των πόρων συνδέεται με τη ροή

πληροφοριών από τα λοιπά τμήματα, όπως, το Τμήμα Πωλήσεων, το Τμήμα Χρηματοοικονομικής Διοίκησης, το Τμήμα Ανθρωπίνων Πόρων, *ώστε μειώνοντας πολυδάπανες και πολύπλοκες διαδικασίες να εξασφαλίζονται τα σωστά υλικά, στο σωστό μέρος και στο σωστό χρόνο.* Με τη χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή και ειδικών λογισμικών, λοιπόν, εγκαθίσταται ένα πληροφοριακό σύστημα παραγωγής που στοχεύει:

- στην διασφάλιση αναγκαίας ποσότητας αποθεμάτων,
- και στον κατάλληλο σχεδιασμό συντονισμού της παραγωγής.

Διαγραμματικά:



Σχήμα 19: η μέθοδος MRP

✓ η μέθοδος DRP (Distribution Resource Planning Method)

Η μέθοδος DRP – Σχεδιασμού Κατανομής των Πόρων – είναι παρόμοια με εκείνη της MRP, με τη διαφορά ότι έχει την ικανότητα να αναπροσαρμόζει την ποσότητα παραγγελίας, ακόμη και σε βραχυχρόνιες διακυμάνσεις της ζήτησης. *Με τη χρήση της επιτρέπεται συγκεκριμένης ποσότητας διαθεσιμότητα σε αποθέματα μέσα από*

των προγραμματισμό συγχρονισμένων φάσεων της παραγωγικής διαδικασίας. Οι πληροφορίες που χρειάζονται στα πλαίσια της είναι:

- το υπάρχον απόθεμα (συστατικών μερών ή/και προϊόντων) μιας φάσης που μόλις ολοκληρώθηκε,
- η απαραίτητη ποσότητα που απαιτείται στην επόμενη φάση,
- οι ελλείψεις σε ποσότητα της επόμενης φάσης,
- η εντολή παραγγελίας της ποσότητας εκείνης που συμπληρώνει τις ελλείψεις.



Φωτογραφία 10

4.6. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ, Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΑΣΗ

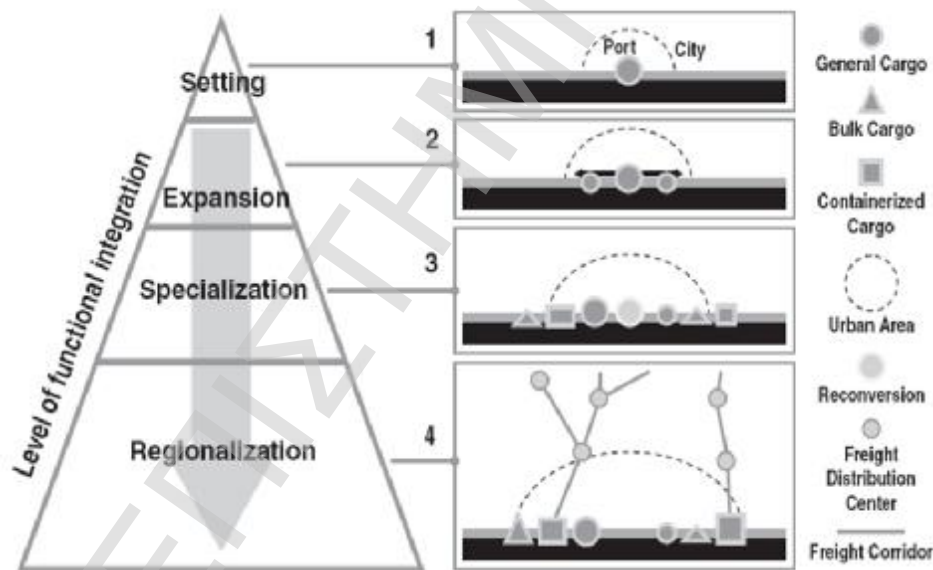
Όπως γίνεται αντιληπτό – επειδή ο μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων μεταφέρεται ως επί το πλείστον δια θαλάσσης – ο ρόλος των λιμανιών είναι πολύ βασικός στην εφοδιαστική αλυσίδα των νέων δικτύων. Οι μελετητές *Theo E. Notteboom* και *Jean – Paul Rodrigue* στο άρθρο τους «*Port Regionalization: towards a new phase*

in port development» τίθουν το ζήτημα της χωρικής και λειτουργικής εξέλιξης των λιμένων που φαίνεται πως ταιριάζουν στην νέα πραγματικότητα⁴⁰.

Στην αρχική του φάση ένας λιμένας έχει μικρές αποβάθρες κοντά στο κέντρο της πόλης. Η επέκταση του είναι απόρροια σταδιακής εφαρμογής νέων τεχνολογιών και επιτευγμάτων προόδου στην διαχείριση φορτιού. Τα στάδια που συναντά κανείς είναι:

- setting (πού βρίσκεται),
- expansion (διεύρυνση) και
- specialization (εξειδίκευση).

Τα στάδια αυτά φαίνονται στο ακόλουθο σχεδιάγραμμα, που παραθέτουμε εδώ:



Πηγή: Notteboom E. T. και Rodrigue Jean – Paul, July – September 2005, «*Port Regionalization: towards a new phase in port development*», *Maritime Policy & Management*, Volume 32, No 3, σελ. : 298

Σχήμα 20: στάδια ανάπτυξης ενός λιμένα

⁴⁰Το άρθρο αυτό ανατέθηκε από την Αναπλ. Καθηγήτρια Κα Παρδάλη Αγγελική στον συγγραφέα και παρουσιάστηκε με διαφάνειες στο μάθημα «*ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ*» του 7^{ου} Κύκλου Π.Μ.Σ. στη «Ναυτιλία» και λόγω της σημαντικότητας του αποτέλεσε εξεταστέα ύλη και θέμα στις γραπτές εξετάσεις του εξαμήνου.

Τα στάδια αυτά επεξηγούν τη διαδικασία ανάπτυξης σε μεγάλα, παραδοσιακά κυρίως, λιμάνια. Το μοντέλο αυτό του J. Bird, «the Anyport Model», έχει όμως, κάποιες αδυναμίες σχετικά με την σύγχρονη ανάπτυξη στα λιμάνια:

= > 1^η αδυναμία:

- δεν εξηγεί την πρόσφατη πρόοδο που εμφανίζουν τα τερματικά, τα οποία λειτουργούν ως διαμετακομιστικά κέντρα (transshipment hubs) σε εκτενή δίκτυα hub – and – spoke, δίκτυα περισυλλογής και διανομής φορτίου

Η αυξανόμενη διαθεσιμότητα του φορτίου είχε τις συνέπειες: αλλαγές στο μέγεθος του πλοίου, στο χρονοδιάγραμμα παροχής υπηρεσιών και στη δομή της εμπορευματικής ναυτιλίας. Οι μεταφορείς και οι εμπορικοί τους συνεργάτες διαμόρφωσαν τα δίκτυα τους στη liner ναυτιλία μέσω της πρακτικής εφαρμογής νέων υπηρεσιών – όπως, *end – to – end services*, *round – the – world services* και *pendulum services* –, ιδίως στις γραμμές διεξαγωγής εμπορίου μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Στις γραμμές αυτές εμφανίστηκε η νέα διάταξη εμπορικών τερματικών σταθμών, σε τυχαίες περιοχές και αρκετά μακριά από την κυρίως ενδοχώρα (immediate hinterland) που έως τότε ήταν εκείνη που κυριαρχούσε στη διαλογή εμπορευμάτων.

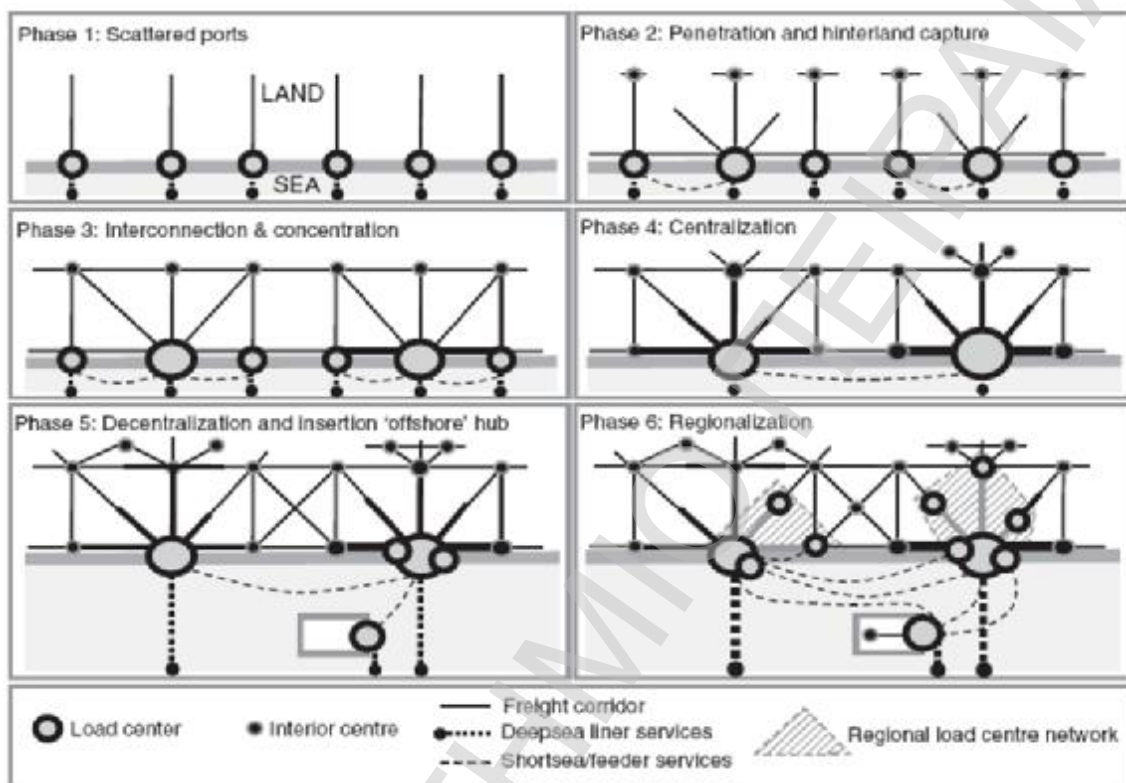
= > 2^η αδυναμία:

- δεν περιλαμβάνει την διάσταση inland, που αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη δυναμική ανάπτυξη του λιμανιού (τελευταίο στάδιο – regionalization phase – στην εξέλιξη του λιμένα – σχήμα 20)

Στη νέα φάση ανάπτυξης των λιμένων, μερικά εμφανίζεται να έχουν ισχυρούς δεσμούς με την ενδοχώρα τους (hinterland) και άλλοι τύπων λιμένων που δραστηριοποιούνται ως διαμετακομιστικά κέντρα (intermediary / transshipment ports), επίσης ισχυρούς δεσμούς με την περιοχή τους (foreland).

Η φάση του regionalization διευρύνει την επέκταση στην ενδοχώρα ενός λιμανιού μέσω πολιτικών και στρατηγικών της αγοράς, συνδέοντας το με τα κέντρα κατανομής

φορτίων σε άλλες περιοχές (inland freight distribution centers). Η ανάδειξη της μοναδικότητας μερικών λιμανιών με τις γύρω τους περιοχές φαίνεται στη συνέχεια – σχήμα 21:



Πηγή: Notteboom E. T. και Rodrigue Jean – Paul, July – September 2005, «*Port Regionalization: towards a new phase in port development*», *Maritime Policy & Management*, Volume 32, No 3, σελ. : 300

Σχήμα 21: η χωρική ανάπτυξη σ' ένα σύστημα λιμένα

Κάποια διασκορπισμένα – μεμονωμένα λιμάνια (phase 1) υποχωρούν και δίνουν περιθώρια ανάπτυξης σε ορισμένα από αυτά που γιγαντώνονται, διεισδύοντας στην ενδοχώρα (phase 2). Επέρχονται διασυνδέσεις και συγκέντρωση στο κύριο λιμάνι (interconnection και port concentration – phase 3). Μερικές δίοδοι της ενδοχώρας αναπτύσσονται περισσότερο από άλλες, παράλληλα με την σημαντικότητα που παρουσιάζουν συγκεκριμένα αστικά κέντρα (interior centers – centralization phase 4). Η αποσυγκέντρωση (port system deconcentration) πραγματοποιείται με την ένταξη «offshore hubs» σε συγκεκριμένες περιοχές ή σε περιοχές χωρίς αξιόλογη τοπική ενδοχώρα (phase 5). Μερικά από αυτά τα «offshore hubs» είναι:

- ❑ το Freeport (στα νησιά Bahamas),
- ❑ το Salalah (στο Oman),
- ❑ το Tanjung Pelepas (στη Μαλαισία),
- ❑ τα Gioia Tauro, Algeciras, Malta, Taranto και Cagliari (στη Μεσόγειο Θάλασσα)

Οι φιλοδοξίες εκ μέρους των «offshore hubs» δεν καθιστούν τον ρόλο που καλούνται να παίζουν τα κέντρα φόρτωσης στην κυρίως χώρα (interior centers) υποδεέστερο ή άνευ σημασίας. Σ' ένα τέτοιο σύστημα, είναι δυνατό να υπάρξει μια μορφή ιεραρχίας στα δίκτυα με βάση τα διαφορετικά επίπεδα κόστους / διαφορετικότητας στην αγορά. Τα δίκτυα που προσφέρουν υψηλές υπηρεσίες εξυπηρέτησης παραγγελίας (high order service networks) έχουν λιγότερα λιμάνια και διαχειρίζονται φορτίο μεγαλύτερων πλοίων από όσα βρίσκονται σε χαμηλότερο επίπεδο (lower order networks). Ο μεγάλος αυτός όγκος διαχείρισης φορτίων μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλη τμηματοποίηση στα δίκτυα υπηρεσιών της liner ναυτιλίας και σε ιεραρχική δομή στα hubs [τόσο τα «offshore» όσο και της ίδιας της ενδοχώρας (mainland)]. Στη νέα φάση, προστίθενται ακόμη τα inland freight distribution centers που ενσωματώνονται μαζί με τα τερματικά και σχηματίζουν πόλους, δημιουργώντας μορφώματα «regional load centre networks» (phase 6). Κύρια χαρακτηριστικά της είναι:

- ❑ η σε μεγάλο βαθμό αλληλεξάρτηση σε λειτουργικό επίπεδο (strong functional interdependency),
- ❑ η ανάπτυξη ενός load center, και
- ❑ οι πολυάριθμες εγκαταστάσεις logistics στο εσωτερικό της ενδοχώρας (hinterland).

Ο μεγάλος φόρτος εργασίας στα δίκτυα περισυλλογής και διανομής (collection και distribution networks) που ήταν αποτέλεσμα της διοικητικής διάρθρωσης στα συστήματα των λιμανιών είχε σαν συνέπεια την ανάπτυξη αυτή των inland terminals.

Στο *inland formation* μεταφέρεται μέρος της λειτουργίας περισυλλογής και διανομής εκτός του λιμένα, αποτρέποντας έτσι τον περεταίρω συνωστισμό στις περιοχές των λιμένων. Οι διαδρομές (*corridors*) είναι ο κύριος τρόπος πρόσβασης στο *inland terminal*, αφού μέσω των μεγάλων αρτηριών (*major axes*) το λιμάνι επικοινωνεί με το *inland distribution center*. Από τη στιγμή που η φόρτωση και η εκφόρτωση αποτέλεσαν βασικές δραστηριότητες της *intermodal* μεταφοράς, το *regionalization* ευνοεί τη βελτίωση των δραστηριοτήτων κατά μήκος αλλά και στις δυο πλευρές των διαδρομών. Πρόκειται συνήθως για την ολοκλήρωση στα *intermodal systems*, κυρίως μέσω των *on – dock rail facilities* και της χρήσης φορηγίδων (*barges*).

Τα *inland terminals* πραγματοποιούν πολλές λειτουργίες στα *regional load centre networks*:

• πρώτα απ' όλα τα *inland terminals* λειτουργούν ως σημεία συσκευασίας του φορτίου (*cargo bundling points*) στα εκτεταμένα δίκτυα μεταφοράς. Τα μεγάλα κέντρα φορτίου διαχειρίζονται μεγάλη ποσότητα και θα πρέπει να υπάρξουν πολλές μικρές τακτικές διαδρομές σε κάποιους προορισμούς στην ενδοχώρα. Στα σημεία αυτά δημιουργούνται *inland hubs*. Βοηθούν τα κέντρα φόρτωσης των λιμένων να παραμείνουν ελκυστικά και να επωφεληθούν πλήρως από ενδεχόμενες οικονομίες κλίμακας. Οι διαδρομές στο *inland terminal network* αφήνουν περιθώρια για μεγαλύτερη αύξηση της κίνησης *container* δια θαλάσσης,

• δεύτερον, τα περισσότερα από τα *inland terminals* έχουν μετατραπεί σε κέντρα συναρμολόγησης και αποσυναρμολόγησης (*consolidation* και *deconsolidation centers*). Οι μεταφορείς εμπορευμάτων τα χρησιμοποιούν προκειμένου να συγχρονίσουν τις εισαγωγές φορτίων με τη γραμμή παραγωγής,

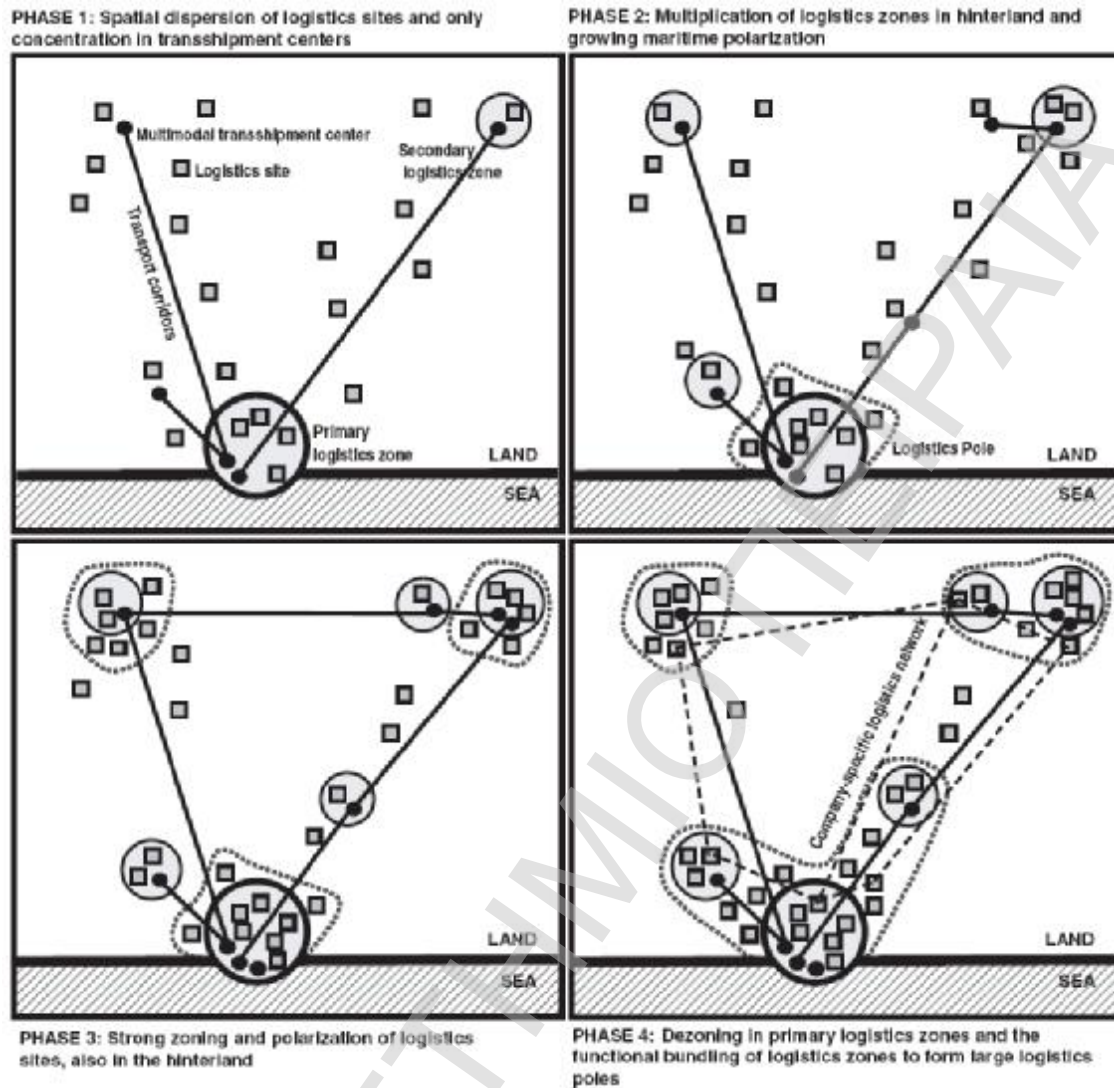
• είναι δυνατό να χρησιμεύσουν ακόμη και σαν χώροι αποθηκευτικοί για τη διαχείριση του λεγόμενου *empty scale* των *container*, ένα δύσκολο πρόβλημα που συνήθως σημαίνει νέα έξοδα. Ειδικεύονται, έτσι, και στη βέλτιστη διαχείριση των *box logistics*,

Ό πολλά από αυτά έχουν γίνει διευρυμένες ζώνες logistics με παροχή ελκυστικότερων υπηρεσιών πέραν των παραδοσιακών (low – end και high – end value – adding logistical services, distribution centers, shipping agents, trucking companies).

Επειδή οι επιχειρήσεις logistics έλκονται από τους ίδιους παράγοντες, όπως η εγγύτητα στην αγορά, η ύπαρξη intermodal transportation και support facilities, ιδρύονται κοντά η μια στην άλλη. Οι οικονομίες κλίμακας κάνουν την επιλογή μιας περιοχής πιο ελκυστική και την συγκέντρωση σ' αυτή εταιριών διανομής. Βαθμιαία, οι διαδρομές οδηγούν στην πόλωση (polarization) και στον χωρισμό σε ζώνες (zoning) στους κόμβους μεταφοράς. Οι πόλοι logistics συνδυάζουν την intermodal μεταφορά με τα πλεονεκτήματα του cluster (phase 2 και 3 σχήμα 22).

Το βιομηχανικό cluster είναι μια γεωγραφικά καθορισμένη συλλογή από όμοιες ή σχετικά όμοιες όσον αφορά την δραστηριότητα που αναπτύσσουν επιχειρήσεις όπου από κοινού δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα τόσο για τις ίδιες όσο και για την οικονομία που τις φιλοξενεί.

Ωστόσο, υπάρχουν και κάποιοι άλλοι παράγοντες που οδηγούν στη φάση depolarization των περιοχών logistics, όπως είναι οι διαφορές μιας περιοχής από μια άλλη ως προς το βαθμό συνωστισμού (level of congestion), το κόστος εργασίας (labor costs), η φιλοσοφία του εργατικού δυναμικού (labor mentality), η πολιτική παραγωγικότητας (productivity policy), η πολιτική της κυβέρνησης (government policy) – [phase 4 σχήμα]. Η ιδέα ενός «regionalized port» είναι συνυφασμένη με την ιδέα ενός «regional load center network» και η τελευταία ανάλογη ενός «logistic pole».

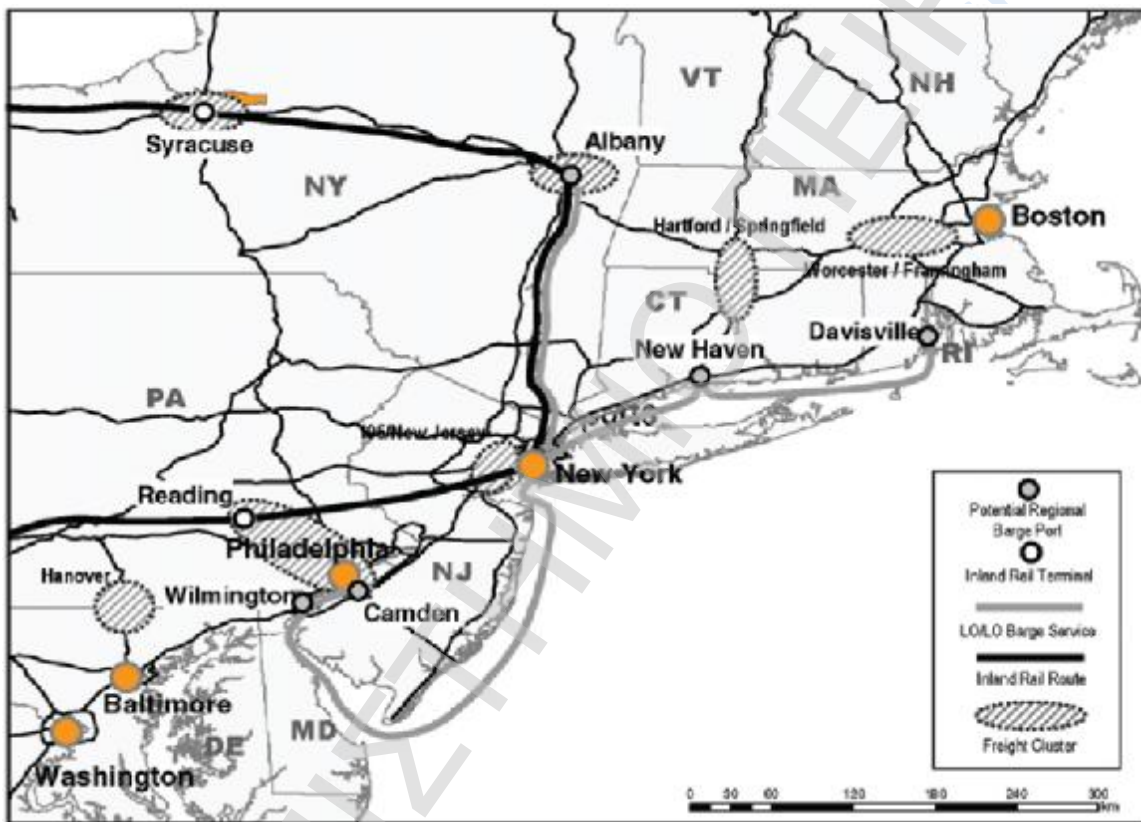


Πηγή: Notteboom E. T. και Rodrigue Jean – Paul, July – September 2005, «*Port Regionalization: towards a new phase in port development*», Maritime Policy & Management, Volume 32, No 3, σελ. : 305

Σχήμα 22: η ανάπτυξη ενός logistic pole στην ενδοχώρα ενός λιμανιού

Από την δράση – αλληλεπίδραση (*interaction*) μεταξύ των *seaports*, *inland ports* και *terminals* προέρχεται ένα *logistic pole* που το συναποτελούν διάφορες *logistic zones*. Το αποτέλεσμα είναι μια λειτουργικότητα ορθής διαχείρισης με συνέπεια να είναι δυνατό να επωφεληθούν τα *logistic poles* των «καρπών» οικονομίας κλίμακας, που διασφαλίζουν υψηλή παραγωγικότητα (*high productivity*) από τον *intermodal* συγχρονισμό και ως συνέπεια των ροών των αγαθών με τα *logistics* των μεταφορέων.

Τέλος, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η φάση αυτή εμφανίζει μια δυναμικότητα από μόνη της. Μια – όχι εξίσου – ανάπτυξη των *inland terminals* και *corridors* μπορεί να επιβραδύνει τη διαδικασία από τα *load center ports* στα *corridors* και *inland centers*. Μια τέτοια εξέλιξη μπορεί να κάνει τις εταιρείες να μετακομίσουν από τις περιοχές αυτές με κορεσμό σε γειτονικές ή και σε πολύ μακρινές περιοχές από το logistic pole, αποδυναμώνοντας το.



Πηγή: Notteboom E. T. και Rodrigue Jean – Paul, July – September 2005, «*Port Regionalization: towards a new phase in port development*», *Maritime Policy & Management*, Volume 32, No 3, σελ. : 308

Σχήμα 23: Το inland δίκτυο διανομής στο λιμάνι της Νέας Υόρκης των Η.Π.Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι επενδύσεις στις υποδομές διαγράφουν το μέλλον του τομέα των μεταφορών, ώστε να αξιοποιούνται με το καλύτερο δυνατό τρόπο οι υπηρεσίες του. Είναι ζήτημα κρίσιμο και για την οικονομία. Η ύπαρξη κατάλληλου συστήματος μεταφορικών υποδομών αποτελεί βασική παράμετρο για την περιφερειακή και γενικότερα οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Ένα καλό σύστημα μεταφορών υποβοηθά την αποσυμφόρηση των κεντρικών περιοχών και την ευκολότερη πρόσβαση σε απομακρυσμένες περιοχές, με τις μετακινήσεις προσώπων και τις συναλλαγές εμπορευμάτων να διευκολύνονται. Η εν δυνάμει παραγωγικότητα και η απασχόληση ενισχύονται, το κατά κεφαλήν εισόδημα μεγαλώνει και το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) σημειώνει συνολικά αύξηση.

Οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών κρίνονται με διαφορετικά κριτήρια – οικονομικά ή ευρύτερα – ανάλογα με τη φύση των επιχειρήσεων.

Οι οδικές, ναυτιλιακές και αεροπορικές εταιρείες αναλύουν τα σχέδια επένδυσης κρίνοντας τις οικονομικές επιπτώσεις που έχουν, με ιδιωτικά δηλαδή συμφέροντα, λόγω του εμπορικού τους χαρακτήρα. Απώτερος σκοπός τους είναι η μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας, με όσο περισσότερα οφέλη να αποκομίζουν και χαμηλότερο το κόστος, το εκπεφρασμένο σε χρηματικές μονάδες (κόστος κατασκευής και κόστος εκμετάλλευσης). Σημασία έχουν οι εκροές των χρημάτων που θα ξοδευτούν για την κατασκευή του έργου και οι εισροές εκείνες που θα εισπραχθούν μετά την πραγματοποίησή του.

Οι σιδηροδρομικές και οι λιμενικές αρχές, επειδή ανήκουν στο δημόσιο, υλοποιούν τις επενδύσεις αυτές που εξυπηρετούν δημόσια οφέλη για τα μέλη της κοινωνίας, ώστε να ευνοηθεί η κοινωνική ευημερία και συνοχή. Χρησιμοποιούνται εκτιμητικές παράμετροι (λογιστικές τιμές) για την λήψη της απόφασης και όχι το κόστος σε τιμές της αγοράς. Σημασία έχει αν το σχέδιο ανταποκρίνεται στους κοινωνικούς στόχους (αύξηση εισοδήματος, καλύτερη κατανομή εισοδήματος στις τάξεις, αναλογική ανάπτυξη μεταξύ των περιφερειών, προοδευτική άνοδος της κινητικότητας).

Κάποιες φορές, μάλιστα, λόγω του υψηλού κόστους των επενδύσεων, υπάρχουν και σχέδια που είναι αποτέλεσμα συνεργασίας Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Τα

συμβόλαια Σ.Δ.Ι.Τ. γίνονται υπό όρους που τα δυο μέρη πρέπει να πληρούν. Επειδή κάποια έργα, αν και υπηρετούν κοινωνικό σκοπό, δε φαίνεται να έλκουν ιδιωτικά κεφάλαια (π.χ. η κατασκευή μιας οδικής σήραγγας για την σύνδεση δύο πόλεων με την αποφυγή του δύσβατου ορεινού δικτύου στις πλαγιές ενός βουνού), το κράτος μέσω των δημόσιων φορέων του προωθεί μέτρα για να μετατρέψει την ιδέα αυτή σε ελκυστική για ιδιώτες (επιδότησεις, επιχορηγήσεις, χαμηλότοκα δάνεια).

Η διαδικασία εκτίμησης μιας επένδυσης στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνει ως στάδια⁴¹:

α) την κατάρτιση εναλλακτικών επενδυτικών σχεδίων. Πριν την επιλογή του τελικού σχεδίου, θα πρέπει να τεθούν προς συζήτηση όλα τα εναλλακτικά προσχέδια που προετοιμάστηκαν για την επένδυση, με τις πιθανές διαφοροποιήσεις τους, ώστε η απόφαση να γίνει τόσο από τεχνικής αλλά και οικονομικής και κοινωνικής πλευράς,

β) την αναζήτηση στοιχείων κόστους – οφέλους. Στην εξέταση των στοιχείων κόστους – οφέλους, διερευνούμε όλα εκείνα που συνεπάγονται την κατασκευή του έργου (κόστος χρηματικό, έσοδα και κοινωνικό κόστος, ωφέλειες):

1. κεφαλαιουχικές δαπάνες,
2. λειτουργικά έξοδα μαζί με τις δαπάνες συντήρησης και διοίκησης,
3. έσοδα από τέλη χρήσης της υποδομής (τέλη κυκλοφορίας, λιμενικά τέλη),
4. μείωση κόστους λειτουργίας για τον χρήστη,
5. μείωση εκτέλεσης διαδρομών σε χρόνο,
6. μείωση πρόκλησης ατυχημάτων,
7. καλύτερη ποιοτική υπηρεσία,

⁴¹Σαμπράκος Ευάγγελος ορ. cit.

8. περισσότερος σεβασμός προς το περιβάλλον με σαφώς λιγότερες επιπτώσεις,
9. ορθότερη κοινωνική κατανομή εισοδήματος,
10. ανάπτυξη περιφέρειας και χώρας.

γ) *την εκτίμηση αυτών* ⇨ η επιλογή, λοιπόν, ενός σχεδίου επενδυτικού προγράμματος περιλαμβάνει την εκτίμηση του κόστους υλοποίησης του και των πλεονεκτημάτων που θα προκύψουν από αυτό στο μέλλον. Θα πρέπει, συνεπώς, να συγκριθούν οι μελλοντικές συνθήκες υλοποίησης και μη του έργου.

Για την ορθή διεξαγωγή της, *θα ξεκινήσουμε από την μεταφορική κίνηση σε μελλοντικές χρονικές στιγμές, θα την ορίσουμε ως ζήτηση συγκεκριμένης διαδρομής, στην οποία ανταποκρίνεται προτιμότερα ένα συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο (ή μέσα) και θα προσδιορίσουμε τις κατάλληλες επενδυτικές παρεμβάσεις στο οδικό, σιδηροδρομικό ή άλλο μεταφορικό δίκτυο που επιβάλλει η ζήτηση αυτή.*

Κατά τον προσδιορισμό, είναι αναγκαία η ευρύτερη γνώση των λειτουργιών και νέων τάσεων της οικονομίας. Η παράθεση οικονομικών μεταβλητών όπως, η πρόβλεψη της πληθυσμιακής αύξησης, του εισοδήματος, των μεταβολών των επαγγελματικών δραστηριοτήτων μιας περιοχής και οι μελλοντικές τάσεις του κόστους κατασκευής και εργασίας συμβάλλει στην αποφυγή λάθους αποτελέσματος.

δ) *την αξιολόγηση* ⇨ στην αξιολόγηση των στοιχείων, θα πρέπει να δίνεται μεγαλύτερη βαρύτητα στην κοινωνική αξιολόγηση και όχι στην χρηματική, γιατί θεωρείται ότι οι λογιστικές τιμές αποτιμούν πιο προσεγγιστικά το πραγματικό κόστος και κοινωνικό όφελος ενός σχεδίου επένδυσης.

ε) *την ερμηνεία των αποτελεσμάτων και την λήψη οριστικής απόφασης.*

5.1. ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Για την πραγματοποίηση ή μη μιας επένδυσης, υπάρχουν διάφορες μέθοδοι που θέτουν κριτήρια με τα οποία αξιολογούμε το σχέδιο⁴²:

- η περίοδος αποπληρωμής κεφαλαίου (pay – back period)

Η μέθοδος αυτή μας δίνει τα έτη στα οποία οι καθαρές εισπράξεις (τα έσοδα) καλύπτουν το ύψος του κεφαλαίου που επενδύθηκε (επένδυση):

$$\text{Χρόνος αποπληρωμής (σε έτη)} = \frac{\text{κεφάλαιο επένδυσης}}{\text{μέσα ετήσια έσοδα (εισπράξεις ή έσοδα)}}$$

Η λύση που αποδεχόμαστε είναι εκείνη που επιστρέφει στην επιχείρηση το συνολικό κόστος επένδυσης που καταβλήθηκε μέσα στο συντομότερο χρονικό διάστημα.

Παράδειγμα :

Έστω ότι μια επιχείρηση αποφασίζει να διαθέσει 60.000 € για την ανανέωση του εξοπλισμού της. Εάν τα ετήσια κέρδη της τα επόμενα χρόνια ανέρχονται όπως φαίνονται στον πίνακα 15, τότε η επιχείρηση θα επανακτήσει το κεφάλαιο της σε 3 έτη.

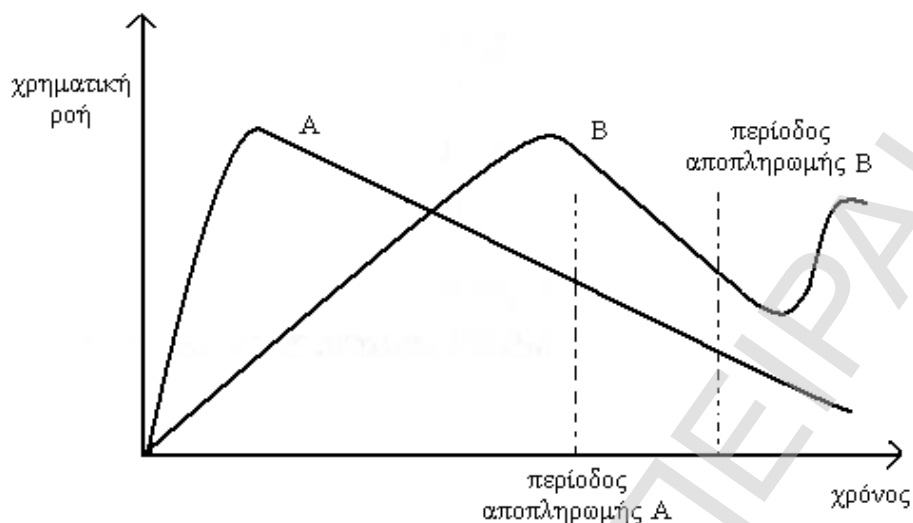
<u>Επενδυμένο Κεφάλαιο</u>	<u>Έτος Α</u>	<u>Έτος Β</u>	<u>Έτος Γ</u>	<u>Έτος Δ</u>
- 60. 000 €	15. 000 €	15. 000 €	30. 000 €	12. 000 €

Πίνακας 16: απόδοση κεφαλαίου επένδυσης με βάση τα κέρδη τα επόμενα έτη

Τα μειονεκτήματα της μεθόδου λήψης της απόφασης αυτής είναι:

- ✚ περιορίζεται στη ροή που πραγματοποιείται η επιστροφή κεφαλαίου, αγνοώντας για τι συμβαίνει στις μελλοντικές χρηματοροές,

⁴²DeMarzo Peter και Berk Jonathan, 2007, «CORPORATE FINANCE», Εκδόσεις Pearson International Edition



Σχήμα 24: απεικόνιση της εξέλιξης χρηματικών ροών δυο επενδυτικών σχεδίων A και B μετά από την περίοδο αποπληρωμής

- ✚ αγνοεί τη χρονική αξία χρήματος (δηλαδή μια επένδυση σε 1 € σήμερα αξίζει πολλά περισσότερα σε απόδοση απ' ό,τι αν επενδυθεί 1 € αύριο).

Αν το ποσό επένδυσης, έστω 30.000 € «εξοφλείται» – συγκεντρώνεται σε πέντε έτη (περίοδο αποπληρωμής) για το επενδυτικό σχέδιο A, η αξία των χρημάτων θα ήταν εντελώς διαφορετική από το αν τα χρήματα αυτά «μαζεύονταν» στα μισά χρόνια.

- ✚ εμπνέει βραχυπρόθεσμα επενδυτικά σχέδια,
- ✚ δεν αξιολογεί μακροπρόθεσμα σχέδια, εφόσον ο πληθωρισμός και τα επιτόκια να διαστρεβλώσουν την ορθότητα της απόφασης.

Τα πλεονεκτήματα της είναι:

- ✚ εύκολη στον υπολογισμό,
- ✚ μειώνει τον υψηλό επενδυτικό κίνδυνο, μια και αποδέχεται το έργο εκείνο με την συντομότερη αποπληρωμή,

✚ είναι χρήσιμη για επιχειρήσεις που παρουσιάζουν πρόβλημα ρευστότητας.

- η απόδοση επένδυσης (return on investment, ROI)

Ο λόγος αυτός εκφράζεται ως ποσοστό επί τοις εκατό (%) του ετήσιου καθαρού κέρδους προς την αρχική επένδυση. *Μεταξύ δυο ή/και περισσοτέρων σχεδίων, θα επιλεγεί εκείνο με το μεγαλύτερο μέσο καθαρό λόγο απόδοσης.*

$$\text{Μέσο ετήσιο κέρδος, Average Annual Revenues, ARR} = \frac{\text{συνολικό κέρδος} - \text{συνολική δαπάνη}}{\text{αριθμός περιόδων διάρκειας επένδυσης}}$$

$$\text{Απόδοση επένδυσης (ROI)} = \frac{\text{μέσο ετήσιο κέρδος} * 100}{\text{αρχική επένδυση}}$$

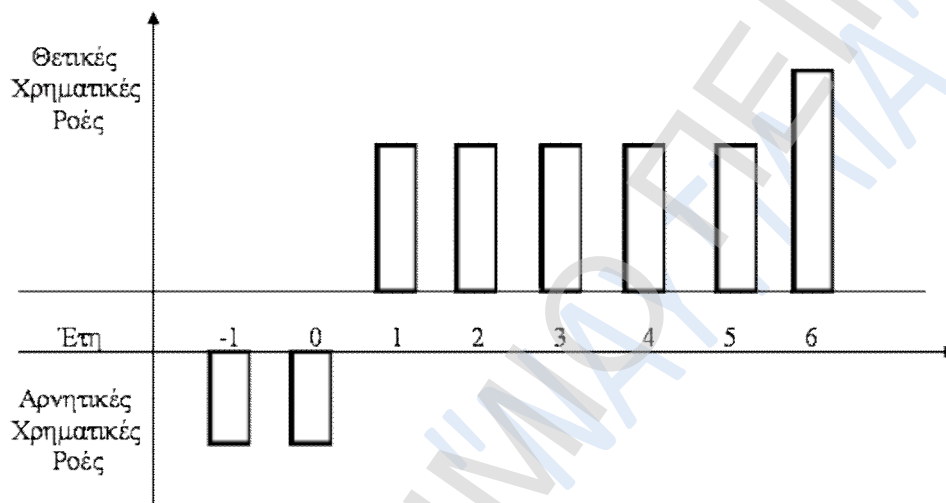
Παράδειγμα :

Ας υποθέσουμε ότι μια επιχείρηση επεκτείνει τις δραστηριότητες της με την αγορά ενός νέου ανυψωτικού μηχανήματος. Συνολικά, θα ξοδέψει 50.000 € Έστω ότι τα έσοδα από την επένδυση της αυτή υπολογίζονται σε 130.000 € για τη συνολική οικονομική ζωή του μηχανήματος, που είναι 10 έτη. Τα μέσα καθαρά έσοδα, λοιπόν, είναι $130.000 - 50.000 = 80.000$ €. Τότε, τα μέσα καθαρά ετήσια έσοδα είναι $80.000 / 10 = 8.000$ €. Ο καθαρός μέσος όρος απόδοσης είναι $8.000 / 50.000 * 100\% = 16\%$.

Η τεχνική αυτή, αν και συνεκτιμά μεταξύ άλλων την οικονομική ζωή του μεταφορικού έργου, μειονεκτεί στο ότι η παρούσα αξία των μελλοντικών εισροών, μειώνεται. Όσο μεγαλύτερη, μάλιστα, είναι η χρονική διάρκεια πραγματοποίησης των καθαρών αυτών εσόδων, τόσο η αξία τους θα μειώνεται. *Για την αναγωγή της αξίας των μελλοντικών ροών, πολλές μεταφορικές επιχειρήσεις χρησιμοποιούν τις τεχνικές χρηματικής ροής προεξόφλησης (discount cash flow methods) – την καθαρά παρούσα αξία, τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης, την ανάλυση κόστους – ωφελειών.*

- η καθαρά παρούσα αξία (net present value, NPV)

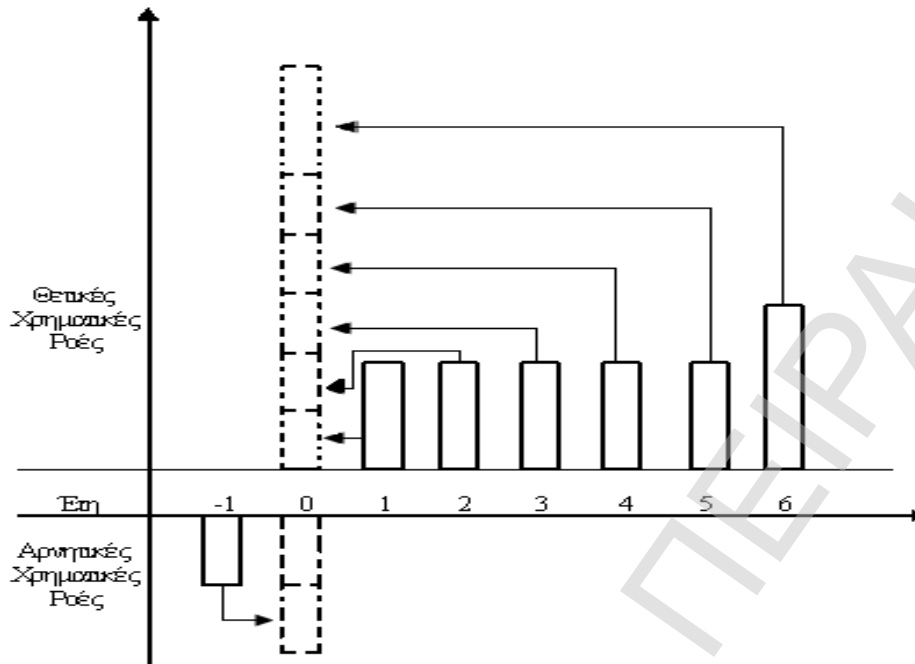
Έστω ότι μια επιχείρηση αποφασίζει και επενδύει μέρος του κεφαλαίου της στην αγορά κτηριακών εγκαταστάσεων που θα χρησιμοποιήσει ως αποθήκες. Το έργο γίνεται το έτος 0. Το διάγραμμα 24, μας παρουσιάζει τα υποτιθέμενα κέρδη που θα επέλθουν τα επόμενα έτη.



Διάγραμμα 24: θετικές και αρνητικές χρηματικές ροές ανά έτη

Τα έτη -1 και 0, οι χρηματικές ροές είναι αρνητικές, λόγω των κεφαλαίων που θα ξοδευτούν. Τα επόμενα έτη – μετά την αγορά – , οι χρηματικές ροές αναμένονται θετικές, αποφέροντας κέρδη. Το έτος 6, η χρηματική ροή είναι μεγαλύτερη των προηγούμενων, καθώς η επιχείρηση πουλώντας την κτιριακή εγκατάσταση, εστιάζεται σε νέα αγορά μεγαλύτερου αποθηκευτικού χώρου.

Οι χρηματικές αυτές ροές ανάγονται στο έτος βάσης 0, ώστε να μπορέσει η επιχείρηση να εξαγάγει το συμπέρασμα, αν τελικά την συμφέρει να επενδύσει. Αυτονόητο είναι ότι μεγαλύτερη σημασία η επιχείρηση αποδίδει στην παρούσα αξία των κεφαλαίων που θα διαθέσει (δηλαδή στις αρνητικές εισροές) για την επένδυση, παρά στις μελλοντικές εκροές. Η αναγωγή αυτή των μελλοντικών αυτών χρηματικών ροών στο έτος επένδυσης 0, εκφράζει την παρούσα αξία τους (διάγραμμα 25).



Διάγραμμα 25: η παρούσα αξία μελλοντικών χρηματικών ροών

Η μελλοντική αξία αποτυπώνει την παρούσα αξία μιας χρηματορροής σε n επόμενα χρόνια και δίνεται από τον τύπο, τον οποίο δανειζόμαστε από την Τραπεζική Οικονομική (διαδικασία ανατοκισμού – compounding process):

$$\text{μελλοντική αξία χρηματορροής (Future Value - FV)} = \text{παρούσα αξία} \cdot (1 + r)^n$$

όπου, r = το ύψος του επιτοκίου αναγωγής (επιτόκιο ανατοκισμού – compound rate) και n ο αριθμός των ετών.

Η παρούσα αξία, δηλαδή η αξία στο έτος βάσης μιας μελλοντικής χρηματορροής σε n χρόνια, μπορεί να δοθεί με αντιστροφή του παραπάνω τύπου (διαδικασία προεξόφλησης – discounting process):

$$\text{παρούσα αξία χρηματορροής (Present Value - PV)} = \frac{\text{μελλοντική αξία}}{(1 + r)^n}$$

Το επιτόκιο (r) αυτό, επειδή χρησιμοποιείται για τη μεταφορά της μελλοντικής αξίας σε παρούσα αξία, στο κατά πόσο αποδίδουν οι μελλοντικές χρηματορροές στο παρόν, ονομάζεται επιτόκιο προεξόφλησης (discount rate).

Η Καθαρά Παρούσα Αξία – ΚΠΑ (Net Present Value – NPV) είναι η διαφορά των μελλοντικών χρηματικών ροών (εισροές – εκροές) με το κόστος επένδυσης. Αλγεβρικά, υπολογίζεται με τον τύπο:

$$\text{Καθαρά Παρούσα Αξία χρηματορροής (NPV)} = \text{Παρούσα Αξία} - \text{Κόστος (Cost)}$$

$$\text{Καθαρά Παρούσα Αξία χρηματορροής (NPV)} = \frac{\text{μελλοντική αξία}}{(1+r)^n} - I$$

όπου, I = το κεφάλαιο επένδυσης.

Με την ΚΠΑ, το κόστος (εκροές) και τα οφέλη (εισροές) μιας επένδυσης μετατρέπονται σε σημερινές αξίες, οπότε ο επενδυτής μπορεί να την αξιολογήσει, με βάση το καθαρό όφελος ή κόστος την χρονική στιγμή που λαμβάνει την απόφαση:

- ✓ Αν ΚΠΑ > 0, η απόδοση της επένδυσης είναι μεγαλύτερη από το επιτόκιο προεξόφλησης και η επένδυση εγκρίνεται,
- ✓ Αν ΚΠΑ < 0, η απόδοση της επένδυσης είναι μικρότερη από το επιτόκιο προεξόφλησης και η επένδυση απορρίπτεται, αφού ο επενδυτής θα χάσει τα χρήματα του αν προχωρήσει,
- ✓ Αν ΚΠΑ = 0, η απόδοση της επένδυσης είναι οριακή. Τότε:
 - πραγματοποιείται η «ανάλυση ευαισθησίας», μέθοδος με την οποία προσεγγίζονται οι επιπτώσεις που έχει η μεταβολή μιας από τις παραμέτρους αξιολόγησης στο τελικό αποτέλεσμα,
 - συνεκτιμώνται άλλα κριτήρια π.χ. λόγοι δημοσίου συμφέροντος, εκτός της οικονομικής αποδοτικότητας.
- ✓ Μεταξύ των εναλλακτικών σχεδίων επένδυσης, επιλέγουμε εκείνο με την μεγαλύτερη ΚΠΑ, αρκεί να ικανοποιείται η συνθήκη ΚΠΑ > 0.

Το επιτόκιο (r) της Καθαρής Παρούσας Αξίας, που συνήθως είναι ίσο με το επιτόκιο της κεφαλαιαγοράς, σύμφωνα με την προσφορά και τη ζήτηση των κεφαλαίων, προσαρξάνεται συνήθως με ένα «περιθώριο κινδύνου» (risk premium), ανάλογα με τον επενδυτικό κίνδυνο του συγκεκριμένου έργου. Αυτό κυμαίνεται ανάμεσα στο 1% και 4%.

- ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (internal rate of return, IRR)

Στην πραγματικότητα, η επένδυση που κερδίζει το ενδιαφέρον όσων παραχωρούν μέρος των κεφαλαίων τους είναι εκείνη που προσφέρει μεγαλύτερο βαθμό απόδοσης σε σχέση με το αν επενδύονταν σε κάποιο άλλο σχέδιο (εναλλακτικό κόστος κεφαλαίου). Το επίπεδο του επιτοκίου προεξόφλησης που επικρατεί στην αγορά εκφράζει το κόστος αυτό κεφαλαίου εκ μέρους του επενδυτή. Η σύγκριση του γίνεται με τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης, που αποδίδει την εσωτερική αποδοτικότητα της επένδυσης, μετρώντας την εξασφάλιση που παρέχεται κατά του κινδύνου.

Ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης είναι το επιτόκιο εκείνο, για το οποίο το αρχικό κεφάλαιο επένδυσης εξισώνεται με το αναμενόμενα μελλοντικά έσοδα από αυτή. Ή αλλιώς, είναι εκείνο για το οποίο η παρούσα αξία των καθαρών εισπράξεων ισούται με την παρούσα αξία του κόστους της επένδυσης:

$$\begin{aligned} \text{Καθαρά Παρούσα Αξία χρηματοροής (NPV)} &= 0 \\ &= \text{Παρούσα Αξία} - \text{Κόστος} = 0 \\ &= \frac{\text{μελλοντική αξία}}{(1+r)^n} - I = 0 \end{aligned}$$

Για τον εντοπισμό της τιμής του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης, επιλύουμε την εξίσωση με επαναληπτικές δοκιμές. Ξεκινώντας, υποθέτουμε μια τιμή για το r και βλέπουμε αν η παρούσα αξία των καθαρών εισροών μετρητών είναι μεγαλύτερη ή μικρότερη του κόστους. Στη συνέχεια, επαναυπολογίζουμε, με υψηλότερο ή χαμηλότερο επιτόκιο αντίστοιχα, μέχρι να εξισωθούν τα δυο ποσά. Στο τελευταίο στάδιο, συγκρίνουμε τον IRR με το επιτόκιο προεξόφλησης της αγοράς (i), προσαρξημένο με το περιθώριο κινδύνου (risk premium):

- ✓ Αν $IRR > i$, η απόδοση της επένδυσης είναι μεγαλύτερη από το επιτόκιο προεξόφλησης και η επένδυση εγκρίνεται,
- ✓ Αν $IRR < i$, η απόδοση της επένδυσης είναι μικρότερη από το επιτόκιο προεξόφλησης και η επένδυση απορρίπτεται,
- ✓ Αν $IRR = i$, η απόδοση της επένδυσης είναι *οριακή*. Τότε:
 - πραγματοποιείται η «*ανάλυση ευαισθησίας*», μέθοδος με την οποία προσεγγίζονται οι επιπτώσεις που έχει η μεταβολή μιας από τις παραμέτρους αξιολόγησης στο τελικό αποτέλεσμα,
 - συνεκτιμώνται άλλα κριτήρια εκτός της οικονομικής αποδοτικότητας.
- ✓ Μεταξύ των εναλλακτικών σχεδίων επένδυσης, επιλέγουμε εκείνο με τον μεγαλύτερο IRR, αρκεί $IRR > i$.
- η *ανάλυση κόστους – ωφελειών* (cost – benefit analysis, CBA)

Η μέθοδος αυτή διαφέρει από τις προηγούμενες, γιατί επικεντρώνεται στους παράγοντες εκείνους μιας επένδυσης που είναι δύσκολο να αποτιμηθούν σε χρηματικές μονάδες. Στην πρακτική της εφαρμογή, αφορά μελέτες έργων μεταφορών δημοσίου ενδιαφέροντος. Θεωρείται βασική για την αξιολόγηση τους, που πολλοί από τους διεθνείς οργανισμούς – ο Ο.Η.Ε., η Παγκόσμια Τράπεζα κ.α. – και η Ε.Ε. επιβάλλουν την εφαρμογή τους για να συγχρηματοδοτήσουν ένα έργο και εκπονούν εγχειρίδια με κατευθυντήριες γραμμές.

Οι πραγματικές κοινωνικές επιπτώσεις σε κόστος και ωφέλειες (οι εξωτερικές επιδράσεις / social externalities) – είτε οι άμεσες, είτε οι έμμεσες, είτε πρωτογενείς, είτε δευτερογενείς – προσδιορίζονται ποσοτικά και στη συνέχεια μετατρέπονται σε αξίες, με τη βοήθεια τιμών που τις χαρακτηρίζουμε ως «κοινωνικές». Πρόκειται για κριτήρια (σε αριθμούς), όπως:

κόστος	κυκλοφοριακός φόρτος μεταφορικών αρτηριών, επιπτώσεις στην ασφάλεια και την υγεία (ατυχήματα τραυματισμού και απώλειας ανθρώπινης ζωής)
ωφέλειες	το κέδρος σε χρόνο διαδρομής που δαπανάται από τους χρήστες της νέας υποδομής, η «ελάφρυνση» του περιβάλλοντος μιας αστικής περιοχής από τους ρύπους, οφέλη καταναλωτικού πλεονάσματος, οφέλη οικονομικής παραγωγικότητας & ανάπτυξης

Πίνακας 17: αναφορά στοιχείων κόστους και ωφελειών μεθόδου CBA

Το επόμενο στάδιο της οικονομικής ανάλυσης σχετίζεται με την προεξόφληση του κόστους και των ωφελειών σε παρούσες αξίες, ώστε υπολογίζοντας τον δείκτη αξιολόγησης, τον *Λόγο Ωφελειών – Κόστους*, ΛΩΚ (Benefit – Cost Ratio, BCR) να φανεί η ωφελιμότητα της επένδυσης. *Ορίζεται ως ο λόγος του συνόλου των προεξοφλημένων ροών των ωφελειών ενός επενδυτικού σχεδίου προς το σύνολο των προεξοφλημένων ροών του κόστους του, για την περίοδο της οικονομικής του ζωής (t).*

Αλγεβρικά:

$$\begin{aligned} \text{Λόγος Ωφελειών Κόστους BCR } (\lambda) &= \frac{\text{Παρούσα Αξία Ωφελειών}}{\text{Παρούσα Αξία Κόστους}} \\ &= \frac{\sum_{t=0}^n \frac{\Omega_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{K_t}{(1+i)^t}} \end{aligned}$$

όπου, Ω_t = οι μελλοντικές ροές των ωφελειών και K_t = οι μελλοντικές ροές του κόστους.

Η ερμηνεία του έχει:

- ✓ Αν $\lambda > 1$, το σχέδιο επένδυσης είναι αποδοτικό και θεωρείται κοινωνικά αποδεκτό,
- ✓ Αν $\lambda < 1$, το σχέδιο επένδυσης δεν είναι αποδεκτό και ως μη συμφέρον απορρίπτεται,
- ✓ Αν $\lambda = 1$, το σχέδιο επένδυσης μάλλον δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον (*αδιάφορη κατάσταση*), μια και οι ωφέλειες απλώς καλύπτουν το κόστος της.
- ✓ Για περισσότερα του ενός επενδυτικά σχέδια, καταλήγουμε σε εκείνο με τη μεγαλύτερη τιμή του λ , αρκεί $\lambda > 1$.

Με την ολοκλήρωση της ανάλυσης κόστους – ωφελειών, οι εκτιμητές μιας επένδυσης προκειμένου να περιορίσουν την πιθανότητα λάθους ή/και αυθαιρέτων συμπερασμάτων στη μελέτη τους, θα τολμήσουν να προχωρήσουν σε ανάλυση κινδύνων (risk analysis) και ευαισθησίας (sensitivity analysis). Η αλλοίωση της πραγματικότητας οφείλεται σε χρήση μη αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων, σε τεχνολογική πρόοδο ή σε απότομή/ακραία μεταβολή στις προτιμήσεις των καταναλωτών.

Η ανάλυση κινδύνων επικεντρώνεται στην πιθανότητα να εκτραπεί το αποτέλεσμα αξιολόγησης λόγω της συσχέτισης διαφόρων επιμέρους στοιχείων της με την αβεβαιότητα – «κίνδυνο». Διακρίνοντας, τα ταξινομούμε σε δυο κατηγορίες:

- εκείνα που με τη βοήθεια της θεωρίας των πιθανοτήτων η εξέλιξη των δεικτών τους είναι εφικτή,
- εκείνα που δεν προβλέπονται στο μέλλον.

Η προσθήκη στο επιτόκιο προεξόφλησης ενός «περιθωρίου κινδύνου» (risk premium) ενδεχομένως να επίλυε το πρόβλημα, αλλά και πάλι η κίνηση αυτή δε

κρίνεται ως σωστή, γιατί κάποια κόστη και ωφέλειες είναι πιο βέβαια από άλλα και συμμετέχουν στο αποτέλεσμα με διαφορετική βαρύτητα. Στο σημείο αυτό είναι προτεινόμενο να καταφύγουμε στη μέθοδο «ανάλυσης ευαισθησίας».

Εφαρμόζουμε τη μέθοδο με τα εξής βήματα:

- 1) σημειώνουμε τις αρχικές τιμές των μεταβλητών,
- 2) μεταβάλλουμε μια μεταβλητή κάθε φορά κατά συγκεκριμένο ποσοστό, με τις υπόλοιπες να παραμένουν σταθερές,
- 3) καταγράφουμε το ποσοστό μεταβολής του δείκτη που αναλύουμε,
- 4) επαναλαμβάνουμε τα βήματα 2 και 3, για ποσοστά από -30 %, -20 %, -10 %, και +10%, +20%, +30%,
- 5) επαναλαμβάνουμε το βήμα 4 για κάθε μια από τις βασικές μεταβλητές που καθορίζουν το δείκτη,
- 6) δημιουργούμε το διάγραμμα ποσοστού μεταβολής δείκτη (άξονας Ψ) – ποσοστό μεταβολής μεταβλητής (άξονας Χ) και βλέπουμε ποια μεταβλητή επηρεάζει περισσότερο τον δείκτη με το ίδιο ποσοστό μεταβολής.

Επίσης, επειδή ένα σχέδιο επένδυσης δεν εννοεί – τουλάχιστον εξίσου – όλα τα μέλη σε μια κοινωνία, η «ανάλυση ευαισθησίας» χρειάζεται να εμπλουτιστεί με κριτήρια που θα φανερώσουν τις αναδιανεμητικές επιπτώσεις του. Από τις επιπτώσεις αυτές, μείζονα σημασία κατέχει η αναδιανομή του εισοδήματος από το έργο. Μόνο εφόσον, τα μέλη που υφίστανται ζημιές, αποζημιωθούν με κάποιο τρόπο ή με μια άλλη κοινωνική παροχή, το αποδέχονται. Για παράδειγμα, η επένδυση για την κατασκευή μιας νέας οδού, ωφελεί περισσότερο εκείνους που είναι κάτοχοι αυτοκινήτου, παρά εκείνους που δεν έχουν και αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τα αστικά μέσα. Οφείλουν, όμως, να συνεισφέρουν στο κόστος κατασκευής μέσω των φόρων που πληρώνουν. Το κράτος θα πρέπει να φροντίσει ώστε να υπάρξει ειδική μέριμνα με την κοινωνική πολιτική του και

να εξισορροπηθεί η κατάσταση, όπως με την έκδοση ειδικών καρτών μειωμένου εισιτηρίου διέλευσης διοδίων στα αστικά μέσα που χρησιμοποιούν οι «αδικημένοι». *Συνεπώς, αφού προσδιορισθεί ξεχωριστά το κάθε κόστος και όφελος, αντιστοιχίζεται σε κάθε ομάδα, επικεντρωνόμαστε στο ειδικό βάρος που αποδίδεται σε διάφορες ομάδες και παίρνουμε την οριστική μας απόφαση.*

5.2. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών επηρεάζουν την οικονομική κατάσταση μιας χώρας. Με τον όρο *οικονομική ανάπτυξη*, εννοούμε *την ευημερία και πρόοδο μιας περιοχής, που διαφορετικά θα ήταν «καταδικασμένη» στην απομόνωση και την παρακμή.*

Η οικονομική σημασία μιας επένδυσης υποδομής ήταν από την αρχαιότητα ακόμη σημαντική. Πολλοί λαοί – μεταξύ των οποίων οι Αρχαίοι Έλληνες, οι Φοίνικες κ.α. – που ζούσαν κοντά σε παράκτιες περιοχές, αντιλήφθηκαν τον πλούτο της θάλασσας από πολύ νωρίς. Η επικράτηση τους σε όσο το δυνατό πιο ανοικτές θάλασσες, τους εξασφάλιζε το πλέον εύγεστο έδεσμα, το ψάρι, ενώ η κυριαρχία τους έδινε πνοή στις πόλεις τους, που έσφυζε σε ανάπτυξη, με δείγματα από τον πολιτισμό και την τέχνη. Πολλά από τα ευρήματα τους είναι αξία θαυμασμού σήμερα και αποκτούν παγκόσμια φήμη. Η ανάπτυξη σχέσεων εμπορίου ανάμεσα στα λιμάνια πόλεων, τις ενίσχυσε οικονομικά ως επίκεντρο κάθε λογής αγαθών που ανταλλάσσονταν στις αγορές, αλλά και ως στρατιωτικές δυνάμεις. Κάποιες πόλεις φαίνεται ότι εξαρτιόνταν από τις γειτονικές με μεγαλύτερη ανάπτυξη και πως σύναπταν εμπορικού χαρακτήρα συμφωνίες ή ειρήνης και συμφιλίωσης μαζί τους, για συμπαράσταση σε περίπτωση επεκτατικών επιδρομών εχθρών. Η ανάπτυξη των οδών, χωροταξικά, που τις ένωσε με την πάροδο των ετών, επισφράγισε τις σχέσεις που είχαν. Και νεότερα, όμως, έργα όπως η κατασκευή της διώρυγας του Σουέζ που ενώνει την θάλασσα της μεσογείου με την Ερυθρά, του Παναμά, που ενώνει τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό, νότια, ή και άλλες μικρότερες επενδύσεις, όπως αυτή του Ισθμού της Κορίνθου στη χώρα μας, μείωσαν κατά πολύ τον χρόνο ταξιδιού των πλοίων από τις οποίες διέρχονταν, διευκολύνοντας τη μεταφορά των αγαθών από τις χώρες πρώτων υλών στις χώρες παραγωγής με φθηνότερα εργατικά χέρια και από εκεί, στις χώρες κατανάλωσης.

Σήμερα, οι επενδύσεις στις υποδομές θα πρέπει να γίνονται με πιο σύνεση και πάντα με την προοπτική ότι εκπληρώνουν τα κριτήρια εκείνα που συνεπάγονται λαμπρές συνέπειες για το μέλλον μιας ευρύτερης περιοχής:

- α** οι καλές υποδομές στο σύστημα μεταφορών προσελκύουν εισαγόμενα κεφαλαιουχικά αγαθά, τα οποία επενδύονται για εκσυγχρονισμό των εγχώριων παραγωγικών μονάδων,
- β** προσδιορίζουν τις κατάλληλες τοποθεσίες όπου συγκεντρώνονται βιομηχανικά κέντρα παραγωγής,
- γ** βιομηχανικά κέντρα παραγωγής επιφέρουν νέες θέσεις εργασίας, με αύξηση της παραγωγικότητας και του εργατικού δυναμικού που συσσωρεύεται σε κοντινές αποστάσεις γύρω από αυτά, με τάσεις αστυφιλίας και δημιουργίας πόλεων,
- δ** η εύκολη πρόσβαση στην καταναλωτική αγορά από την παραγωγή, μειώνει το τελικό κόστος του προϊόντος – αφού το μεταφορικό κομμάτι ανέρχεται στο 1/3 αυτού,
- ε** η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφοράς και διακίνησης μειώνει και το κόστος παραγωγής και κατά συνέπεια αυξάνει την ανταγωνιστικότητά του και την αναπτυξιακή διαδικασία του βιομηχανικού κλάδου,
- ς** βοηθούν στην μεγέθυνση των όρων εμπορίου, στη διεύρυνση των αγορών, στην εισαγωγή νέων καινοτόμων μεθόδων, τεχνικών, στην μεγιστοποίηση του πλούτου και στη διάδοση του πολιτισμού,
- ζ** προωθούν την αναβάθμιση καλύτερου επίπεδου διαβίωσης του πληθυσμού, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, τις ανθρώπινες επαφές, τις επικοινωνίες και τον τουρισμό,

□ τον εξορθολογισμό του υπάρχοντος συστήματος μεταφορών, με την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου προς άλλα πιο φιλικά στο περιβάλλον μέσα (αστικές συγκοινωνίες, τραμ).

Στην Ε.Ε. έγιναν αντιληπτά από νωρίς τα πλεονεκτήματα των υποδομών στις μεταφορές. Η εφαρμογή και η ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, όπως και η τόνωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, περνάει μέσα από την κατασκευή των «Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς» – ΔΔΜ (the Trans – European Transport Networks – TEN – Ts), που συνεισφέρουν στην οικονομική ανταγωνιστικότητα και στην ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη των κρατών – μελών⁴³.

Τα ΔΔΜ εισήχθησαν στην κοινοτική πολιτική εδώ και μια δεκαετία, με τα άρθρα 129 Β, 129 Γ και 129 Δ, Τίτλος ΧΙΙ – «Διευρωπαϊκά Δίκτυα» της Συνθήκης του Μάαστριχτ. Σκοπός τους είναι η βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, μεταξύ άλλων με τη σύνδεση μέσω οδικών αξόνων, από αέρος ή/και μέσω εσωτερικής ναυσιπλοΐας των εγχώριων περιφερειακών περιοχών με εκείνες τις πιο κεντρικές της Ένωσης. Στα έργα αυτά, ανήκει και το ευρωπαϊκό πρόγραμμα εφαρμογής του δορυφορικού συστήματος πλοήγησης Galileo για τον εντοπισμό στίγματος αντικειμένων μέχρι του ενός μέτρου προς διευκόλυνση των μεταφορών, που θα ανταγωνιστεί το αμερικανικό Global Positioning System (GPS).

Προς το παρόν, υπάρχουν 30 υπό σχέδιο έργα υποδομής προτεραιότητας. Κάποια πρωτοπορούν στην ανάπτυξη «διαδρομών δια θαλάσσης» με κύριο χαρακτηριστικό τους την διατροφικότητα. Στοχεύουν στην ενίσχυση των διατροφικών επιλογών, που θα βασίζονται στην ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής ποιότητας αντί των οδικών μεταφορών.

Η ολοκλήρωση του δικτύου έως το έτος 2020 θα καλύψει την κατασκευή των συνδέσεων που λείπουν («the missing links») και την επέκταση του ήδη υπάρχοντος οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου. Ο μεγάλος αντίκτυπος τους θα είναι ότι θα επιτύχουν την μείωση του χρόνου ταξιδιού μεταφοράς των εμπορευμάτων και επιβατών, την αποσυμφόρηση οδικών αξόνων, την βελτίωση του σιδηροδρόμου, την μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) το 2020, που θα οφείλονται στις μεταφορές.

⁴³Eurostat και European Commission, 2009, «PANORAMA OF TRANSPORT»

1. Railway axis: Berlin-Verona / Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo
2. High-speed railway axis: Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam-London
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Betuwe line
6. Railway axis Lyons-Trieste-Divaca / Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
7. Motorway axis Igoumenitsa / Patras-Athens-Sofia-Budapest
8. Multimodal axis Portugal / Spain-rest of Europe
9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stanraer – Completed: 2001
10. Malpensa airport – Completed: 2001
11. Øresund fixed link – Completed: 2001
12. Nordic triangle railway / road axis
13. United Kingdom / Ireland / Benelux road axis
14. West coast main line
15. GALILEO
16. Freight railway axis Sines / Algeciras-Madrid-Paris
17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava
18. Rhine / Meuse-Main-Danube inland waterway axis
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn belt railway axis
21. Motorways of the sea (see full list in Map 2.14)
22. Railway axis Athens-Sofia-Budapest-Vienna-Prague-Nuremberg / Dresden
23. Railway axis Gdańsk-Warsaw-Brno / Bratislava-Vienna
24. Railway axis Lyons / Genoa-Basle-Duisburg-Rotterdam / Antwerp
25. Motorway axis Gdańsk-Brno / Bratislava-Vienna
26. Railway / road axis Ireland / United Kingdom / continental Europe
27. 'Rail Baltica' axis Warsaw-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. 'Eurocaprail' on the Brussels-Luxembourg-Strasbourg- railway axis
29. Railway axis of the Ionian / Adriatic intermodal corridor
30. Inland waterway Seine-Scheldt

Πηγή: Eurostat, Έκδοση 2009, «*Panorama Of Transport*», σελ. 29

Πίνακας 18: έργα υποδομής Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην Ε.Ε. ως το 2020



Σχήμα 25: έργο υποδομής Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφοράς ανά περιοχή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΣ (CASE STUDIES)

Μελέτη Περίπτωσης 1 : οι Συνδέσεις Μεταφορών μεταξύ Ευρώπης – Ασίας⁴⁴

Εκθέσεις δείχνουν ότι το εμπόριο μεταξύ των δυο ηπείρων έχει επιταχυνθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια, εν μέρει ως συνέπεια της ανάπτυξης των ανατολικών ασιατικών χωρών, – κυρίως της Κίνας – αλλά και της ανάδειξης των οικονομιών της Ρωσίας και των χωρών της Κεντρικής Ασίας. Αυτό έχει προκαλέσει μια ευρύτερη γεωγραφική διασπορά των «ρευμάτων συναλλαγών», φαινόμενο που είναι σημαντικό για τον καθορισμό των κύριων διαδρομών για το διεθνές εμπόριο μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, για το εμπόριο μεταξύ των άκρων – γεωγραφικών συνόρων των δυο ηπείρων, μα και για εκείνο μεταξύ των σημαντικών κέντρων στο εσωτερικό της Ευρασίας.

Η αύξηση του εμπορίου έχει παρατηρηθεί τόσο στα ενεργειακά προϊόντα (αέριο, πετρέλαιο), τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις εξαγωγές από τις χώρες της Ανεξάρτητης Κοινοπολιτείας (χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης), στις πρώτες ύλες και τα ενδιάμεσα προϊόντα (τσιμέντο, χάλυβας ξυλεία) που ωθούνται από τα προγράμματα κατασκευών, στα προϊόντα επεξεργασίας, παραγωγής και τα μέρη – κομμάτια που προορίζονται για συναρμολόγηση. Η γκάμα όλων αυτών των προϊόντων απαιτεί υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες για τη διεθνή μεταφορά.

Τα διαθέσιμα δεδομένα προμηνύουν ότι οι τάσεις αυτές που καταγράφηκαν ήδη από το 2000, μπορούν να συνεχιστούν σε χρονικό ορίζοντα από 15 μέχρι και 20 χρόνια, ακόμη κι αν ενδέχεται να παρατηρηθεί μια μικρή μείωση στα μεγέθη. Σ' ένα σκηνικό διεθνοποίησης και παγκοσμιοποίησης, οι ροές εμπορευματικών συναλλαγών μεταξύ Ευρώπης – Ασίας, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι είναι πλέον επιτακτική η ανάγκη δυνατότητας ύπαρξης σημαντικών διαδρομών που να συνδέουν τις δυο ηπείρους. Το μερίδιο της Κίνας στην παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου φαίνεται μάλιστα ότι θα τετραπλασιαστεί τα επόμενα 20 χρόνια, σε μια εποχή που αναμένονται αλλαγές και μετατοπίσεις στη γεωγραφική κατανομή των χωρών παραγωγής πετρελαίου, με την Κασπία Θάλασσα να παίζει έναν μεγαλύτερο ρόλο. Είναι επομένως ουσιαστικό η μεταφορά να ικανοποιήσει αυτές τις εμπορικές ανάγκες με όσο το δυνατόν ευμενείς όρους, με τις λύσεις να αναζητούνται ήδη στα προβλήματα του τομέα.

⁴⁴European Conference Of Ministers Of Transport (ECMT), 2006, «EUROPEAN LINKS BETWEEN EUROPE AND ASIA»

Μία από τις κύριες επιδράσεις που είχε η ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης – Ασίας είναι η με πιο γρήγορους ρυθμούς θαλάσσια κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων, που εκφράζεται σε μια αύξηση της τάξεως του 6% το χρόνο. Αυτό έχει συνοδευτεί και από τη χρήση μεγαλύτερων σκαφών και από δασμούς που έχουν μειωθεί σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα (λιγότερο από 700 \$ ανά TEU από την Ευρώπη στην Ασία).

Η αύξηση των θαλασσιών μεταφορών συγκεντρώνεται τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ασία σε μερικά τερματικά – λιμένες, ιδίως λόγω της αύξησης στο μέγεθος των σκαφών. *Αν και οι εμπειρογνώμονες είναι γενικά αισιόδοξοι για την ικανότητα αυτών των λιμένων να εξυπηρετούν τα σκάφη και για την ανάπτυξη ανάλογων υπηρεσιών σε νέες θαλάσσιες διαδρομές, υπάρχει ανησυχία σχετικά με προβλήματα συμφόρησης και κορεσμού, που γίνονται προφανέστερα σε περιπτώσεις πρόσβασης στις εγκαταστάσεις των λιμένων, παρά το γεγονός ότι η μεταφόρτωση με τα σκάφη feeder («σκάφη τροφοδότησης») φαίνεται να είναι αρκετά αποδοτική.*

Οικονομικές μελέτες καταδεικνύουν ότι η εναλλακτική λύση μεταφορών εδάφους με ρυμουλκά είναι βιώσιμη και ότι θα αποδέσμευε μέρος της ικανότητας μεταφοράς σε χωρητικότητα (αρκετών εκατομμυρίων TEU) με οφέλη ανταγωνιστικά για αρκετές συνδέσεις μεταξύ Ευρώπης – Ασίας. Το πρώτο σημείο που πρέπει να λάβουμε υπόψη μας είναι ότι οι αποστάσεις στη στεριά είναι πολύ πιο σύντομες από αυτές που διανύονται δια θαλάσσης. Ενώ στη σιδηροδρομική δια – σιβηρική διαδρομή (the Trans – Siberian Route), η μεταφορά μεταξύ Ευρώπης και περιοχών Ειρηνικού μπορεί να πάρει 9 έως 10 ημέρες, δυνητικά, οι υπηρεσίες σιδηροδρόμου που θα παρέχονταν από την Κίνα στην Ευρώπη μέσω της Κεντρικής Ασίας, θα έπαιρναν γύρω στις 20 ημέρες, η δε μεταφορά με πλοία θα διαρκούσε 6 ή/και περισσότερες βδομάδες. Ο τομέας των οδικών μεταφορών, από τη μεριά του, υπολογίζει ότι η μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγό, θα μπορούσε να γίνει σε 2 βδομάδες.

Το μόνο οικονομικό εμπόδιο στην ανάπτυξη της εναλλακτικής λύσης χερσαίων οδικών μεταφορών είναι η τιμή των υπηρεσιών αυτών, οι οποίες θα ήταν πιθανώς της τάξης δυο ή τρεις φορές υψηλότερες από τη μεταφορά εμπορευμάτων από τη θάλασσα, η οποία είναι τώρα σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα. Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι οι δαπάνες προσέγγισης λιμένων θα μπορούσαν να εξαλείψουν το πλεονέκτημα των θαλασσιών μεταφορών, δεδομένου ότι οι δαπάνες μεταφοράς από τη στεριά αποτελούν

καθοριστικό κριτήριο βαρύτητας και διάκρισης μεταξύ θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς. Στον σιδηρόδρομο, μπορεί να επέλθει μια πολύ ουσιαστική μείωση των δαπανών, ειδικά για τις μεγάλων αποστάσεων σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς η λειτουργία του βελτιώνεται (πιο μεγάλα σε μήκος τρένα, καλύτερη χρησιμοποίηση του κινητού εξοπλισμού αποθεμάτων, ορθότερη αξιοποίηση προσωπικού).

Οι κύριες ηπειρωτικές διαδρομές μέσα στη Ασία είναι πρωτίστως σιδηροδρομικές. Οι Διακηρύξεις που ήταν απόρροια των Διασκέψεων της Αγίας Πετρούπολης προσδιόρισαν τέσσερις από αυτές ως βασικές: *the Trans-Siberian Route*, *the TRACECA corridor*, *the Southern route* μέσω της Τουρκίας και του Ιράν, η σύνδεση Βορρά-Νότου (*the North-South link*), που παρέχει θαλάσσια πρόσβαση στην Κεντρική Ασία μέσω του Ιράν.

Η λύση της διατροπικής μεταφοράς φαίνεται αναμφισβήτητα να προσφέρει μια από τις πιο ελπιδοφόρες προοπτικές για τη χερσαία μεταφορά με φορτηγά στη σύνδεση Ευρώπης – Ασίας λόγω της δυνατότητάς της να συνδυάσει την απόδοση των μέσων, – οδικών, θαλάσσιων και του σιδηρόδρομου – , με την αποκόμιση πλεονεκτημάτων και λόγω του ότι διασφαλίζει την κάλυψη όλων των ασιατικών χωρών και της Κεντρικής Ευρώπης.

Παρά τις προσπάθειες να αναπτυχθούν οι αποδοτικές χερσαίες συνδέσεις, οι θαλάσσιες μεταφορές θα παραμείνουν βασικός φορέας στην αγορά μεταφορών Ευρώπης – Ασίας. Ενώ οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι λιμένες μπορούν να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν την αναμενόμενη αύξηση στη θαλάσσια κυκλοφορία, ιδιαίτερα την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων, τα φορτηγά μέσα εγχώριας μεταφοράς μεταξύ των λιμένων και των ενδοχώρας τους δεν είναι. Οι κίνδυνοι κορεσμού στα οδικά δίκτυα γύρω από τους λιμένες είναι υψηλοί, ενώ ο σιδηρόδρομος και οι πλωτές οδοί έχουν συχνά ανεπαρκή ικανότητα. Είναι επομένως κρίσιμο οι κυβερνήσεις να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα, ιδιαίτερα σχετικά με την υποδομή, για να βελτιώσουν την πρόσβαση εδάφους στους θαλάσσιους λιμένες, για παράδειγμα, με την ανάπτυξη των συνδέσεων κατάλληλων τερματικών σιδηροδρόμου ή τερματικών πλωτών οδών και με τη διευκόλυνση της συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ των μέσων εγχώριας μεταφοράς και μέσων μεταφοράς σε υδάτινες οδούς.

Πρέπει να ειπωθεί ότι η ανάπτυξη διαπεριφερειακών συνδέσεων κατά μήκος των διαδρομών Ευρώπης – Ασίας, είτε από πρακτική, νομική είτε θεσμική σκοπιά,

εξακολουθεί να εμποδίζεται σε μεγάλο βαθμό ακόμα και σήμερα. Η εγκατάσταση των συνδέσεων χερσαίων μεταφορών μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας οδηγεί σε διάφορα προβλήματα που μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις σωστές πολιτικές αποφάσεις. Η πρόκληση και το ενδιαφέρον είναι γύρω από:

- την προσαρμογή της ικανότητας διαθεσιμότητας και την επαρκή κατάλληλη προς χρήση υποδομή,
- την δημιουργία και λειτουργία δικτύων που να είναι διαλειτουργικά, το οποίο απαιτεί, μεταξύ άλλων, τον κανονισμό των αγορών μεταφορών και ενός ειδικού ρυθμιστικού πλαισίου,
- τον ανασχηματισμό των σιδηροδρόμων προκειμένου να αυξηθεί η παραγωγικότητα τους,
- την διευκόλυνση διέλευσης στα σύνορα,
- την ασφάλεια και την πρόληψη από το έγκλημα.

Μελέτη Περιπτώσεως 2 : οι υποδομές στο τομέα των μεταφορών της Τουρκίας υποβοηθούν το εμπόριο της⁴⁵

Η τάση προς τις συνδυασμένες λύσεις μεταφορών προέρχεται, αφ' ενός, από τις αξίες των διάφορων μέσων μεταφοράς και, αφετέρου, από τις σχετικές αξίες από τις οποίες επωφελούμαστε λόγω των προβλημάτων σε διάφορους άλλους τρόπους. Οι τελευταίες είναι πρωτίστως δυο: μια είναι η προφανής δυνατότητα ορισμένων τρόπων μεταφορών να καλύπτουν γεωγραφικές περιοχές όπου δεν υπάρχει καμία άλλη εναλλακτική λύση. Παραδείγματος χάριν, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι οδικές μεταφορές είναι η μόνη εναλλακτική λύση στα βασικά σημεία του συστήματος μεταφορών, ενώ εκτιμούμε, ότι υπάρχουν άλλες περιπτώσεις όπου οι πλωτές μεταφορές είναι η μόνη πρακτική λύση μεταφορών. Η άλλη σχετική αξία είναι οι οικονομίες κλίμακας. Στις μεταφορές υπάρχουν συχνά οικονομίες κλίμακας, δηλ. οι μειώσεις τιμών των μονάδων καθώς αυξάνεται ο όγκος, έχουν ως αποτέλεσμα να κάνουμε οικονομία

⁴⁵ Asst. Prof. Dr. D. Ali DEVECİ, Assoc. Prof. Dr. A. Güldem CERİT, Asst. Prof. Dr. Okan TUNA, «DETERMINANTS OF INTERMODAL TRANSPORT AND TURKEY'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE», Maritime Business and Management του Πανεπιστημίου Dokuz Eylul της Τουρκίας

όταν χρησιμοποιούμε μεγάλα μέσα μεταφοράς, εφόσον μπορούμε να τα γεμίσουμε με φορτίο. Από την άλλη μεριά, συμβαίνουν και αντι-οικονομίες κλίμακας, όταν χρησιμοποιούμε υπερβολικό μεταφερόμενο όγκο στα διάφορα μέσα μεταφοράς.

Στον πίνακα 18, δίνονται τα αναμενόμενα οφέλη με την αυξανόμενη χρήση της διατροφικής μεταφοράς για τους διαφορετικούς συμμετέχοντες:

STAKEHOLDER	EXPECTED BENEFITS
(Inland) shipping companies	Development of a new product and entering of new markets (earnings & employment).
Existing shippers	Lower transport costs, more transport opportunities / alternatives, greater reliability and safety.
Potential (new) shippers	Better access to market, opening up of new markets, more transport opportunities/alternatives, lower transport costs.
Railways	A potential growth market and segments where competition with road transport can succeed.
Road haulage industry	Improved economics, greater flexibility for crew operations (within constraints of prevailing driving and resting regulations).
Forwarding industry	Greater range of transport opportunities/alternatives, lower costs (earnings & employment)
Intermodal transport operators (MTO's)	Improved economics, more transport alternatives, lower costs (earnings & employment).
Authorities, policy makers (The society at large)	Additional transport opportunities/alternatives, enabling limitation/control of traffic congestion and safety, emission of hazardous materials, and energy use.

Πηγή: Infolog, 2000, *Public Final Report*, Project Funded by the European Commission Under the Transport Rtd. Programme of the 4th Framework Programme, Sept. 2000, pp. 23-24.

Πίνακας 19: αναμενόμενα οφέλη της χρήσης διατροφικής μεταφοράς

Η διατροφικότητα είναι ένας ποιοτικός δείκτης του επιπέδου ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφορετικών τρόπων: *περισσότερη διατροφικότητα σημαίνει μεγαλύτερη ολοκλήρωση και συνδεσιμότητα μεταξύ των διαφόρων μέσων, που σηματοδοτούν αποδοτικότερη χρήση του συστήματος μεταφορών.*

Η οικονομική σημασία της διατροφικότητας είναι ότι τα μέσα μεταφοράς που επιδεικνύουν το καθένα τα δικά του ευνοϊκά οικονομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά μπορούν να ενσωματωθούν σε μια από πόρτα σε πόρτα αλυσίδα μεταφορών προκειμένου να βελτιωθεί η γενική αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών. Η ολοκλήρωση μεταξύ των μέσων πρέπει να πραγματοποιηθεί στα επίπεδα υποδομής και άλλου εξοπλισμού (π.χ.

μονάδες φόρτωσης, οχήματα, τηλεπικοινωνίες), σε διαδικασίες και υπηρεσίες, καθώς επίσης και σε ρυθμιστικούς κανόνες (Gray and Kim, 2001⁴⁶).

Οι αποδοτικές ροές ενημέρωσης και επικοινωνίας είναι ζωτικής σημασίας για τη διαχείριση αυτών των αλυσίδων. Επιτρέπουν ανταλλαγή πληροφοριών, πριν και την ώρα της μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου της διαθεσιμότητας των υπηρεσιών, των διαδικασιών διαπραγμάτευσης, παρακολούθησης (tracking 'n' tracing), πληροφοριών για τα σημεία κατάρρευσης του συστήματος και για τη ροή των εγγράφων μεταφορών.

Η διατροπική μεταφορά απαιτεί αποδοτικά συστήματα μεταφορών που υποστηρίζονται από διευκολύνσεις θεσμικές και υποδομής, έτσι ώστε τα αγαθά να κινούνται ομαλά, ασφαλή και γρήγορα από πόρτα σε πόρτα. Ως προς την υποδομή, υπογραμμίζουμε τα εξής:

Τα οδικά οχήματα ικανά να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, όχι μόνο παρέχουν υπηρεσίες τοπικής διανομής αλλά και σε μεγάλη απόσταση, όπου οι συνδέσεις σιδηροτροχιάς δεν υπάρχουν. Οι οδικές μεταφορές έχουν το πλεονέκτημα της ευελιξίας, της παροχής υπηρεσιών από πόρτα – σε πόρτα, της ταχύτητας, κ.λπ.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές χρησιμοποιούνται μεταξύ των λιμένων και των εσωτερικών κέντρων διανομής που χωρίζονται από τις μεγάλες αποστάσεις, δεδομένου ότι είναι φθηνότερες για τη μεταφορά μεγάλων όγκων φορτίου σε μεγάλες αποστάσεις. Ο σιδηρόδρομος έχει προσαρμοστεί μέσω των πρόσθετων σχεδιασμένων βαγονιών και πλατφόρμων εμπορευματοκιβωτίων. Εξειδικευμένα τρένα, όπως, τα double stack trains προσφέρουν υπηρεσίες τακτικών χρονοδιαγραμμάτων, με δεδομένο τον χρόνο αναχώρησης και παράδοσης.

Η εναέρια μεταφορά άρχισε να συμμετέχει στις διατροπικές μεταφορές φορτίου με τις διεθνείς διαδρομές. Ο τύπος air – surface containers χρησιμοποιείται από κοινού για τις μεταφορές σε αέρα και θάλασσα και για τις αεροπορικές διατροπικές μετακινήσεις.

⁴⁶Gray. R. και G. Kim, 2001, «Logistics and International Shipping», Institute of International Maritime Affairs, Korea Maritime University

Οι υπηρεσίες μεταφοράς δια θαλάσσης είναι χρονικά προγραμματισμένες υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ιδανικά, εγγυώνται τους χρόνους αναχώρησης, τους χρόνους παράδοσης, την τακτικότητα και τη συχνότητα της υπηρεσίας, τη άμεση υπηρεσία χωρίς μεταφόρτωση ή την αποθήκευση καθ' οδόν. Η μετακίνηση μοναδοποιημένου φορτίου μέσω πλωτών οδών δεν συναντάται συχνά ως επιμέρους τμήμα διατροφικού συστήματος. Εντούτοις, έχει πραγματοποιηθεί στην Ευρώπη στα πλαίσια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Τα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων είναι πλήρως εξοπλισμένα για να χειριστούν τα πλοία μεταφοράς containers, ώστε να μη χρειαστεί να παραμείνουν άσκοπα τα πλοία, σπαταλώντας πολύτιμο χρόνο. Πιο συγκεκριμένα, τα λιμάνια είναι εξοπλισμένα με τερματικά εμπορευματοκιβωτίων, με εξοπλισμό χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων (συμπεριλαμβανομένων των γερανών gantry cranes, transtainers, straddle carriers, reach stackers και περονοφόρα οχήματα) και πλατφόρμες. Αναφορικά με τον εξοπλισμό, η παραγωγικότητα ενός λιμανιού υπολογίζεται με βάση τον αριθμό εμπορευματοκιβωτίων που χειρίζονται οι γερανοί ανά ώρα.

Η επιτυχία ενός λιμένα κόμβου (hub) εξαρτάται από τους διάφορους παράγοντες: την οικονομική και πολιτική σταθερότητα, τη στρατηγική του θέση, το υψηλό επίπεδο λειτουργικής αποδοτικότητας, την μεγάλη συνδετικότητα του με άλλους λιμένες, την παροχή διευκολύνσεων προς την εγχώρια μεταφορά, την επαρκή υποδομή, τις φτηνότερες δαπάνες, την απλοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών, την επαρκή δομή πληροφοριών (όπως το EDI κ.λπ.) και το ευρύ φάσμα των λιμενικών υπηρεσιών (Tongzon, 2001⁴⁷).

Οι εγχώριες αποθήκες εμπορευματοκιβωτίων (Inland Container Depots – ICD) καθιερώνονται για να ανακουφίσουν τους λιμένες και τις παρακείμενες περιοχές από τη συμφόρηση και για να επεκτείνουν τη συνεχή μετακίνηση της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων πέρα από τους λιμένες, φέρνοντας κατά συνέπεια τα εμπορευματοκιβώτια πιο κοντά στο φορτίο που παράγεται στις περιοχές της ενδοχώρας. Τα ICDs παίζουν έναν σημαντικό ρόλο κατά την αλλαγή του μέσου μεταφοράς,

⁴⁷Tongzon. J., 2001, «Key Success Factors for Transshipment Hubs: The Case of Port of Singapore», *IAME Annual General Meeting*, 18-20 July 2001, Hong Kong

συνήθως από τον σιδηρόδρομο στους οδικούς άξονες και αντίστροφα. Παρέχουν τις ακόλουθες υπηρεσίες: την διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων από τον αυτοκινητόδρομο, τον σιδηρόδρομο και τις φορηγίδες σε μέρος προσωρινής αποθήκευσης, την ενδιάμεση αποθήκευση μεταξύ των διάφορων μέσων μεταφοράς, την παραλαβή και την παράδοση των εμπορευματοκιβωτίων και του γενικού φορτίου, την κωδικοποίηση του φορτίου και τη διανομή, υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής για τον εξοπλισμό χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων, τον εξοπλισμό ψύξης, τα αμαξώματα των οδικών οχημάτων κ.λπ. Οι δραστηριότητες εκτελωνισμού θα μπορούσαν να βοηθήσουν στη μείωση του χρόνου υστέρησης των εμπορευματοκιβωτίων στους λιμένες μεγάλου θαλασσιού βάθους. Οι υπηρεσίες διανομής μπορούν να παρασχεθούν με οικονομικό τρόπο είτε σ' αυτές ή κοντά τους. (Sanders, 1990⁴⁸; Chadwin, Pope, και Talley, 1994⁴⁹).

Η κύρια λειτουργία των σταθμών φορτίου εμπορευματοκιβωτίων (Container Freight Stations – CFS) είναι να παρασχεθεί η υπηρεσία φόρτωσης και εκφόρτωσης του εμπορεύματος στο εσωτερικό ενός εμπορευματοκιβωτίου, μαζί με τις απαραίτητες τελωνειακές διατυπώσεις. Μια άλλη σημαντική λειτουργία τους είναι να ενσωματώσει μικρότερες αποστολές φορτίου σε πλήρεις αποστολές. Ένας CFS συνδέεται με το κοντινότερο ICD μέσω δρόμου. Από το ICD, τα εμπορευματοκιβώτια μεταφέρονται στις πύλες των λιμένων, για την άμεση μεταφορά από και προς τους λιμένες και έτσι ο CFS χρησιμεύει στην ουσία ως ένα κέντρο συγκέντρωσης φορτίου.

Η Τουρκία είναι στο σταυροδρόμι των υπαρχουσών και σχεδιασμένων διατροπικών διηπειρωτικών συνδέσεων μεταφορών. Είναι στο κέντρο των οδικών αξόνων, του σιδηροδρόμου, των θαλάσσιων, πλωτών οδών και των εναέριων μεταφορών που συνδέουν μεταξύ τους την Ευρώπη, τον Καύκασο, την Κεντρική Ασία, τη βόρεια Αφρική και τη Μέση Ανατολή. Αποτελώντας μια αποδοτική και οικονομικώς χαμηλή ως προς το κόστος διέξοδο σε σημαντικές αγορές, είναι βασική επιλογή terminal μεταφορών σε περιφερειακή και τοπική βάση. Το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου

⁴⁸Sanders, Geert, 1990, «*Concept of Multimodal Transport*», Brugge

⁴⁹Chadwin, M. L., POPE, J. A. και Talley W. K., 1990, «*Ocean Container Transportation: An Operational Perspective*», Taylor & Francis, New York, 2

εμπορευματοκιβωτίων στο μέλλον (πίνακας 19) πρόκειται να λάβει χώρα στην περιοχή του Marmara, την περιοχή του Αιγαίου και την περιοχή της Μεσογείου.

Future Container Demand in Turkey (1,000 TEU)

Region	2010			2020		
	High Case	Middle Case	Lower Case	High Case	Middle Case	Lower Case
Marmara Sea	1.550	1.460	1.370	2.680	2.400	2.160
Aegean Sea	1.020	960	890	1.840	1.650	1.480
Black Sea	170	160	140	500	460	410
<i>West Black Sea</i>	120	110	100	340	310	280
<i>East Black Sea</i>	50	50	40	160	150	130
Mediterranean	840	800	740	1.660	1.490	1.350
<i>İskenderun</i>	140	130	120	280	250	230
<i>Mersin</i>	640	610	560	1.250	1.120	1.010
<i>Antalya</i>	60	60	60	130	120	110
TOTAL	3.580	3.380	3.140	6.680	6.000	5.400

Πηγή: OCDE, 2000.

Πίνακας 20: η μελλοντική κίνηση containers στην Τουρκία

Βασικές διαδρομές είναι:

➤ Στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ:

Η διαδρομή – διασύνδεση 4 (Berlin / Nurnberg – Prag – Budapest – Constanta / Thessaloniki / Istanbul) στοχεύει να αναπτύξει μια πανευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών που θα είναι προσαρμοσμένη με την ανάπτυξη υποδομής, την εναρμόνιση των εθνικών κανονισμών μεταφορών, τη διευκόλυνση διέλευσης συνόρων, σε ανοιχτούς ορίζοντες για ερευνητικούς σκοπούς. Η Τουρκία είναι επίσης η ανατολική πύλη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (TENs), που περιλαμβάνονται σε μια από τις τέσσερις Πανευρωπαϊκές Περιοχές του Δικτύου Μεταφορών (*Pan-European Transportation Areas – PETRAs*) και σχεδιάζονται για τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

➤ Στη σύνδεση Ευρώπης – Τουρκίας – Καύκασου – Ασίας:

Το πρόγραμμα TRACECA (μεταφορική διαδρομή Ευρώπης – Καύκασου – Ασίας, *Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia*), που ξεκίνησε το 1993 με σκοπό την ανάπτυξη μιας μεταφορικής οδού στο δυτικό – ανατολικό άξονα από την Ευρώπη και κατά μήκος της Μαύρης Θάλασσας με κατεύθυνση την Κεντρική Ασία, μέσω του Καύκασου και της Κασπίας Θάλασσας, θα τονώσει τη σημασία της εθνικής οδού East Black sea Highway, καθώς αυτή θα χρησιμοποιείται περισσότερο. Αυτή η οδός είναι επίσης ένα αναπόσπαστο τμήμα της διαδρομής *Black Sea Ring Corridor*, που ακολουθεί την ακτογραμμή της Μαύρης Θάλασσας και ενισχύεται με τις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες συνδέσεις. Η Τουρκία είναι η περιοχή προς την οποία θα επεκταθεί το δίκτυο συστημάτων μεταφορών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας (Economic Co-operation Organisation – ECO), όπως και εκείνων της Μεσογείου, της βόρειας Αφρικής και της Μέσης Ανατολής. Επιπλέον δύο από τους τρεις διαδρόμους που προβλέπονται από την ESCAP (Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή για την Ασία και τον Ειρηνικό) και αφορούν τη σύνδεση Κεντρικής Ασίας με τη Ευρώπη περνούν μέσα από την Τουρκία (H.E, 2001⁵⁰).

➤ Στον αυτοκινητόδρομο Ευρώπης – Τουρκίας – Μέσης Ανατολής:

Ο διευρωπαϊκός αυτοκινητόδρομος (*Trans-European Motorway – TEM*), στο νότο της Τουρκίας, συνεχίζει προς το Ιράκ και τις άλλες χώρες της Μέσης Ανατολής. Η ολοκλήρωση του νοτιοανατολικού τμήματος του αυτοκινητόδρομου θα παράσχει καλύτερη πρόσβαση στη Μέση Ανατολή (OCDI, 2000⁵¹).

➤ Στη «διαδρομή μεταξίου» του 21ου αιώνα:

Η οικοδόμηση μεγαλύτερου βάθους λιμένων και τερματικών υποδοχής στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, η κατασκευή σήραγγας σιδηροδρόμου που διαπερνά τα στενά της Κωνσταντινούπολης, διηπειρωτικής γέφυρας στα Δαρδανέλλια, η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικής σύνδεσης Kars-Tbilisi (ως συμπληρωματικό τμήμα του προγράμματος TRACECA), η επέκταση των διευρωπαϊκών αυτοκινητόδρομων ανατολικά και νοτιοανατολικά, καθώς επίσης και των κέντρων παραγωγής και

⁵⁰U.N., 2001, «Euro-Asian Transport Links», *Report of The Informal Meeting*, 16 May 2000

⁵¹OCDI, 2000, *op. cit.*

εμπορίου στην Ανατολία, θα θέσουν την Τουρκία την περίοδο 2010 – 2020 σε θέση ελέγχου των διατροπικών μεταφορών σε τοπική και διηπειρωτική βάση⁵².

Η τρέχουσα κατάσταση της βιομηχανίας μεταφορών της Τουρκίας αναλύεται κατωτέρω:

1. Η οδική μεταφορά

Το 1999, το συνολικό μήκος των δρόμων στην Τουρκία ήταν 385.672 χλμ. που αποτελούνται από 1.749 χλμ. αυτοκινητόδρομων, 31.388 χλμ. αστικών δρόμων, 29.535 χλμ. επαρχιακού δικτύου και 323.000 χλμ. σε χωριά. Η μέση ετήσια αύξηση της ανάπτυξης αυτοκινητόδρομων ήταν 13,41% στην περίοδο 1992 – 1999. Η οδική μεταφορά χρησιμοποιείται ευρέως στην Τουρκία έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς. Το ποσοστό της εγχώριας μεταφοράς σε δρόμους σε όρους τονοχιλιόμετρου ήταν 89,1% το 1999 (SPO, 2000⁵³).

2. Η σιδηροδρομική μεταφορά

Ο τρόπος μεταφοράς μέσω σιδηροδρόμου έρχεται σε δευτερεύοντα ρόλο τόσο στις διεθνείς όσο και στις εσωτερικές μεταφορές της Τουρκίας. Το ποσοστό της εγχώριας μεταφοράς που κατείχε ο σιδηρόδρομος – πάλι σε όρους τονοχιλιόμετρου – ήταν μόλις 4,36% το 1999 (OCDI, 2000⁵⁴, Tuna, 2002⁵⁵).

Η συνολική κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων με το σιδηρόδρομο ήταν 439.000 τόνοι το 1998, που αποτελούνται από 227.000 τόνους διεθνούς και 212.000 τόνους εσωτερικού φορτίου (TCDD, 2000). Εντούτοις, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω σιδηρόδρομου αντιπροσωπεύει μόνο 3% της συνολικής κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων την οποία χειρίστηκαν τα λιμάνια του Τουρκικού Κρατικού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (Turkish State Railway – TCDD). Οι κύριοι

⁵² www.mfa.org

⁵³ SPO-State Planning Organization, 2000, «Long Term Strategy and Eight Five-Year Development Plan 2001-2005», Ankara.

⁵⁴ OCDI, 2000, op. cit.

⁵⁵ Tuna O., 2002, «The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey», *Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry*, Proceedings of the 2nd International Gwangyang Port Reform and International Conference for the 20th Anniversary of Korean Association of Shipping Studies, Gwangyang, Korea, pp. 200 – 228

λόγοι πίσω από αυτό το γεγονός είναι η έλλειψη σε βαγόνια και η χαμηλής συχνότητας υπηρεσία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

3. Η μεταφορά δια αέρος

Ο αριθμός αερολιμένων που χρησιμοποιήθηκαν από την Γενική Διεύθυνση της Επιχείρησης Κρατικών Αερολιμένων (General Directorate of State Airports Enterprise), μέχρι το τέλος του 1995, έφθασε στους 38. Από αυτούς τους 38 αερολιμένες, 20 αερολιμένες απέκτησαν διεθνές status στο τέλος του 1999. Το ποσοστό μεταφορών φορτίου εναέριων διαδρόμων ανέρχονταν – σε όρους τονοχιλιόμετρον – σε μόλις 1,72% το 1999 (OCDI, 2000⁵⁶).

4. Η θαλάσσια μεταφορά

Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Τουρκία έχουν μια διεθνή υπόσταση. Το 91,4% του διεθνούς εμπορίου της Τουρκίας πραγματοποιείται μέσω της θάλασσας. Το ύψος του φορτίου που αντιμετωπίστηκε στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ήταν 118.248 εκατομμύρια τόνοι το 2000. Από αυτό, 32.291 εκατομμύρια τόνοι (27%) ήταν σε εξαγωγές και 85.956 εκατομμύρια τόνοι (73%) στις εισαγωγές. Υπό τουρκική σημαία έχει διενεργείται μόνο το 30,5% της διεθνούς θαλάσσιας μεταφοράς.

Η χωρητικότητα του τουρκικού εμπορικού στόλου σε tonnage ήταν 9.183 εκατομμύρια DWT το 2000, για πλοία, κατάλληλα για διεθνή μεταφορά (πάνω από 1.500 DWT). Το μερίδιο των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο σύνολο του παγκόσμιου εμπορικού στόλου ήταν αρκετά μικρό (Τουρκικό Επιμελητήριο Ναυτιλίας, 2001)⁵⁷.

Εάν η Τουρκία δεν βελτιώνει την υπάρχουσα υποδομή μεταφορών και δεν επενδύσει σε νέες εγκαταστάσεις, δεν θα είναι σε θέση να ωφεληθεί από τα στρατηγικά πλεονεκτήματά της.

Τα προβλήματα υποδομής μεταφορών της διατροπικής μεταφοράς στην Τουρκία μπορούν να προσδιοριστούν στα προβλήματα εγκαταστάσεων και της διαχείρισης τους.

Από την άποψη των διατροπικών εγκαταστάσεων, τα λιμάνια και τα τερματικά παρουσιάζουν ελλείψεις, οι συνδέσεις με τον σιδηρόδρομο λείπουν και ο σχετικός

⁵⁶OCDI, 2000, op. cit.

⁵⁷Turkish Chamber of Shipping, 2001, «Deniz Sektörü Raporu (Report on Shipping Industry)», İstanbul

εξοπλισμός διαχείρισης του φορτίου απουσιάζει, ώστε να διευκολύνεται η διατροφική κίνηση στην Τουρκία. Το μήκος και το τεχνικό σχέδιο των τουρκικών λιμένων δεν αρκούν για να χειριστούν τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων στους τουρκικούς λιμένες, χρειάζονται μετατροπές. Εάν κάποια τουρκικά λιμάνια στοχεύουν στο να γίνουν κόμβοι στο μέλλον, θα απαιτηθεί επέκταση των αποβάθρων σε πάνω από 300 μ μήκος και άνω των 15 μ βάθος. Η κυκλοφορία στους δρόμους γύρω από τα τουρκικά λιμάνια είναι αρκετά κορεσμένη λόγω της έλλειψης σύνδεσης τους με το σιδηρόδρομο. Ο εξοπλισμός χειρισμού φορτίου είναι αρκετά παλιός και επιβάλλει συχνά τη συντήρησή του, η οποία οδηγεί σε μειωμένη παραγωγικότητα. Εγχώριες αποθήκες πρέπει ακόμη να κατασκευαστούν.

Από άποψη της λειτουργικής διαχείρισης (operation), η παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων διατροφικής μεταφοράς στην Τουρκία είναι συγκρινόμενες με πολλά λιμάνια στον κόσμο πολύ χαμηλότερες. Οι λόγοι για τη χαμηλή απόδοση μπορούν να συνοψιστούν (OCDI, 2000⁵⁸): η έλλειψη χωρητικότητας προκαλεί την κυκλοφοριακή συμφόρηση στο λιμάνι και μειώνει την αποδοτικότητα του χειρισμού των εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια που ξεφορτώνονται από το πλοίο πρέπει να περιμένουν την άφιξη των ανελκυστήρων. Σε μερικά λιμάνια, το οδόστρωμα του τερματικού καταστρέφεται και αυτό έχει την αρνητική επίπτωση στο όχημα και τον εξοπλισμό. Ο εξοπλισμός διαχείρισης του φορτίου χρειάζεται να επισκευαστεί, κάτι που οδηγεί σε μειωμένη παραγωγικότητα. Στην περίπτωση που οι υπηρεσίες ρυμούλκησης (tugs) δεν συντονιστούν καλά, προκαλείται καθυστέρηση στο χρονοδιάγραμμα των πλοίων. Η μεγάλη γραφειοκρατία του εκτελωνισμού προκαλεί τις καθυστερήσεις στη λειτουργία.

Προτείνονται οι λύσεις:

- νέα τερματικά πρέπει να κατασκευαστούν και τα υπάρχοντα να αναβαθμιστούν, προκειμένου να διευκολυνθεί η διατροφική κυκλοφορία μέσω της Τουρκίας, μια και ύστερα από εξέταση της κυκλοφορίας είναι σίγουρο ότι τα επόμενα χρόνια ο όγκος εμπορευματοκιβωτίων θα υπερβεί την παρούσα χωρητικότητα και στην εσωτερική και περιφερειακή αγορά,

⁵⁸OCDI, 2000, op. cit.

- ☉ εφόσον το δίκτυο σιδηροδρόμου και οδικών αξόνων είναι σημαντικό για τη χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ενέργειες θα πρέπει να επιτείνουν την επίσπευση της σύνδεσης των λιμανιών με το οδικό δίκτυο και το σιδηρόδρομο. Αυτό θα συντελέσει στην αποφυγή της συμφόρησης στους οδικούς άξονες και τα λιμάνια.
- ☉ νέες σιδηροτροχιές θα πρέπει να τοποθετηθούν ώστε να συνδέσουν τις βιομηχανικές ζώνες στην περιοχή και τα τουρκικά λιμάνια,
- ☉ το γρήγορο τραίνο και η συνδυασμένη μεταφορά, που αναζωογονούν τον σιδηρόδρομο, πρέπει να υποστηριχθούν,
- ☉ η κυβέρνηση πρέπει να λάβει μέτρα για να μετατοπίσει την κυκλοφορία φορτίου από τους δρόμους στο σιδηρόδρομο και τη θάλασσα,
- ☉ παράλληλα, θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι παράγοντες εκείνοι που καθορίζουν επιτυχή την εφαρμογή διατροφικής μεταφοράς: αποτελεσματική χρήση των υπάρχουσών εγκαταστάσεων, βελτίωση της διαδικασίας διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, εισαγωγή προηγμένης τεχνολογίας, εισαγωγή προηγμένης τεχνολογίας υπολογιστών, κατάλληλη χρήση και συντήρηση του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου και εισαγωγή του συστήματος ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων – EDI.

Μελέτη Περιπτώσεως 3 : *οι επιπτώσεις που θα είχε η κατάρρευση της αλυσίδας logistics και η μείωση της εμπορικής ροής μεταξύ της Φλόριδας των Η.Π.Α και των χωρών C.A.F.T.A. στην ανάπτυξη και την οικονομία*⁵⁹

Για πολλά χρόνια, η Φλόριδα κατέχει σημαντικό μερίδιο της εμπορικής αξίας των Η.Π.Α. με την Κεντρική Αμερική (55 %) και τις χώρες της Καραϊβικής (44 %). Οι χώρες του Καραϊβικού Κόλπου όπως η Δομινικανή Δημοκρατία, η Ονδούρα, η Κόστα Ρίκα, και η Γουατεμάλα είναι από τους top εμπορικούς της εταίρους. Μαζί με το Ελ Σαλβαδόρ και τη Νικαράγουα, οι χώρες αυτές – που αποτελούν το 25 % του συνολικού εμπορίου της

⁵⁹Wilbur Smith Associates και J.D. Sanchez Consulting σε συνεργασία με την Caribbean Central America Action και τα μέλη του Trade and Transport Council, 2004, «Florida's Two – Way Trade with the C.A.F.T.A. Region: The Implications of Disruptions in Florida's Established Logistics Chain»

Φλώριδας, ή σε χρηματικό ποσό γύρω στα 18 δισεκατομμύρια \$ – συμμετέχουν στην προταθείσα συμφωνία ζώνης ελευθέρων συναλλαγών της Κεντρικής Αμερικής (Central America Free Trade Agreement – C.A.F.T.A.). Υπό τη μορφή αυτή, η συνεργασία εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Φλώριδας και των χωρών CAFTA έχει οικονομικές, πολιτικές, περιβαλλοντικές και σχετικές με την ασφάλεια εφαρμογές.

Η Φλώριδα, με την καλά ανεπτυγμένη υποδομή εμπορίου και μεταφορών της και τους γεωγραφικούς, πολιτιστικούς, και οικονομικούς δεσμούς της με τους γείτονές της στον Κόλπο της Καραϊβικής, έχει αποκομίσει οικονομικά και πολιτικά οφέλη από τις αμφίδρομες εμπορικές συναλλαγές με την περιοχή. Λαμβανομένου υπόψη του ρόλου που έχει παίξει κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο δεκαετιών βοηθώντας τους γείτονες της στο να αναπτυχθούν οι οικονομίες τους μέσω των ωφελειών από τις συναλλαγές, ο ιδιωτικός της τομέας συμβάλλει και στη διατήρηση των τρεχουσών ροών εμπορίου. Η Φλώριδα θα επηρεαστεί μακροχρόνια από τις δομικές αλλαγές στο παγκόσμιο εμπόριο, αλλαγές που επέρχονται με την αύξηση των ποσοστάσεων σε ποικίλα προϊόντα σύμφωνα με τους κανόνες Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ). Το ερώτημα που τίθεται είναι: «τι μπορεί να κάνει η Φλώριδα και ο εμπορικός της τομέας για να αποτρέψει δυσμενείς επιπτώσεις από την κατάρρευση της αλυσίδας logistics;».

Η πορεία της Κίνας προς την εκβιομηχάνιση και ο ρόλος της ως «το παγκόσμιο εργοστάσιο» δημιουργεί νέα δεδομένα για πολλά προϊόντα. Η Φλώριδα, υφίσταται επίδραση αυτής της κατάστασης στα δομικά υλικά όπως ο χάλυβας και το τσιμέντο. Καθώς, όμως, η Κίνα θεωρείται ως «ο μεγαλύτερος παραγωγός και εξαγωγέας κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και της ενδυμασίας», εφοδιάζοντας την παγκόσμια αγορά με ποσοστό 18 % ή/και παραπάνω, η Φλώριδα και οι εμπορικοί της εταίροι στον Καραϊβικό Κόλπο έχουν αρχίσει να κλονίζονται ήδη από τις διαταραχές στην παγκόσμια αγορά.

Η C.A.F.T.A. στοχεύει στο να βοηθήσει την περιοχή να αντιμετωπίσει την κατρακύλα πολλών βιομηχανιών, απόρροια της αυξανόμενης εκβιομηχάνισης της Κίνας και της κυριαρχίας της στις βιομηχανίες κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ενδυμασίας που έχουν εμφανή παρουσία στις οικονομίες των έξι χωρών. Τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και η ενδυμασία είναι στην κορυφή των προϊόντων εισαγωγής και εξαγωγής. Το 2003, αυτά τα προϊόντα αντιπροσώπευσαν περίπου 14 % του διεθνούς εμπορίου της χώρας σε αξία (19 % και 9 % των εξαγωγών).

Εκείνες οι χώρες των οποίων οι επιχειρήσεις και το επίπεδο βιωσιμότητας βασίζονται στη ροή των αγαθών μεταξύ της Φλόριδας και των εμπορικών της εταιρών στην Κεντρική Αμερική και τον Κόλπο της Καραϊβικής ανησυχούν βαθιά για τις επικείμενες αλλαγές στο παγκόσμιο σύστημα ποσόστωσης που μπορεί να βλάψει όχι μόνο την οικονομία της Φλόριδας, ιδιαίτερα τις εργασίες στους τομείς του εμπορίου και των μεταφορών, αλλά και τις οικονομίες των εμπορικών αυτών εταιρών. Η πιθανή κατάρρευση των βιομηχανιών κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ενδυμασίας αποτελεί ενδεικτικό παράδειγμα:

- ✚ με την μείωση των ποσοτώσεων στα κλωστοϋφαντουργικά και στα προϊόντα ενδυμασίας σύμφωνα με τα οριζόμενα από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των βιομηχανιών της Κεντρικής Αμερικής θα εκλείψει,
- ✚ οι χαμηλού κόστους παραγωγοί στην Κίνα και τις άλλες ασιατικές χώρες θα λάβουν ένα ακόμα μεγαλύτερο μερίδιο στον βιομηχανικό κλάδο ενδυμασίας από αυτό που έχουν σήμερα, παγιώνοντας τις ήδη κυρίαρχες θέσεις τους,
- ✚ στις εισαγωγές και εξαγωγές της Φλόριδας με τις χώρες αυτές θα παρατηρηθεί ουσιαστική μείωση,
- ✚ χιλιάδες εργασίες στις ναυτιλιακές και σχετικές βιομηχανίες εμπορίου εμπορευμάτων στη Φλόριδα, θα επηρεαστούν σοβαρά. Ωκεάνιοι μεταφορείς, μεταφορικές επιχειρήσεις με φορτηγά, αποστολείς φορτίου (freight forwarders) και μεσίτες (brokers), κέντρα αποθήκευσης εμπορευμάτων και διανομής, θα υποστούν δραματικές αλλαγές στις επιχειρήσεις τους, λόγω της μείωσης των συναλλαγών,
- ✚ καθώς οι οικονομίες των περισσότερων χωρών της Κεντρικής Αμερικής απασχολούνται στον κλάδο της ενδυμασίας, οι οικονομίες τους θα επηρεαστούν και οι εξαγωγές από τις Η.Π.Α. θα περιοριστούν, με ακόμα περισσότερες αρνητικές επιπτώσεις για την οικονομία της Φλόριδα,
- ✚ οι αρνητικές συνέπειες θα έχουν ανάλογο αντίκτυπο και στην αλυσίδα logistics στη Φλόριδα.

Η αλυσίδα logistics στη Φλώριδα

Οι σχέσεις εμπορίου και τουρισμού μεταξύ Φλώριδας και των γειτονικών χωρών στον Κόλπο της Καραϊβικής βοηθούν στην οικονομική τους βελτίωση και σταθερότητα. Καθώς οι οικονομίες αυτών των χωρών γίνονται όλο και πιο ισχυρές, δύνανται να επενδύσουν στην υποδομή τους, να εμπορεύονται αγαθά από τις αγορές των ΗΠΑ και άλλων χωρών, να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας που θα επιτρέψουν στους πολίτες να δουλεύουν από το σπίτι. Δεδομένου μάλιστα και του κυριαρχικού ρόλου της Φλώριδας στις μεταφορές των εμπορευμάτων μεταξύ των αγορών βορρά και νότου, ενδυναμώνεται ακόμη περισσότερο η τάση προς νέες θέσεις εργασίας στο εσωτερικό της.

Μέσω του οδικού άξονα, του σιδηροδρόμου, της θαλάσσιας μεταφοράς και αντιστρόφως μεταφέρονται τα αγαθά στην αγορά CAFTA. Η υποδομή μεταφορών της Φλώριδας την εξυπηρετεί καταλλήλως. Η αλυσίδα logistics που κινεί τα αγαθά προς και από τις αγορές αυτές περιλαμβάνει διάφορους συμμετέχοντες:

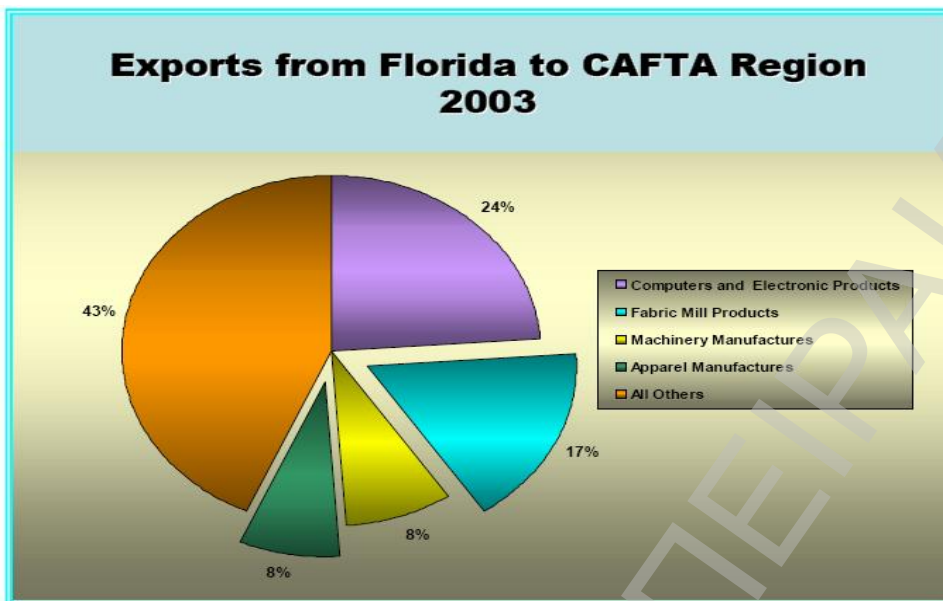
- ωκεάνιοι μεταφορείς,
- sea και air gateways τερματικά,
- ιδιωτικές μεταφορικές εταιρείες με φορτηγά,
- σιδηρόδρομος,
- αποστολείς φορτίου (freight forwarders),
- κέντρα αποθηκών εμπορευμάτων/διανομής,
- επιχειρηματίες παραγωγοί.

Ο πίνακας 20 παρουσιάζει τα προϊόντα που κινήθηκαν το 2003 νοτιότερα της Φλώριδα προς τις χώρες CAFTA. Πέραν των κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και της ενδυμασίας, άλλα προϊόντα όπως οι υπολογιστές και τα ηλεκτρονικά προϊόντα, τα μηχανήματα, και ο εξοπλισμός μεταφορών είναι επίσης μέρος της ροής προϊόντων. Πιθανές είναι και οι επιπτώσεις στη ροή των αγαθών αυτών και βεβαίως στην οικονομική κατάσταση των επιχειρήσεων ocean carriers.

Top Exports from Florida to the Six CAFTA Countries		
Country	Apparel Share of Exports from Florida	Ranking of Top Exports from Florida
Costa Rica	3%	Computers and electronic products = 47%
Dominican Republic	43%	Fabric mill products and apparel manufactures ranked first and second, followed by computers and electronic products at 12 %
El Salvador	19%	Computers and electronic products = 22%; transportation equipment 14.9%; fabric mill products 15%
Guatemala	23%	Computers and electronic products = 23%; fabric mill products 17%
Honduras	24%	Computers and electronic products = 17%; fabric mill products 15%; machinery manufactures = 11%; apparel manufactures = 9%
Nicaragua	12%	Computers and electronic products = 30%; machinery manufactures = 11%; apparel manufactures = 9%

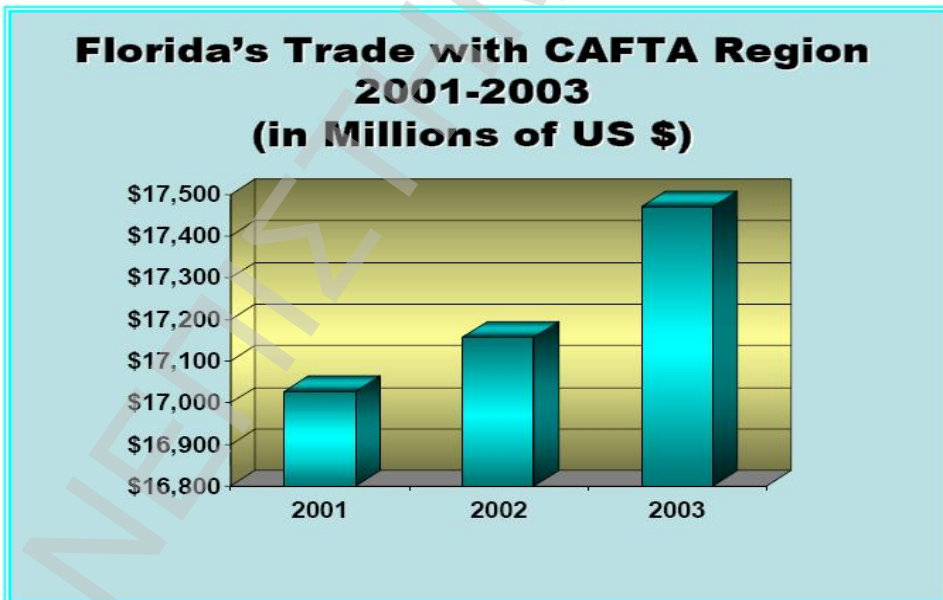
Πηγή: Office Of Trade and Economic Analysis (OTEA), Trade Development International Trade Administration, U. S. Department Of Commerce, άρθρο «*Florida's Two – Way Trade with the C.A.F.T.A. Region: The Implications of Disruptions in Florida's Established Logistics Chain*», σελ. 15

Πίνακας 21: προϊόντα από την Φλόριδα προς τις χώρες C.A.F.T.A. το 2003



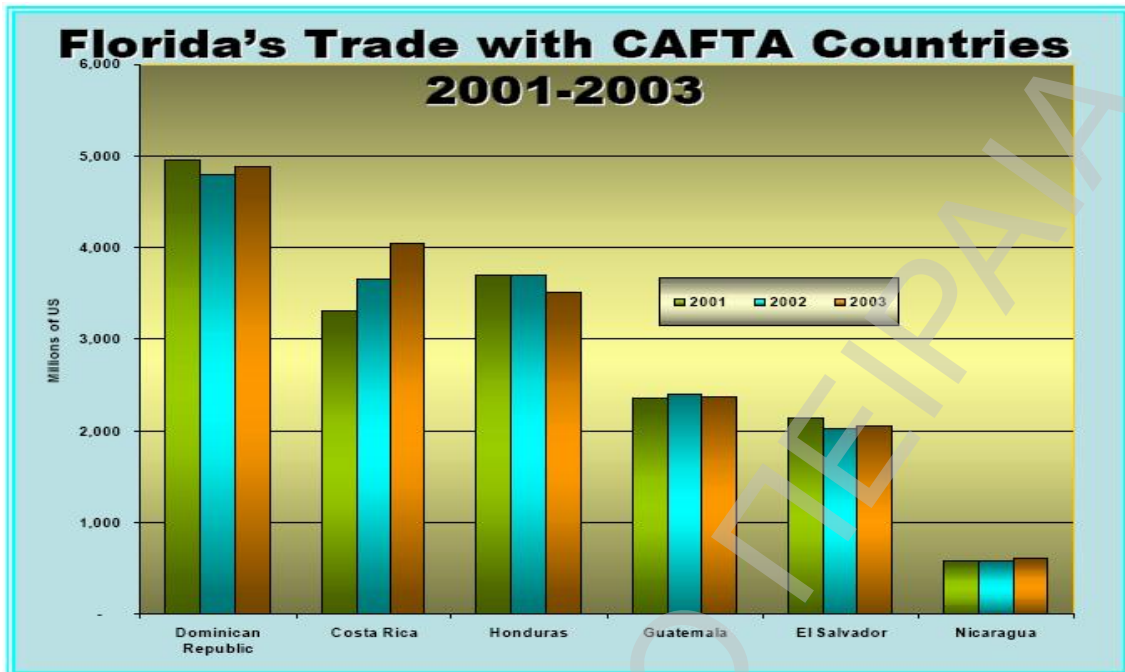
Πηγή: άρθρο «Florida’s Two – Way Trade with the C.A.F.T.A. Region: The Implications of Disruptions in Florida’s Established Logistics Chain», σελ. 7

Διάγραμμα 26: οι εξαγωγές από την Φλόριδα προς την C.A.F.T.A. το 2003 (σε ποσοστό)



Πηγή: άρθρο «Florida’s Two – Way Trade with the C.A.F.T.A. Region: The Implications of Disruptions in Florida’s Established Logistics Chain», σελ. 6

Διάγραμμα 27: το εμπόριο ως σύνολο μεταξύ Φλόριδα και C.A.F.T.A. τα έτη 2001 – 2003 (σε εκατομμύρια \$ Η.Π.Α.)



Πηγή: άρθρο «*Florida's Two – Way Trade with the C.A.F.T.A. Region: The Implications of Disruptions in Florida's Established Logistics Chain*», σελ. 7

Διάγραμμα 28: το εμπόριο αναλυτικά μεταξύ Φλώριδα και ανά χώρα C.A.F.T.A. τα έτη 2001 – 2003 (σε εκατομμύρια \$ Η.Π.Α.)

Το αντίκτυπο των διαστάσεων πιθανών επιδράσεων που πιστεύεται πως θα υπάρξουν στην αλυσίδα logistics λόγω των αλλαγών στη ροή εμπορίου τους αφορά:

- ◆ τις άμεσα σχετικές με την ωκεάνια μεταφορά εργασίες,

Μια πρόσφατη λεπτομερής οικονομική ανάλυση των διεθνών ρευμάτων συναλλαγών της Φλώριδας έδειξε ότι η διεθνής μεταφορά εμπορευμάτων από τα σύνορα της Φλώριδας, η εξαγωγή των εμπορευμάτων παραγωγής, και τα ταξίδια των κρουαζιερόπλοιων που πραγματοποιήθηκαν από τους λιμένες της υποστηρίζουν περίπου 290.000 θέσεις εργασίας στη Φλώριδα. Από αυτές, 32.000 θέσεις εργασίας αποδίδονται άμεσα στη μεταφορά του διεθνούς πλωτού φορτίου. Η απασχόληση αυτή περιλαμβάνει εργασίες φορτωτών πλοίων, brokers και shipping agents, cargo – handlers, truckers.

- ◆ την άμεση και έμμεση απασχόληση που αφορά το εμπόριο κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ενδυμασίας και απαριθμεί μεταξύ 3.000 και 8.700 θέσεις εργασίας,
- ◆ τα ημερομίσθια και τους μισθούς των παραπάνω εργασιών που ποικίλλουν από 105 έως 315 εκατομμύρια \$,
- ◆ τις περίπου 49.350 θέσεις εργασίας στην παραγωγή στη Φλόριδα που αντιμετωπίζουν το κίνδυνο ρίσκου απώλειας από την επικείμενη αλλαγή στις ποσοτώσεις εισαγωγής,
- ◆ τις χώρες C.A.F.T.A. που θα υποστούν σημαντική απώλεια σε θέσεις εργασίας λόγω της συρρίκνωσης της βιομηχανίας ενδυμασίας,
- ◆ το σημερινό ποσοστό του συγκεκριμένου εμπορίου που μεταφέρεται από τους τοπικούς *ocean carriers* στη Φλόριδα και ανέρχεται σε ποσοστό 50 με 75 %,
- ◆ το ακαθάριστο κέρδος (*gross output*) από την εμπορική αυτή δραστηριότητα Φλόριδας – C.A.F.T.A. που κυμαίνεται από 146,7 εκατομμύρια \$ έως 440,0 εκατομμύρια \$,
- ◆ μεγάλη θα είναι και η απειλή που θα αντιμετωπίσουν τα υπόλοιπα εμπορεύσιμα προϊόντα (υπολογιστές και ηλεκτρονικά προϊόντα, εξοπλισμός μεταφορών και οχημάτων, μηχανήματα, και άλλα καταναλωτικά αγαθά), με αποτέλεσμα να πληγεί η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και η ικανότητα της να συνεχίσει να εμπορεύεται,
- ◆ οι αξιόλογες επενδύσεις σε εργοστάσια συναρμολόγησης της Κεντρικής Αμερικής αποτελούν ερέθισμα για οικονομική ανάπτυξη και πολιτική σταθερότητα της ευρύτερης περιοχής. Η επένδυση σε αυτά δημιουργεί μια μεσαία τάξη μαζί με την αγοραστική της δύναμη. Ο στόχος είναι καλύτερα

σχολεία, ένας πιο μορφωμένος πληθυσμός, η τεχνική κατάρτιση, να χτιστούν εργοστάσια υψηλής τεχνολογίας που παράγουν άλλα αγαθά, με προσωπικό από τον τοπικό που του δίνεται η δυνατότητα να βρει αξιοπρεπή εργασία από το σπίτι. Δεν θα ήταν ρεαλιστικό κάτι τέτοιο όμως, αν δεν υπήρχε η αντίστοιχη πολιτική βούληση και η νομοθετική ρύθμιση ώστε η Φλόριδα να υποστηρίξει την ζώνη ελευθέρων συναλλαγών C.A.F.T.A.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο: ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στην εργασία αυτή επιχειρήσαμε να καταδείξουμε τη σημασία των υποδομών και του τομέα των μεταφορών γενικότερα στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και την ενίσχυση της οικονομικής διάστασης της ανάπτυξης για τις εμπλεκόμενες χώρες.

Δυο είναι τα κύρια μέρη της: το θεωρητικό και το πρακτικό. Στο θεωρητικό τμήμα, επιδιώξαμε να δώσουμε στον αναγνώστη βασικές γνώσεις γύρω από κεντρικές έννοιες των μεταφορών:

■ Κεφάλαιο 1:

Η σημερινή εποχή της παγκοσμιοποίησης με τη διεθνοποίηση της παραγωγής έχει μεταβάλει το μοντέλο της δομής των επιχειρήσεων που γνωρίζαμε ως τώρα. Η νέα φάση της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας επέφερε την εμφάνιση των πολυεθνικών επιχειρήσεων. Αρχικά, αναλύσαμε τις θεωρητικές προσεγγίσεις των κλασικών επιστημόνων Smith, Ricardo και Heckscher – Olin για την ανάγκη ύπαρξης διεθνούς εμπορίου λόγω της απώλειας ή έλλειψης των απαιτούμενων για την παραγωγή παραγωγικών συντελεστών. Ακολούθησε ο προσδιορισμός των νεώτερων παραγόντων που επηρεάζουν και τείνουν προς το διεθνές εμπόριο (η τεχνολογική πρόοδος, οι οικονομίες κλίμακας, η διαφοροποίηση του προϊόντος, οι ξένες επενδύσεις και το ενδο – επιχειρησιακό εμπόριο).

■ Κεφάλαιο 2:

Στη συνέχεια, δόθηκε έμφαση στο διεθνικό χαρακτήρα των μεταφορών, ως μια επιχειρηματική μορφή δραστηριότητας, διαφορετική αλλά σε μεγάλο βαθμό ανάλογη των συνθετότερων πολυεθνικών μορφών παραγωγής. Η εξάρτηση από τις τάσεις στις διεθνείς αγορές (κεφαλαίων, εργατικού δυναμικού κ.α.) και από τους διεθνείς κανονισμούς που τις διέπουν και πρέπει να εφαρμόζονται – ιδιαίτερα στη ναυτιλία – είναι μεγάλη. Παρακάτω, προσπαθήσαμε να παρουσιάσουμε τις διάφορες μορφές αγοράς που μπορεί να συναντήσει κανείς στις μεταφορές (Τέλειος Ανταγωνισμός, Μονοπώλιο, Ολιγοπώλιο και Μονοπωλιακό Ανταγωνισμό). Η ζήτηση και η προσφορά,

παράλληλα με τα κριτήρια που τις μεταβάλλουν, οδηγούν τον αναγνώστη σε μια πιο ξεκάθαρη εικόνα. Για την πληρότητα, έγινε μια στατιστική παράθεση στοιχείων που αφορούν τον τομέα.

■ **Κεφάλαιο 3:**

Εξαιτίας του γεγονότος ότι η χώρα μας, η Ελλάδα, αποτελεί πλέον κράτος – μέλος της Ε.Ε., πραγματοποιήθηκε μια αναδρομή στις κυριότερες Οδηγίες και τους Κανονισμούς που έχουν εκδοθεί όλα αυτά τα χρόνια σε κάθε τομέα (οδικές, αεροπορικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και πλωτές μεταφορές) προς την κοινή μας πορεία για μια «Κοινή Πολιτική Μεταφορών».

■ **Κεφάλαιο 4:**

Οι Συνδυασμένες Μεταφορές καθιστούν καινοτομία στον τρόπο μεταφοράς των αγαθών. Ξεχωρίζοντας τα οφέλη που είναι δυνατό να αποκομιστούν με τον ορθό συνδυασμό και συντονισμό των διαφόρων μέσων που συναποτελούν μια αποδοτικότερη αλυσίδα μεταφοράς, η Ε.Ε. διαμόρφωσε πτυχές γύρω από τη διάσταση αυτή. Επειδή οι εταιρείες logistics με την παροχή των σύγχρονων υπηρεσιών τους – μέσα σ' ένα πλαίσιο νέας ανάπτυξης των λιμένων (the new port regionalization phase) – συμπληρώνουν τα πλεονεκτήματα και υποστηρίζουν τον εξελιγμένο αυτό τρόπο μεταφοράς, γίνεται σχετική αναφορά. Μάλιστα, ειδική μνεία τονίζει τα δύο βασικά προβλήματα που ταλανίζουν τους ειδικούς και είναι αλληλένδετα, την αποθήκευση και την διαχείριση των αποθεμάτων. Νέες μέθοδοι όπως, η MRP I, η MRP II και η DRP, υπόσχονται διέξοδο – λύση.

■ **Κεφάλαιο 5:**

Οι επενδύσεις είναι κρίσιμες για την ενίσχυση του τομέα των μεταφορών. Για το λόγο αυτό, παραθέτουμε τα στάδια έως την τελική επιλογή ενός επενδυτικού σχεδίου στον τομέα των μεταφορών και τις μεθόδους αξιολόγησης των επενδύσεων.

Στο πρακτικό τμήμα, με την ανάλυση των τριών case studies (Κεφάλαιο 6), καταλήγουμε στην εξαγωγή των παρακάτω λογικών συμπερασμάτων:

Το εμπόριο μεταξύ περιοχών καλύπτει τις ανάγκες σε αγαθά τα οποία στερούνται. Η υλοποίηση έργων υποδομής στις μεταφορές προϋποθέτει εκτός της μελέτης ειδικών (λεπτομερή και προσεκτικό σχεδιασμό των συστημάτων μεταφορών) και πολιτικής βούλησης. Τόσο στους τομείς Κοινωνικής Πολιτικής, Κοινωνικής Πρόνοιας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, όσο και όταν τίθενται ζητήματα διευκόλυνσης διεθνούς εμπορίου μεταξύ χωρών, κάποια από τα βασικά εμπόδια είναι δυνατό να αντιμετωπιστούν επιτυχώς με πολιτικές πρωτοβουλίες. Ακόμη, οι κατόπιν μελέτης και σωστά πραγματοποιήσιμες στον τομέα των μεταφορών υποδομές δίνουν ώθηση στην αύξηση του εμπορίου, τοπικού αλλά και διεθνούς. Προοδευτικά, δημιουργούνται γύρω ή κοντά σ' αυτές κέντρα υποβοήθησης των μεταφορών logistics. Ακολουθως και άλλες σχετικές εταιρείες του κλάδου μαζεύονται με την δυναμική ανάπτυξη των clusters⁶⁰. Συνεπεία αυτών είναι ότι το περιφερειακό και το συνολικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.) μιας χώρας μεγαλώνει. Περισσότερο χρήμα διακινείται στους επιχειρηματικούς κύκλους, γεγονός που συνεπάγεται αναγγελία προσλήψεων σε νέες θέσεις εργασίας. Οι νέες θέσεις εργασίας, ειδικά σε περιοχές με υψηλό δείκτη ανεργίας, σημαίνει μεγαλύτερο παραγωγικό έργο, προϊόντος ή παροχής υπηρεσιών. Επιπρόσθετα, αν το παραγωγικό αυτό έργο συνδυαστεί με τεχνικές μείωσης «άσκοπου» κόστους – με τις μεθόδους κοστολόγησης – και λήψης αποφάσεων αναδιάρθρωσης των λειτουργικών διαδικασιών των επιχειρήσεων μεταφορών προς το σκοπό αυτό, με τη συλλογή των χρημάτων που διέρρεαν, η μεγιστοποίηση του κέρδους είναι δεδομένη. Όσο μεγαλύτερο είναι το κέρδος

⁶⁰Η έννοια της «συστάδας – cluster» καθιερώθηκε μέσα από το έργο του Μ. Porter «*The Advantage Competitive of Nations*». Στο έργο αυτό, εξετάζονται οι παράγοντες που οδηγούν μια περιοχή ή ένα έθνος στο να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην παραγωγή κάποιου προϊόντος ή ομάδας προϊόντων έναντι άλλων περιοχών ή εθνών. Οι παράγοντες αυτοί είναι :

- ο Η κατάσταση των παραγωγικών συντελεστών,
- ο Η φύση της εσωτερικής ζήτησης,
- ο Οι σχετικές και υποστηρικτικές βιομηχανίες,
- ο Η στρατηγική των επιχειρήσεων εντός του ανταγωνιστικού πλαισίου που αυτές λειτουργούν.

Το βιομηχανικό cluster είναι μια γεωγραφικά καθορισμένη συλλογή από όμοιες/όμοιους ή σχετικά όμοιες/όμοιους όσον αφορά την δραστηριότητα που αναπτύσσουν επιχειρήσεις, οργανώσεις ή οργανισμούς – ιδιωτικού ή δημοσίου συμφέροντος –, όπου από κοινού δημιουργούν συγκριτικό πλεονέκτημα τόσο για τις ίδιες/ίδιους όσο και για την οικονομία που τις φιλοξενεί. Προσδιορίζεται με τα χαρακτηριστικά του :

- την έννοια του πληθυσμού,
- τη γεωγραφική συγκέντρωση,
- τη συμμετοχή σε αυτό ενώσεων, οργανώσεων όπως δημόσιων ή ιδιωτικών οργανισμών,
- τις αμοιβαίες σχέσεις που αναπτύσσουν οι επιχειρήσεις μεταξύ τους μέσα στο cluster (ανταγωνισμός και συνεργασία).

Από το αρχείο σημειώσεων των παραδόσεων της Αναπλ. Καθηγήτριας Κας Παρδάλη Αγγελικής στα πλαίσια του μαθήματος «*ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ*» του 7^{ου} Κύκλου Π.Μ.Σ. στη «Ναυτιλία».

που προέρχεται από το κόστος παραγωγής, τότε αυτό οδηγεί σε μια πολιτική διάθεσης τιμών του προϊόντος ή παροχής υπηρεσιών πολύ πιο χαμηλότερων, προς όφελος του καταναλωτή. Οι χαμηλότερες τιμές υπαγορεύουν περισσότερη καταναλωτική δύναμη /αγοραστική κίνηση. Με την κίνηση της αγοράς, παράλληλα με μια συγκρατημένη και συνετή φορολογική πολιτική εκ μέρους του κράτους, έχουμε εισροή εσόδων στα κρατικά ταμεία. Με την κατάλληλη διάθεση τους μπορούν να μειώσουν τα τυχόν έξοδα (από επενδύσεις, αποπληρωμή δανείων από φορείς), κάνοντας πιο εύρωστη την οικονομία. Μέρος των εσόδων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για καλύτερες ή περισσότερες παροχές κοινωνικής πολιτικής ή σε ακόμη πιο κερδοφόρα και ελπιδοφόρα επενδυτικά σχέδια για την οικονομία. Δε θα πρέπει να λησμονήσουμε ότι οι καλύτερες υποδομές συνδέονται και με άλλα μείζονα προβλήματα της εποχής μας π.χ. μείωση των τροχαίων ατυχημάτων σε επικίνδυνους δρόμους, ώστε να παραμείνει το εργατικό δυναμικό ενεργό. Ωφελείται και το περιβάλλον μας εξαιτίας της μείωσης της εκπομπής ρύπων, κυρίως από την έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση τις ώρες αιχμής (προς και από το χώρο εργασίας). Τέλος, η οικονομική ανάπτυξη για τα μέλη της κοινωνίας εκμηδενίζει κοινωνικά φαινόμενα – μάστιγες (ρατσισμός, εγκληματικότητα, κλοπή), με τρόπο τέτοιο ώστε να προοδεύει αποκτώντας στενούς δεσμούς συνεκτικότητας.

Μελλοντικά, θα μπορούσαμε να ακολουθήσουμε διαφορετική οδό στην έρευνα μας. Υπό το σκεπτικό της ανάλυσης κόστους – οφέλους, ενδιαφέρον θα ήταν να αναζητήσουμε τις παραμέτρους εκείνες, πίσω από τις οποίες διαφαίνονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των υποδομών στις μεταφορές, μέσα από μια δειγματοληπτική έρευνα. Τα έργα υποδομής μπορεί να είναι υπό σχέδιο επενδυτικά έργα – δρόμος, γέφυρα, λιμάνι, αεροδρόμιο. Πιθανότατα, το ερωτηματολόγιο, αφού συνταχθεί από ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων, θα απευθύνονταν σε δύο, για παράδειγμα, ομάδες ανθρώπων, τους «απλούς χρήστες» και τα «επιχειρηματικά στελέχη» και όπως ορίζουν οι κανόνες της Στατιστικής Επιστήμης.

Τα αποτελέσματα θα μπορούσαν με τη βοήθεια του προγράμματος Excel να παρουσιαστούν σε γραφήματα και πίνακες. Με το πρόγραμμα SPSS, θα μπορούσαμε να εκφράσουμε τη συσχέτιση των παραμέτρων αυτών σε μια μαθηματική σχέση – μοντέλο και να δούμε πως επηρεάζεται αυτό, με τη πρόβλεψη των μεταβλητών των παραγόντων αυτών στο χρόνο (ωσάν να είχαμε μια χρονολογική σειρά κατά την οικονομετρία).

Γνωρίζοντας κάτι τέτοιο, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις, – πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές – μπορούμε να περιορίσουμε τα αρνητικά ενός επενδυτικού σχεδίου με ορθότερο σχεδιασμό των μεταφορικών συστημάτων και να το τρέψουμε αποδεκτό σε κοινωνικό επίπεδο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΛΟΙΠΕΣ ΠΗΓΕΣ (Διαδίκτυο)Ø Ξένη

1. « A Practical Guide to Cluster Development », a report to the Department of Trade and Industry and the English RDAs by Ecotec Research and Consulting.
2. Asst. Prof. Dr. D. Ali DEVECİ, Assoc. Prof. Dr. A. Güldem CERİT, Asst. Prof. Dr. Okan TUNA, « Determinants Of Intermodal Transport and Turkey's Infrastructure », Maritime Business and Management του Πανεπιστημίου Dokuz Eylul της Τουρκίας.
3. D. Besanko, E. Dranove, M. Stanley, « Economics of Strategy », J. Wiley & Sons Inc. – 1996 (1999 2nd Edition).
4. Chadwin, M. L., POPE, J. A. and Talley W. K., « Ocean Container Transportation: An Operational Perspective », Taylor & Francis, New York, 2 – 1990.
5. Peter DeMarzo, Jonathan Berk, « Corporate Finance », Εκδόσεις Pearson International Edition – 2007.
6. Eurostat, European Commission, « Panorama Of Transport, 1990 – 2006 », Luxembourg: Office for the Official Publications Of the European Communities – 2009.
7. European Conference Of Ministers Of Transport (ECMT), « European Links Between Europe And Asia », 2006.
8. Gray. R. and G. Kim, « Logistics and International Shipping », Institute of International Maritime Affairs. Korea Maritime University – 2001.
9. Haralambides E. Hercules, « The Economic Impact Of Shipping On the National Economy », International Association Of Maritime Economics Conference, Vancouver, Canada – 1996.
10. Haralambides E. Hercules, « Ports And Regional Development in Europe: a Historical Perspective », Report submitted to the European Commission in the context of its preparation of *the Green Paper on Ports and Maritime Infrastructure* – 1997.

11. Infolog, « Public Final Report », *Project Funded By The European Commission Under The Transport RTD Programme Of The 4th Framework Programme*, TFK – Transport, Research Institute, Sweden, September, pp.23-24 – 2000.
12. Langen P. W., « Clustering And Performance: the case of Maritime Clustering in the Netherlands », *Maritime Policy Management*, Volume 29, No. 3, pg. 209 - 211, 2002.
13. OCIDI – The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, « *Final Report for the Study on the Nationwide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey (ULIMAP)* », Japan International Cooperation Agency, General Directorate of Railways, Ports and Airports Construction and Ministry of Transport and Communication, Main Report, Volume II – August 2000.
14. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, Brian Slack, « *The Geography Of Transport Systems* », Εκδόσεις New York: Routledge – 2009.
15. Rosenfeld S. A. « *Creating Smart Systems, A guide to cluster strategies in less favoured regions* », *Regional Technology Strategies*, Carrboro, North Carolina, U.S.A., April 2002, www.rtsinc.org.
16. Sanders, Geert, « *Concept of Multimodal Transport* », Brugge – 1990.
17. SPO-State Planning Organization, « *Long Term Strategy and Eight Five-Year Development Plan 2001-2005* », Ankara – 2000.
18. Tongzon. J., « *Key Success Factors for Transshipment Hubs: The Case of Port of Singapore* », *IAME Annual General Meeting*, Hong Kong, 18-20 July 2001.
19. Tuna, O. « *The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey* », *Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry*, Proceedings of the 2nd International Gwangyang Port Reform and International Conference for the 20th Anniversary of Korean Association of Shipping Studies, Gwangyang, Korea, pp. 200-228 – 2002.
20. Turkish Chamber of Shipping, « *Deniz Sektörü Raporu (Report on Shipping Industry)* », İstanbul – 2001.
21. UN., « *Euro-Asian Transport Links* », *Report of The Informal Meeting*, 16 May 2000 – 2001.
22. Waits Mary Jo, Rex Tom, Melnick Rob, « *Cluster Analysis: A Tool for Understanding the Role Of the Inner City in a Regional Economy* », Morrison

Institute for Public Policy, School Of Public Affairs, Arizona State University – April 1997.

23. Wilbur Smith Associates, J.D. Sanchez Consulting σε συνεργασία με την Caribbean Central America Action και τα μέλη του Trade and Transport Council, « Florida's Two – Way Trade with the C.A.F.T.A. Region: The Implications of Disruptions in Florida's Established Logistics Chain » – 2004.

Ø *Ελληνική*

1. Γ. Αρτίκης, « Χρηματοοικονομική Διοίκηση: Αποφάσεις επενδύσεων », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα – 2002.
2. Κωνστ. Βαρβάκης, « Θεωρία Κόστους – Κόστος και Επιχειρηματικές Αποφάσεις », Εκδόσεις Βαρβάκης Α. Κωνσταντίνος, Αθήνα – 2001.
3. Κωνστ. Βαρβάκης, « Κοστολόγηση και Κοστολογική Οργάνωση », Εκδόσεις Βαρβάκης Α. Κωνσταντίνος, Αθήνα – 2003.
4. Γ. Βλάχος, « Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική », Β Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2007.
5. Γ. Βλάχος, « Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον », Β Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα – 2007.
6. Ν. Γεωργόπουλος, « Στρατηγικό Μάνατζμεντ », Εκδόσεις Γ. Μπένου, Αθήνα – 2006.
7. Θ. Γκαμαλέτσος, « Θεωρητική Οικονομική – Τόμος Α », Γ Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 1992.
8. Θ. Γκαμαλέτσος, « Θεωρητική Οικονομική – Τόμος Β », Γ Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 1989.
9. Κωνστ. Γκιζιάκης, Παπαδόπουλος Αντώνης, Η. Πλωμαρίτου Παρασκευή, «Ναυλώσεις», Γ Έκδοση (με DVD), Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2010.
10. Α. Γουλιέλμος, « Managerial Economics – Για το Π.Μ.Σ. στη Ναυτιλία », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2002.
11. Α. Γουλιέλμος, « Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Τόμος Α », Δ Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2004.
12. Α. Γουλιέλμος, « Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Τόμος Β », Γ Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2005.
13. Α. Γουλιέλμος, « Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2003.
14. Α. Γουλιέλμος, « Διοίκηση Επιχειρήσεων, Εισαγωγή για Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Εισαγωγή στη Μη Γραμμική Διοίκηση », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2002.

15. Α. Γουλιέλμος, « Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων », Β Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2007.
16. Ελευθ. Θαλασσινός, Θεόδωρος Σταματόπουλος, « Διεθνή Οικονομικά », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 1998.
17. Ελευθ. Θαλασσινός, Θ. Σταματόπουλος, Χ. Χαρίσης, « Επιχειρησιακή Στατιστική », Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1996.
18. Ελευθ. Θαλασσινός, « Ανάλυση Χρονολογικών Σειρών, Μεθοδολογία Box – Jenkins », Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα – 1991.
19. Χρ. Καζατζής, Ι. Σώρρος « Προβλήματα και Εφαρμογές Χρηματοοικονομικής λογιστικής », Εκδόσεις Business Plus A.E., Αθήνα – 2006.
20. Π. Κανελλόπουλος, « Το Δίκαιο της Ε.Ε. » Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα 1999.
21. Στ. Λάχανη, « Παγκοσμιοποίηση: νέα ανάπτυξη για έναν νέο αιώνα », Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή – 1999.
22. Ι. Μουρμούρης, « Οικονομική των Μεταφορών », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2006.
23. Γ. Πανηγυράκης, « Διεθνές Εξαγωγικό Μάρκετινγκ – Τόμος Α », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 1999.
24. Βασίλειος Παπαδάκης, « Στρατηγική των Επιχειρήσεων, Ελληνική και Διεθνής Εμπειρία – Τόμος Α Θεωρία », Εκδόσεις Ε. Μπένου, Αθήνα – 2007.
25. Ευστρ. Παπαδημητρίου και Ορ. Σχινάς, « Εισαγωγή στα Logistics », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2002.
26. Γ. Παπαστάμκος, « Ευρωπαϊκές Εξωτερικές Σχέσεις », Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα – 2001.
27. Γ. Παπαστάμκος, « Κοινοτικός οικονομικός χώρος: Ευρωπαϊκές πολιτικές », Αθήνα – 2000 , Εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα.
28. Αγγελική Παρδάλη, « Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2007.
29. Αγγελική Παρδάλη, « Η Λιμενική Βιομηχανία », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2001.
30. Β. Προφυλλίδης, « Οικονομική των Μεταφορών», Εκδόσεις Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα – 2008.

31. Ε. Σαμπράκος, « Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών », Β Έκδοση, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2001.
32. Ε. Σαμπράκος, « Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές », Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2009.
33. Λ. Χυτήρης, « Διοίκηση Ανθρωπίνων Πόρων », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα – 2001.
34. Λ. Χυτήρης, « Οργανωσιακή Συμπεριφορά », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα – 2004.
35. Λ. Χυτήρης, « Μάνατζμεντ – Αρχές Διοίκησης Επιχειρήσεων », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα – 2006.
36. J. Sussman, « Εισαγωγή στα Συστήματα των Μεταφορών », Μετάφραση – Επιμέλεια : Ευστρ. Παπαδημητρίου και Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη, Αθήνα – 2003.
37. Henry Mintzberg, Bruce Ahlstrand, Joseph Lampel, « Το σαφάρι της Στρατηγικής – Εισαγωγή Στη Στρατηγική Διοίκηση Επιχειρήσεων », Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα 2004.
38. Philip Cateora και J. Graham, « Διεθνές Μάρκετινγκ – Τόμος Ι », Μετάφραση Παπασωτηρίου Μίτση και Σταματάκης Νικηφόρος, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα – 2003.
39. Philip Cateora και J. Graham, « Διεθνές Μάρκετινγκ – Τόμος ΙΙ », Μετάφραση Αθανασίου Θανάσης και Σταματάκης Νικηφόρος, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα – 2003.
40. Peter Kenen, « Διεθνής Οικονομική – Τόμος Α », Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα – 1999.
41. Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, « Διεθνής Οικονομική – Τόμος Α », Ε Έκδοση, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα – 2002.
42. Dermot McAleese, « Οικονομική για Επιχειρησιακές Σπουδές », Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα – 2005.

Ø *Διευθύνσεις Διαδικτύου (web sites)*

1. www.statistics.gr
2. www.europa.eu.int
3. www.yen.gr
4. www.mnec.gr
5. www.yme.gov.gr
6. www.ypan.gr
7. www.olp.gr
8. www.kepe.gr
9. www.eesym.gr
10. www.logistics-management.gr
11. www.maritimeeconomics.com
12. www.in.gr

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Μέρος Γ'

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I — ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 2

Η Κοινότητα έχει ως αποστολή, με τη δημιουργία κοινής αγοράς, οικονομικής και νομισματικής ένωσης και με την εφαρμογή των κοινών πολιτικών ή δράσεων που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 4, να προάγει στο σύνολο της Κοινότητας την αρμονική, ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων, υψηλό επίπεδο απασχόλησης και κοινωνικής προστασίας, ισότητα μεταξύ ανδρών και γυναικών, αειφόρο, μη πληθωριστική ανάπτυξη, υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας και σύγκλισης των οικονομικών επιδόσεων, υψηλό επίπεδο προστασίας και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος, την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής, την οικονομική και κοινωνική συνοχή και την αλληλεγγύη μεταξύ κρατών μελών.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ
Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ,
ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2
ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Άρθρο 43

Στο πλαίσιο των κατωτέρω διατάξεων, οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκαταστάσεως των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους καταργούνται προοδευτικώς κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου. Η προοδευτική αυτή κατάργηση εκτείνεται επίσης στους περιορισμούς για την ίδρυση πρακτορείων, υποκαταστημάτων ή θυγατρικών εταιρειών από τους υπηκόους ενός κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους. Η ελευθερία εγκαταστάσεως περιλαμβάνει την ανάληψη και την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, καθώς και την σύσταση και τη διαχείριση επιχειρήσεων, και ιδίως εταιρειών κατά την έννοια του άρθρου 48 παράγραφος 2, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται από τη νομοθεσία της χώρας εγκαταστάσεως για τους δικούς της υπηκόους, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσης συνθήκης που αναφέρονται στην κυκλοφορία κεφαλαίων.

Άρθρα 44

1. Προ της λήξεως του πρώτου σταδίου, το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής και κατόπιν διαβουλεύσεως με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκδίδει ομοφώνως γενικό πρόγραμμα για την κατάργηση των περιορισμών της ελευθερίας εγκαταστάσεως, εντός της Κοινότητας. Η Επιτροπή υποβάλλει την πρόταση της στο Συμβούλιο κατά την διάρκεια των δυο πρώτων ετών του σταδίου.

Το πρόγραμμα καθορίζει για κάθε κατηγορία τους γενικούς όρους για την πραγματοποίηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως και ιδίως τα στάδια της.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος γενικού προγράμματος, ή αν δεν υπάρχει το πρόγραμμα αυτό, για την πραγματοποίηση ενός σταδίου της ελευθερίας εγκαταστάσεως σε ορισμένη δραστηριότητα, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, εκδίδει οδηγίες.

3. Το Συμβούλιο και η Επιτροπή ασκούν τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί από τις ανωτέρω διατάξεις, ιδίως:

α) με την αντιμετώπιση γενικώς κατά προτεραιότητα εκείνων των δραστηριοτήτων για τις οποίες η ελευθερία εγκαταστάσεως αποτελεί μια ιδιαίτερη χρήσιμη συμβολή στην ανάπτυξη της παραγωγής και του εμπορίου·

β) με την εξασφάλιση της στενής συνεργασίας μεταξύ των αρμοδίων εθνικών διοικητικών υπηρεσιών, για την διακρίβωση της ιδιαίτερης καταστάσεως στους διάφορους τομείς δραστηριότητας εντός της Κοινότητας·

γ) με την κατάργηση εκείνων των διοικητικών διαδικασιών και μεθόδων που απορρέουν είτε από τις εθνικές συνθήκες είτε από προηγούμενες συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών, των οποίων η διατήρηση θα εμπόδιζε την ελευθερία εγκαταστάσεως·

δ) με την φροντίδα να δύνανται οι εργαζόμενοι μισθωτοί ενός κράτους μέλους, που απασχολούνται στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους, να παραμείνουν στην επικράτεια αυτή για να ασκήσουν μη μισθωτή δραστηριότητα, εφ' όσον πληρούν τους όρους τους οποίους θα έπρεπε να πληρούν αν έφθαναν στο κράτος αυτό τη στιγμή που επιθυμούν να αναλάβουν τη σχετική δραστηριότητα·

ε) με την παροχή της δυνατότητας αποκτήσεως και εκμεταλλεύσεως εγγείου ιδιοκτησίας εντός της επικράτειας κράτους μέλους, σε υπηκόους άλλου κράτους μέλους, εφ' όσον δε θίγονται οι αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 33 παράγραφος 2·

στ) με την εφαρμογή της προοδευτικής καταργήσεως των περιορισμών της ελευθερίας εγκαταστάσεως σε κάθε εξεταζόμενο κλάδο, αφ' ενός μεν ως προς τους όρους ιδρύσεως πρακτορείων, υποκαταστημάτων ή θυγατρικών εταιρειών στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, αφ' ετέρου δε ως προς τους όρους συμμετοχής του προσωπικού της κύριας εγκαταστάσεως στα όργανα διαχειρίσεως ή εποπτείας τους·

ζ) με το συντονισμό, κατά το αναγκαίο μέτρο και με το σκοπό να τις καταστήσουν ισοδύναμες, των απαιτούμενων εγγυήσεων υπό των κρατών μελών εκ μέρους των εταιρειών, κατά την έννοια του άρθρου 48 παράγραφος 2, για την προστασία των συμφερόντων των εταίρων και των τρίτων·

η) με την εξασφάλιση ότι οι όροι εγκαταστάσεως δε θα νοθεύονται με τη χορήγηση ενισχύσεων από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 45

Εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, όσον αφορά το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, οι δραστηριότητες που συνδέονται με το κράτος αυτό, έστω και περιστασιακά, με την άσκηση δημόσιας εξουσίας.

Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής, δύναται με ειδική πλειοψηφία, να εξαιρέσει ορισμένες δραστηριότητες από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου.

Άρθρο 46

1. Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει αυτών δεν εμποδίζουν τη δυνατότητα εφαρμογής των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που προβλέπουν ειδικό καθεστώς για τους αλλοδαπούς υπηκόους, και δικαιολογούνται για λόγους δημοσίας τάξεως, δημοσίας ασφαλείας και δημοσίας υγείας.
2. Προ της λήξεως της μεταβατικής περιόδου, το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής και μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκδίδει ομοφώνως οδηγίες για το συντονισμό των εν λόγω νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων. Ωστόσο, μετά το τέλος του δευτέρου σταδίου, το Συμβούλιο αποφασίζοντας, με τη διαδικασία του άρθρου 251, εκδίδει οδηγίες για το συντονισμό των διατάξεων κανονιστικού ή διοικητικού χαρακτήρα των κρατών μελών.

Άρθρο 47

1. Για να διευκολύνει την ανάληψη και την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251, εκδίδει οδηγίες για την αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων.

2. Για τον ίδιο σκοπό, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251, εκδίδει οδηγίες για το συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών που αφορούν την ανάληψη και την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων. Το Συμβούλιο αποφασίζει ομοφώνως καθόλη τη διάρκεια της διαδικασίας του άρθρου 251, προκειμένου για οδηγίες, η εκτέλεση των οποίων σε ένα τουλάχιστον κράτος μέλος συνεπάγεται τροποποίηση των υφισταμένων αρχών της νομοθεσίας που διέπουν το καθεστώς των επαγγελματιών, όσον αφορά την κατάρτιση και τους όρους πρόσβασης των φυσικών προσώπων. Στις άλλες περιπτώσεις αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.
3. Ως προς τα ιατρικά, παραϊατρικά και φαρμακευτικά επαγγέλματα, η προοδευτικά άρση των περιορισμών προϋποθέτει το συντονισμό των όρων ασκήσεως τους στα διάφορα κράτη μέλη.

Άρθρο 48

Οι εταιρείες που έχουν συσταθεί σύμφωνα με τη νομοθεσία ενός κράτους μέλους και οι οποίες έχουν την καταστατική τους έδρα, την κεντρική τους διοίκηση ή την κύρια εγκατάσταση τους εντός της Κοινότητας εξομοιώνονται, για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, προς τα φυσικά πρόσωπα που είναι υπήκοοι των κρατών μελών.

Ως εταιρείες νοούνται οι εταιρείες αστικού ή εμπορικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των συνεταιρισμών, και των άλλων νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, με εξαίρεση εκείνων που δεν επιδιώκουν κερδοσκοπικό σκοπό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Άρθρο 49

Στο πλαίσιο των κατωτέρω διατάξεων, οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας απαγορεύονται όσον αφορά τους υπηκόους

των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος της Κοινότητας άλλο από εκείνο του αποδέκτη της παροχής.

Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής, δύναται με ειδική πλειοψηφία να επεκτείνει το ευεργέτημα των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου και σε υπηκόους τρίτου κράτους που παρέχουν υπηρεσίες και είναι εγκατεστημένοι στο εσωτερικό της Κοινότητας.

Άρθρο 50

Κατά την έννοια της παρούσας συνθήκης, ως υπηρεσίες νοούνται οι παροχές που κατά κανόνα προσφέρονται αντί αμοιβής, εφόσον δεν διέπονται από τις διατάξεις τις σχετικές με την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των κεφαλαίων και των προσώπων.

Οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν ιδίως:

- α) βιομηχανικές δραστηριότητες·
- β) εμπορικές δραστηριότητες·
- γ) βιοτεχνικές δραστηριότητες·
- δ) δραστηριότητες των ελευθέρων επαγγελμάτων.

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του κεφαλαίου που αφορά το δικαίωμα εγκαταστάσεως, εκείνος που παρέχει υπηρεσία δύναται για την εκτέλεση αυτής να ασκήσει προσωρινά τη δραστηριότητά του στο κράτος όπου παρέχεται η υπηρεσία με τους ίδιους όρους που το κράτος αυτό επιβάλλει στους δικούς του υπηκόους.

ΤΙΤΛΟΣ V ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 70

Τα κράτη μέλη επιδιώκουν τους στόχους της συνθήκης όσον αφορά το αντικείμενο του παρόντος τίτλου στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών.

Άρθρο 71

1. Για την εφαρμογή του άρθρου 70 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 και

μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζει:

κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή

α) προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών·

β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό·

γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών·

δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

2. Κατά παρέκκλιση από τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 1, το Συμβούλιο θεσπίζει ομοφώνως, προτάσει της Επιτροπής και μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, διατάξεις που αφορούν τις αρχές του καθεστώτος των μεταφορών και των οποίων η εφαρμογή θα ήταν δυνατόν να επηρεάσει σοβαρά το βιοτικό επίπεδο και την απασχόληση σε ορισμένες περιοχές, όπως και την εκμετάλλευση του εξοπλισμού των μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη προσαρμογής στην οικονομική ανάπτυξη, που προκύπτει από την εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς.

Άρθρο 72

Μέχρι να θεσπισθούν οι διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 71 παράγραφος 1, κανένα κράτος μέλος δεν δύναται να καταστήσει λιγότερο ευνοϊκές τις διατάξεις οι οποίες διέπουν τον τομέα των μεταφορών την 1η Ιανουαρίου 1958, ή, για τα κράτη που προσχωρούν, την ημερομηνία της προσχώρησής τους, ως προς την άμεση ή έμμεση επίπτωσή τους έναντι των μεταφορέων των άλλων κρατών μελών σε σχέση με τους εθνικούς μεταφορείς, εκτός αν υπάρχει ομόφωνη συγκατάθεση του Συμβουλίου.

Άρθρο 73

Οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την παρούσα συνθήκη.

Άρθρο 74

Κατά τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου στο πλαίσιο της παρούσας συνθήκης, σχετικά με τις τιμές και τους όρους μεταφοράς, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η οικονομική κατάσταση των μεταφορέων.

Άρθρο 75

1. Καταργούνται ως προς τις μεταφορές εντός της Κοινότητας, οι διακρίσεις που συνίστανται στην εφαρμογή από ένα μεταφορέα, για τα αυτά εμπορεύματα και για τις αυτές σχέσεις μεταφοράς, διαφορετικών κομίστρων και όρων μεταφοράς, ανάλογα με το κράτος προελεύσεως ή προορισμού των μεταφερομένων προϊόντων.

2. Η παράγραφος 1 δεν αποκλείει τη δυνατότητα λήψεως από το Συμβούλιο άλλων μέτρων κατ' εφαρμογήν του άρθρου 71 παράγραφος 1.

3. Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής και κατόπιν διαβουλεύσεως με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή θεσπίζει με ειδική πλειοψηφία, κανόνες για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1.

Δύναται, ιδίως, να θεσπίσει τις αναγκαίες διατάξεις για να διευκολύνει τα όργανα της Κοινότητας να ελέγχουν την τήρηση του κανόνος που διατυπώνεται στην παράγραφο 1 και για να διασφαλίσει ότι οι χρησιμοποιούντες τα μεταφορικά μέσα θα επωφεληθούν πλήρως από την εφαρμογή του.

4. Η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως ενός κράτους μέλους, εξετάζει τις περιπτώσεις διακρίσεων που προβλέπει η παράγραφος 1 και, αφού συμβουλευθεί κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις στο πλαίσιο της ρυθμίσεως που απεφασίσθη κατά τις διατάξεις της παραγράφου 3.

Άρθρο 76

1. Απαγορεύεται η επιβολή από ένα κράτος μέλος, στις μεταφορές που εκτελούνται εντός της Κοινότητας, κομίστρων και όρων που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μιας ή περισσοτέρων ορισμένων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, εκτός αν επιτραπεί τούτο από την Επιτροπή.

2. Η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, εξετάζει τα κόμιστρα και τους όρους που προβλέπει η παράγραφος 1, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη, αφενός μεν, τις απαιτήσεις μιας κατάλληλης περιφερειακής οικονομικής

πολιτικής, τις ανάγκες των υπανάπτυκτων περιοχών, ως και τα προβλήματα των περιοχών που θίγονται σοβαρώς από τις πολιτικές περιστάσεις, αφετέρου δε, τις επιπτώσεις των εν λόγω κομίστρων και όρων στον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με κάθε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις.

3. Η απαγόρευση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται στα τιμολόγια ανταγωνισμού.

Άρθρο 77

Οι φορολογικές επιβαρύνσεις ή τα τέλη, εκτός των κομίστρων που εισπράττονται από το μεταφορέα κατά τη διέλευση των συνόρων δεν πρέπει να υπερβαίνουν ένα εύλογο επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη τα πραγματικά έξοδα που συνεπάγεται η διέλευση αυτή.

Τα κράτη μέλη προσπαθούν να μειώσουν προοδευτικώς τα έξοδα αυτά.

Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου η Επιτροπή δύναται να απευθύνει συστάσεις προς τα κράτη μέλη.

Άρθρο 78

Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου δεν αντιτίθενται στα μέτρα που λαμβάνονται από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, εφόσον είναι αναγκαία για την αντιστάθμιση των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκαλούνται, λόγω της διαιρέσεως της Γερμανίας, στην οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας που θίγονται από τη διαίρεση αυτή.

Άρθρο 79

Παρά τη Επιτροπή συνιστάται μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρος από εμπειρογνώμονες που ορίζονται από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Η Επιτροπή τη συμβουλευέται σε θέματα μεταφορών, όταν το κρίνει χρήσιμο, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

Άρθρο 80

1. Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
 2. Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.
- Είναι εφαρμοστέες οι διαδικαστικές διατάξεις του άρθρου 71.

ΤΙΤΛΟΣ VI

ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ, ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΤΜΗΜΑ 1 – ΚΑΝΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Άρθρο 81

1. Είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύναται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται:
- α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής·
 - β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διαθέσεως, της τεχνολογικής αναπτύξεως ή των επενδύσεων·
 - γ) στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού·
 - δ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό·

ε) στην εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

2. Οι απαγορευόμενες δυνάμει του παρόντος άρθρου συμφωνίες ή αποφάσεις είναι αυτοδικαίως άκυρες.

3. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δύνανται να κηρυχθούν ανεφάρμοστες:

- σε κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων,
- σε κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων, και
- σε κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών, η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, εξασφαλίζοντας συγχρόνως στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει, και η οποία:

α) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών· και

β) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις αυτές τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων.

Άρθρο 82

Είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και απαγορεύεται, κατά το μέτρο που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της.

Η κατάχρηση αυτή δύναται να συνίσταται ιδίως:

α) στην άμεση ή έμμεση επιβολή μη δικαίων τιμών αγοράς ή πωλήσεως ή άλλων όρων συναλλαγής·

β) στον περιορισμό της παραγωγής, της διαθέσεως ή της τεχνολογικής αναπτύξεως επί ζημία των καταναλωτών·

γ) στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό·

δ) στην εξάρτηση της συνάψεως συμβάσεων από την αποδοχή, εκ μέρους των συναλλασσομένων, προσθέτων παροχών που εκ φύσεως ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

ΜΕΡΟΣ ΠΕΜΠΤΟ
ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

ΤΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΤΜΗΜΑ 4
ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

Άρθρο 232 (πρώην άρθρο 175 Συν ΕΟΚ)

Αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο ή η Επιτροπή, κατά παράβαση της παρούσας συνθήκης, παραλείπουν να αποφασίσουν, τα κράτη μέλη και τα άλλα όργανα της Κοινότητας δύνανται να ασκούν προσφυγή στο Δικαστήριο και να ζητούν τη διαπίστωση της παράβασης αυτής.

Η προσφυγή αυτή είναι παραδεκτή μόνον αν το εν λόγω όργανο κληθεί προηγουμένως να ενεργήσει. Αν αυτό το όργανο δεν λάβει θέση εντός δύο μηνών από την πρόσκληση, η προσφυγή δύναται να ασκηθεί εντός νέας προθεσμίας δύο μηνών.

Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, υπό τις προϋποθέσεις των προηγούμενων παραγράφων, δύναται να προσφεύγει στο Δικαστήριο κατά οργάνου της Κοινότητας το οποίο παρέλειψε να του απευθύνει πράξη εκτός συστάσεως ή γνώμης.

Το Δικαστήριο είναι αρμόδιο, υπό τις αυτές προϋποθέσεις, να εκδικάζει προσφυγές που ασκεί η ΕΚΤ στους τομείς των αρμοδιοτήτων της ή που ασκούνται κατ' αυτής.

Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΙΤΛΟΣ Ι ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο Β

Η Ένωση θέτει ως στόχους:

- να προωθήσει την ισόρροπη και σταθερή οικονομική και κοινωνική πρόοδο, ιδίως με τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, με την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και με την ίδρυση μιας οικονομικής και νομισματικής ένωσης, η οποία θα περιλάβει εν καιρώ, ένα ενιαίο νόμισμα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας συνθήκης,
- να επιβεβαιώσει την ταυτότητά της στη διεθνή σκηνή, ιδίως με την εφαρμογή μιας κοινής εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της εν καιρώ διαμόρφωσης μιας κοινής αμυντικής πολιτικής, η οποία μπορεί, σε δεδομένη στιγμή, να οδηγήσει σε κοινή άμυνα,
- να ενισχύσει την προστασία των δικαιωμάτων και των συμφερόντων των υπηκόων των κρατών μελών της με τη θέσπιση ιθαγένειας της Ένωσης,
- να αναπτύξει στενή συνεργασία στον τομέα της δικαιοσύνης και των εσωτερικών υποθέσεων,
- να διατηρήσει στο ακέραιο το κοινοτικό κεκτημένο και να το αναπτύξει με την προοπτική να μελετηθεί, με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο Ν παράγραφος 2, κατά πόσον οι πολιτικές και οι μορφές συνεργασίας που καθιερώνονται με την παρούσα συνθήκη θα πρέπει να αναθεωρηθούν, προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα των μηχανισμών και των οργάνων της Κοινότητας.

Οι στόχοι της Ένωσης επιτυγχάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας συνθήκης, υπό τους όρους και με το χρονοδιάγραμμα που προβλέπονται σε αυτήν, ενώ συγχρόνως τηρείται η αρχή της επικουρικότητας όπως καθορίζεται στο άρθρο 3 Β της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

ΤΙΤΛΟΣ XII ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Άρθρο 129 Β

1. Προκειμένου να συντελέσει στην υλοποίηση των στόχων που αναφέρονται στα άρθρα 7 Α και 130 Α και να επιτρέψει στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης, να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Κοινότητα συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

2. Στα πλαίσια συστήματος ανοιχτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της Κοινότητας αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά, και λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Άρθρο 129 Γ

1. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 129 Β, η Κοινότητα:

- καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων· στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος,
- εκτελεί κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων,

- μπορεί να ενισχύει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών μελών για σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που χρηματοδοτούνται από τα κράτη μέλη, και καθορίζονται στα πλαίσια των προσανατολισμών που αναφέρει η πρώτη περίπτωση, ιδίως με τη βοήθεια μελετών σκοπιμότητας, εγγυήσεων δανείων ή επιδοτήσεων επιτοκίου. Η Κοινότητα δύναται επίσης να συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής μεταφορών, στα κράτη μέλη, μέσω του Ταμείου Συνοχής το οποίο θα ιδρυθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 1993 το αργότερο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 130 Δ.

Η δράση της Κοινότητας λαμβάνει υπόψη την εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων.

2. Τα κράτη μέλη συντονίζουν μεταξύ τους, σε συνδυασμό με την Επιτροπή, τις πολιτικές που ακολουθούν σε εθνικό επίπεδο και που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 129 Β. Η Επιτροπή μπορεί να αναλαμβάνει, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, κάθε χρήσιμη πρωτοβουλία για την προώθηση του συντονισμού αυτού.

3. Η Κοινότητα μπορεί να αποφασίζει τη συνεργασία με τρίτες χώρες για την προώθηση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων.

Άρθρο 129 Δ

Οι προσανατολισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 129 Γ παράγραφος 1, θεσπίζονται από το Συμβούλιο που αποφασίζει με τη διαδικασία του άρθρου 189 Β και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Οι προσανατολισμοί και τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν το έδαφος κράτους μέλους, απαιτούν την έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζει τα άλλα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 129 Γ παράγραφος 1.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ 22ΑΣ ΜΑΙΟΥ 1985 (ΥΠΟΘΕΣΗ 13/83)

Διάδικοι

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, εκπροσωπούμενο από τον F . Pasetti-Bombardella, γενικό διευθυντή της γενικής γραμματείας του, το νομικό του σύμβουλο R . Bieber και τον J . Schoo, υπάλληλο διοικήσεως της γενικής γραμματείας του Κοινοβουλίου, επικουρούμενους από τον J . Schwarze, καθηγητή του Πανεπιστημίου του Αμβούργου και τον F . Jacobs, δικηγόρο Λονδίνου και καθηγητή του Πανεπιστημίου του Λονδίνου, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο τη γενική γραμματεία του Κοινοβουλίου, Plateau du Kirchberg, Λουξεμβούργο ,

προσφεύγον,

υποστηριζόμενο από την

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον C.-D . Ehlermann, γενικό διευθυντή της νομικής της υπηρεσίας, το νομικό της σύμβουλο G . Close και τον Chr . Bail, μέλος της νομικής της υπηρεσίας με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον M . Beschel, μέλος της νομικής της υπηρεσίας, κτίριο Jean Monnet , Plateau du Kirchberg , Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσα,

κατά

Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενου από το νομικό του σύμβουλο H.-J . Glaesner, επικουρούμενο από τον A . Sacchetti και την J . Aussant, μέλη της νομικής του υπηρεσίας, και τον R . M . Chevallier, καθηγητή του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου, τον W . von Simson, καθηγητή του Πανεπιστημίου του Freiburg, και την B . Laloux, μέλος της νομικής του υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον H . J . Pabbruwe, διευθυντή της νομικής υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, 100, boulevard Konrad-Adenauer ,

καθού ,

υποστηριζόμενου από το

Βασίλειο των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενο από τον A . Bos, βοηθό νομικό σύμβουλο στο Υπουργείο Εξωτερικών, επικουρούμενο από τον L . H . Klaassen,

καθηγητή του Erasmus-Universiteit του Rotterdam, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την πρεσβεία του Βασιλείου των άνω Χωρών, 5, rue C.-M.-Sproo ,

παρεμβαίνον ,

Αντικείμενο της υπόθεσης

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή η οποία ασκήθηκε βάσει του άρθρου 175 της Συνθήκης και με την οποία ζητείται να αναγνωρισθεί η παράλειψη του Συμβουλίου στον τομέα της κοινής πολιτικής μεταφορών ,

Σκεπτικό της απόφασης

1)Με δικόγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη γραμματεία του Δικαστηρίου στις 24 Ιανουαρίου 1983 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο άσκησε, δυνάμει του άρθρου 175 , παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΟΚ, προσφυγή με την οποία ζητεί να αναγνωρισθεί ότι το Συμβούλιο παρέβη τη Συνθήκη ΕΟΚ και ιδίως τα άρθρα 3, στοιχείο ε), 61, 74, 75 και 84 της εν λόγω Συνθήκης παραλείποντας να θεσπίσει κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών και, ειδικότερα, να καθορίσει κατά τρόπο υποχρεωτικό το πλαίσιο αυτής της πολιτικής και ότι το Συμβούλιο, κατά παράβαση της εν λόγω Συνθήκης, παρέλειψε να αποφασίσει επί δεκαέξι προτάσεων που αναφέρονται ονομαστικώς, τις οποίες του είχε υποβάλει η Επιτροπή στον τομέα των μεταφορών.

2)Η κοινή πολιτική των μεταφορών περιλαμβάνεται στη δράση της Κοινότητας, την οποία ορίζει το άρθρο 3 της Συνθήκης ΕΟΚ, προκειμένου να δημιουργηθεί κοινή αγορά και να επιτευχθεί η προοδευτική προσέγγιση της οικονομικής πολιτικής των κρατών μελών. Στην πολιτική αυτή αναφέρεται ο τίτλος IV του δεύτερου μέρους της Συνθήκης σχετικά με τις «βάσεις της Κοινότητας». Το εισαγωγικό άρθρο αυτού του τίτλου, το άρθρο 74, προβλέπει ότι οι στόχοι της Συνθήκης στον τομέα των μεταφορών επιδιώκονται «στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών». Για την εφαρμογή αυτής της διάταξης, το Συμβούλιο οφείλει σύμφωνα με το άρθρο 75, παράγραφος 1, προτάσει της Επιτροπής και μετά από γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, να θεσπίσει :

« α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από/ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών·

β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό·

γ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη . »

Σύμφωνα με το άρθρο 75, παράγραφος 2, οι διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχεία α) και β), πρέπει να θεσπιστούν κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

A — Το ιστορικό της διαφοράς

3)Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρατηρεί ότι ήδη το 1968, προς το τέλος της μεταβατικής περιόδου που προέβλεπε η Συνθήκη ΕΟΚ, είχε εγκρίνει ψήφισμα σχετικά με το στάδιο πραγμάτωσης της κοινής πολιτικής μεταφορών (ΑΒΙ . C 10 , σ . 8) στο οποίο, αφού αναφερόταν σε προηγούμενο ψήφισμα σχετικά με την καθυστέρηση κατά την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών, τόνιζε «τη ρητή του βούληση να καθοριστεί και να εφαρμοστεί, χωρίς καθυστέρηση, κοινή πολιτική μεταφορών, την οποία θεωρεί ουσιαστικό συστατικό στοιχείο της κοινής αγοράς». Δύο χρόνια αργότερα, το 1970, το Κοινοβούλιο ενέκρινε παρόμοιο ψήφισμα (ΑΒΙ . C 40 , σ . 27), στο οποίο επισήμαινε ξανά την καθυστέρηση στον εν λόγω τομέα και καλούσε το Συμβούλιο να καθορίσει πρόγραμμα εργασίας που να περιλαμβάνει ακριβές χρονοδιάγραμμα των υπό λήψη αποφάσεων.

4)Ταυτόχρονα με τη γνωμοδότησή του επί της ανακοινώσεως της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, του Οκτωβρίου 1973, σχετικά με την περαιτέρω εξέλιξη της κοινής πολιτικής μεταφορών, το Κοινοβούλιο ενέκρινε στις 25 Σεπτεμβρίου 1974 ψήφισμα περί των αρχών της κοινής πολιτικής μεταφορών (ΑΒΙ . C 127, σ . 24). Το Κοινοβούλιο επανέλαβε το αίτημά του προς το Συμβούλιο περί θεσπίσεως χωρίς καθυστέρηση ενιαίας κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών με τα ψηφίσματα της 16ης Ιανουαρίου 1979 (ΑΒΙ . C 39, σ . 16) και της 3ης Μαρτίου 1982 (ΕΕ C 87, σ . 42).

5)Αφού διαπίστωσε ότι η κοινή πολιτική την οποία επιδίωκε η Συνθήκη παρέμενε απραγματοποίητη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τελικά, στις 16 Σεπτεμβρίου 1982, ψήφισμα περί προσφυγής επί παραλείψει κατά του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στον τομέα της πολιτικής μεταφορών (ΕΕ C 267 , σ . 62). Στο ψήφισμα αυτό περιλαμβάνεται η διαπίστωση ότι η πολιτική μεταφορών αποτέλεσε αντικείμενο μηδαμινών μέτρων που δεν ανταποκρίνονται καθόλου στις ανάγκες της κοινής αγοράς και ότι , με τον τρόπο αυτό, οι διατάξεις του άρθρου 3, στοιχείο ε), και των άρθρων 74 έως 84 της Συνθήκης ΕΟΚ δεν τηρήθηκαν. Το ψήφισμα αναφέρει εξάλλου «ότι το Συμβούλιο δεν έλαβε απόφαση για μεγάλο αριθμό προτάσεων της Επιτροπής, επί των οποίων το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε ήδη εδώ και πολύ χρόνο γνωμοδοτήσει θετικά».

6)Με το εν λόγω ψήφισμα της 16ης Σεπτεμβρίου 1982, το Κοινοβούλιο ανέθεσε στον πρόεδρό του να ασκήσει προσφυγή κατά του Συμβουλίου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 175, παράγραφος 1, της Συνθήκης, αφού καλέσει προηγουμένως το Συμβούλιο να ενεργήσει σύμφωνα με το άρθρο 175, παράγραφος 2. Με έγγραφο της 21ης Σεπτεμβρίου 1982, ο πρόεδρος του Κοινοβουλίου ενημέρωσε πράγματι το Συμβούλιο σχετικά με την πρόθεση του Κοινοβουλίου να ασκήσει προσφυγή επί παραλείψει κατά του Συμβουλίου επειδή παρέλειψε να καθορίσει, δυνάμει των άρθρων 3, στοιχείο ε), 61 και 74, το πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών, μέσα στο οποίο να μπορούν να επιδιωχθούν οι στόχοι της Συνθήκης, καθώς και να λάβει τις αποφάσεις που προβλέπονται στα άρθρα 75 έως 84 για την εφαρμογή των άρθρων 61 και

7)Με το ίδιο έγγραφο της 21ης Σεπτεμβρίου 1982 το Συμβούλιο καλείται να προβεί σε σειρά ενεργειών και ιδίως:

- να καθορίσει το πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 3, στοιχείο ε), και το άρθρο 74 της Συνθήκης·
- να θεσπίσει την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών που προβλέπεται στο άρθρο 61 και να εφαρμόσει προς το σκοπό αυτό τις διατάξεις των άρθρων 74 έως 84·

— να λάβει αμέσως τις αποφάσεις που έπρεπε να έχουν ληφθεί πριν από το τέλος της μεταβατικής περιόδου ιδίως αυτές που προβλέπονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β) ·

— να θεσπίσει κάθε κατάλληλη διάταξη προς επιδίωξη των στόχων της Συνθήκης στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο γ) ·

— να αποφασίσει χωρίς καθυστέρηση σχετικά με σειρά προτάσεων της Επιτροπής που αναφέρονται ονομαστικώς, ως προς τις οποίες το Κοινοβούλιο έχει ήδη γνωμοδοτήσει.

8)Ο πρόεδρος του Συμβουλίου απάντησε με έγγραφο της 22ας Νοεμβρίου 1982. Σύμφωνα με το έγγραφο αυτό το Συμβούλιο, «χωρίς να διατυπώσει την άποψή του στο στάδιο αυτό επί των δικαστικών απόψεων» που αναφέρει ο πρόεδρος του Κοινοβουλίου, αλλά «εν επιγνώσει των καλών σχέσεων του Συμβουλίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο», διαβιβάζει προς αυτό ανάλυση, τα στοιχεία της οποίας θα επιτρέψουν στο Κοινοβούλιο να αντιληφθεί «πώς κρίνει το Συμβούλιο, στο παρόν στάδιο, την εξέλιξη της κοινής πολιτικής μεταφορών». Το Συμβούλιο αναφέρει επιπλέον ότι συμμερίζεται το ενδιαφέρον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την υλοποίηση αυτής της πολιτικής, ότι έχει ήδη εκδώσει σε διαφόρους τομείς των μεταφορών δέσμη αποφάσεων που συνιστούν σημαντικά μέτρα κατά την εφαρμογή κοινής πολιτικής μεταφορών, αλλ' ότι εντούτοις γνωρίζει πως η κοινή πολιτική μεταφορών απαιτεί και άλλες επιπλέον ενέργειες παρά τις προόδους που έχουν

9)Σε σημείωμα που επισυνάπτεται στο έγγραφο αυτό περιλαμβάνεται κατάσταση των 71 πράξεων που το Συμβούλιο θέσπισε στον τομέα των μεταφορών καθώς και παρατηρήσεις σχετικά με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται η εξέταση καθεμιάς από τις προτάσεις της Επιτροπής που αναφέρονται στο έγγραφο του προέδρου του

10)Μετά την εξέταση της απάντησης του Συμβουλίου από τις αρμόδιες κοινοβουλευτικές επιτροπές, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο ψήφισμα της 16ης Σεπτεμβρίου 1982, ο πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έκρινε ότι αυτή η απάντηση δεν συνιστούσε «λήψη θέσεως» κατά την έννοια του άρθρου 175, παράγραφος 2, της κατόπιν αυτού, αποφάσισε να ασκήσει την παρούσα προσφυγή,

11) Η Επιτροπή παρενέβη στη διαφορά υπέρ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου· το Βασίλειο των Κάτω Χωρών παρενέβη υπέρ του Συμβουλίου.

B — Το παραδεκτό της προσφυγής

12) Το καθού Συμβούλιο θεωρεί την προσφυγή απαράδεκτη για δύο λόγους: πρώτον, επειδή ο προσφεύγων δεν έχει το δικαίωμα προς άσκηση προσφυγής ή δε νομιμοποιείται ενεργητικώς και δεύτερον επειδή δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις σχετικά με την προκαταρκτική διαδικασία που προβλέπονται στο άρθρο

1. Η ενεργητική νομιμοποίηση

13) Το Συμβούλιο αναφέρει καταρχάς ότι, κατά τη γνώμη του, η παρούσα προσφυγή εντάσσεται στις προσπάθειες του Κοινοβουλίου για την ενίσχυση της επιρροής του στη διαδικασία λήψεως αποφάσεων εντός της Κοινότητας. Στο πλαίσιο αυτών των προσπαθειών, οι οποίες κατά τα λοιπά είναι θεμιτές, δεν πρέπει εντούτοις να χρησιμοποιηθεί η προσφυγή επί παραλείψει που προβλέπεται στο άρθρο 175 δεδομένου ότι η συνεργασία μεταξύ των κοινοτικών οργάνων δεν διέπεται από την εν λόγω Οι πολιτικοί στόχοι του Κοινοβουλίου πρέπει να επιδιωχθούν με άλλες

14) Υπό το φως αυτής της σκέψεως, το Συμβούλιο, παρόλον ότι αναγνωρίζει ότι με το άρθρο 175 δίνεται στα κράτη μέλη και «τα άλλα κοινοτικά όργανα» η δυνατότητα ασκήσεως προσφυγής επί παραλείψει κατά των παραλείψεων του Συμβουλίου και της Επιτροπής, αναρωτιέται μήπως το δικαίωμα ελέγχου που η Συνθήκη χορηγεί στο Κοινοβούλιο περιορίζεται στις αρμοδιότητες που προβλέπονται στα άρθρα 137, 143 και 144 της Συνθήκης, τα οποία ρυθμίζουν τις δυνατότητες επιρροής του Κοινοβουλίου επί των δραστηριοτήτων της Επιτροπής και υπ' αυτές τις συνθήκες, το Κοινοβούλιο δεν μπορεί να διαθέτει έναντι του Συμβουλίου δικαίωμα ελέγχου που να μπορεί να ασκηθεί με προσφυγή επί

15) Το Συμβούλιο προσθέτει ότι η συστηματική ερμηνεία της Συνθήκης κωλύει την ενεργητική νομιμοποίηση του. Πράγματι, η προσφυγή ακυρώσεως που προβλέπεται

στο άρθρο 173, η οποία επιτρέπει τον έλεγχο της νομιμότητας των πράξεων του Συμβουλίου και της Επιτροπής, δεν μπορεί να ασκηθεί από το Κοινοβούλιο. Εφόσον η Συνθήκη δεν προβλέπει ότι το τελευταίο μπορεί να ελέγχει τη νομιμότητα των πράξεων αυτών των δύο οργάνων, θα ήταν παράλογο να του παρέχεται η δυνατότητα ασκήσεως προσφυγής σε περίπτωση παράνομης παραλείψεως ενός από τα εν λόγω δύο όργανα. Επομένως, μόνο με ρητή ανάθεση αρμοδιότητας μπορεί να αναγνωριστεί στο Κοινοβούλιο το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής επί παραλείπει.

16) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή αμφισβητούν αυτή την επιχειρηματολογία, αναφέρονται δε σχετικά στο ίδιο το γράμμα του άρθρου. Η διατύπωση της διάταξης αυτής δεν αφήνει περιθώρια για ερμηνεία που να αποστερεί το Κοινοβούλιο από το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής επί παραλείπει. Τα δύο όργανα θεωρούν επίσης ότι η αναγνώριση παρόμοιου δικαιώματος δεν είναι κατά κανένα τρόπο ασυμβίβαστη με την κατανομή των εξουσιών που προβλέπεται στη Συνθήκη.

17) Πρέπει να παρατηρηθεί σχετικά ότι το άρθρο 175, παράγραφος 1, όπως δέχεται και το Συμβούλιο, αναγνωρίζει ρητώς τη δυνατότητα ασκήσεως προσφυγής επί παραλείπει κατά του Συμβουλίου και της Επιτροπής, μεταξύ άλλων, στα «άλλα όργανα της Κοινότητας». Επομένως, η διάταξη αυτή προβλέπει εξίσου για όλα τα όργανα της Κοινότητας το δικαίωμα ασκήσεως της εν λόγω. Δεν μπορεί να περιοριστεί η άσκηση αυτού του δικαιώματος ως προς ένα από τα κοινοτικά όργανα χωρίς να θιγεί η θεσμική του θέση όπως τη θέλησε η Συνθήκη και ιδίως το άρθρο της 4, παράγραφος 1.

18) Το γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι ταυτόχρονα το όργανο της Κοινότητας που έχει ως αποστολή να ασκεί πολιτικό έλεγχο στις δραστηριότητες της Επιτροπής και, ως ένα ορισμένο βαθμό, και στις δραστηριότητες του Συμβουλίου, δεν μπορεί να επηρεάσει την ερμηνεία των διατάξεων της Συνθήκης σχετικά με τα ένδικα μέσα που διαθέτει αυτό

19) Επομένως, η πρώτη ένσταση περί απαραδέκτου της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί.

2. Οι προϋποθέσεις σχετικά με την προκαταρκτική διαδικασία

20) Το Συμβούλιο θεωρεί ότι δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις σχετικά με την προκαταρκτική διαδικασία που προβλέπονται στο άρθρο. Αφενός, το έγγραφο του προέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 21ης Σεπτεμβρίου 1982, δεν αποτέλεσε «πρόσκληση προς ενέργεια» κατά την έννοια του άρθρου 175· αφετέρου, το Συμβούλιο «έλαβε θέση» επί του εγγράφου αυτού κατά την έννοια της ίδιας διάταξης, διαβιβάζοντας στο Κοινοβούλιο πλήρη ανάλυση των δραστηριοτήτων του Συμβουλίου στον τομέα της κοινής πολιτικής μεταφορών που αναφέρονται στο προαναφερθέν έγγραφο της 21ης Σεπτεμβρίου 1982 .

21) Επί του πρώτου θέματος, το Συμβούλιο υποστηρίζει ότι το έγγραφο του προέδρου του Κοινοβουλίου δεν θεωρήθηκε τότε ως πρόσκληση προς ενέργεια, κατά την έννοια του άρθρου 175. Η απάντηση του Συμβουλίου επέτρεψε να διαπιστωθεί ότι η ανταλλαγή εγγράφων μεταξύ των δύο οργάνων αποτελούσε, κατά την άποψη του Συμβουλίου, συμβολή στον πολιτικό διάλογο και όχι το πρώτο στάδιο διαφοράς. Για το λόγο αυτό, το Συμβούλιο διαβίβασε στο Κοινοβούλιο όλα τα αναγκαία στοιχεία ώστε να καταστεί σαφής ο τρόπος με τον οποίο το Συμβούλιο έκρινε τη μελλοντική εξέλιξη της κοινής πολιτικής.

22) Ως προς το δεύτερο σημείο, το Συμβούλιο επιστά την προσοχή στο γεγονός ότι το ακριβές περιεχόμενο της κατά την έννοια του άρθρου 175 «θέσεως που λαμβάνει» το συγκεκριμένο όργανο εξαρτάται από την αιτίαση παραλείψεως που προσάπτεται στο εν λόγω όργανο. Αν αυτό έχει υποχρέωση να λάβει απόφαση χωρίς να διαθέτει την ελάχιστη διακριτική εξουσία, δύσκολα μπορεί να γίνει αντιληπτό ότι η λήψη θέσεως με περιεχόμενο διαφορετικό από την πράξη που πρέπει να εκδοθεί, μπορεί να καταστήσει απαράδεκτη την προσφυγή. Αν, αντιθέτως, η Συνθήκη παρέχει στο όργανο ευρέα όρια διακριτικής εξουσίας για να ενεργήσει, όπως συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση, η κατάσταση εμφανίζεται διαφορετική: πράγματι, αρκεί σ' αυτή την περίπτωση μια απάντηση του εν λόγω οργάνου που να αναφέρει το στάδιο προόδου των εργασιών και να εμφανίζει τους λόγους για τους οποίους δεν έχει ακόμη αποφασίσει καθώς και τον τρόπο με τον οποίο προτίθεται να ενεργήσει στη συνέχεια, για να αποδειχθεί ότι δεν

υπάρχει παράλειψη κατά την έννοια του άρθρου 175 και ότι συνεπώς η προσφυγή είναι απαράδεκτη

23) Το Κοινοβούλιο και η Επιτροπή έχουν τη γνώμη ότι το έγγραφο του προέδρου του Κοινοβουλίου της 21ης Σεπτεμβρίου 1982 εκφράζει με αρκετή σαφήνεια τα μέτρα που απαιτεί το Κοινοβούλιο στο πλαίσιο του άρθρου 175, παράγραφος 2, και ότι το απαντητικό έγγραφο του προέδρου του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1982 χαρακτηρίζεται ακριβώς από το γεγονός ότι δεν λαμβάνει θέση ως προς κανένα από αυτά τα μέτρα και δεν δίνει συνεπώς απάντηση στο Κοινοβούλιο όσον αφορά την αιτίαση παραλείψεως που είχε

24) Πρέπει να γίνει δεκτό ότι στην προκειμένη περίπτωση συντρέχουν οι προϋποθέσεις που απαιτούνται από το άρθρο 175, παράγραφος 2. Αφού αναφέρθηκε ρητώς στην εν λόγω διάταξη, το Κοινοβούλιο κατέστησε σαφές με το έγγραφο του προέδρου του ότι καλούσε το Συμβούλιο να ενεργήσει κατά την έννοια του άρθρου 175, απαριθμώντας και τα μέτρα που κατά τη γνώμη του έπρεπε να ληφθούν από το Συμβούλιο για να τεθεί τέρμα στην παράλειψή του.

25) Η απάντηση του Συμβουλίου, αντιθέτως, περιορίστηκε στη μνεία των μέτρων που το Συμβούλιο είχε ήδη λάβει στον τομέα των μεταφορών, χωρίς να εκφράζει την άποψή του «επί των δικαστικών απόψεων» που προκύπτουν από την ανταλλαγή εγγράφων που προκάλεσε το Κοινοβούλιο. Με την απάντηση, δεν αμφισβητήθηκε ούτε επιβεβαιώθηκε η προβαλλόμενη παράλειψη και δεν διαφάνηκε με κανένα τρόπο η στάση του Συμβουλίου έναντι των μέτρων που κατά την άποψη του Κοινοβουλίου έπρεπε ακόμη να λάβει. Η απάντηση αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί ως λήψη θέσεως κατά την έννοια του άρθρου 175, παράγραφος 2 .

26) Το Δικαστήριο εξάλλου θεωρεί ότι, στην προκειμένη περίπτωση, οι παρατηρήσεις του Συμβουλίου σχετικά με τη διακριτική εξουσία που διαθέτει για την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών δεν αφορούν το ζήτημα αν συνέτρεχαν οι ειδικές προϋποθέσεις του άρθρου 175, αλλά εντάσσονται στο γενικότερο πρόβλημα, αν η

απουσία κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών μπορεί να αποτελεί παράλειψη κατά την έννοια αυτής της διάταξης, πρόβλημα που εξετάζεται πιο κάτω στην παρούσα

27) Επομένως, και η δεύτερη ένσταση περί απαραδέκτου της προσφυγής πρέπει επίσης να απορριφθεί.

Γ — Το αντικείμενο της προσφυγής

28) Στο υπόμνημα αντικρούσεώς του, το Συμβούλιο προσάπτει στο Κοινοβούλιο ότι δεν έθιξε το θέμα που είναι καθοριστικό για την έκβαση της διαφοράς, αν δηλαδή η έκφραση «να αποφασίσουν» που περιέχεται στο άρθρο 175 μπορεί να ερμηνευτεί υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει τη θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών. Το Συμβούλιο εξηγεί ότι αυτή η πολιτική αφορά έναν εξαιρετικά πολύπλοκο τομέα που περιλαμβάνει πολυάριθμα θέματα, όπως είναι η υποδομή, οι τιμές, οι όροι των μεταφορών, η ελευθερία εγκαταστάσεως και η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, τα κοινωνικά προβλήματα, τα προβλήματα του ανταγωνισμού και Επομένως, κοινή πολιτική σ' αυτόν τον τομέα, που πρέπει να συμπεριλάβει τόσο τις οδικές μεταφορές όσο και την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τους σιδηροδρόμους δεν μπορεί να θεσπιστεί με μία και μόνη απόφαση: πρέπει να εκπονηθεί βαθμιαίως με ειδικές

29) Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 175 προορίζεται για τις περιπτώσεις που το εν λόγω όργανο έχει τη νομική υποχρέωση να εκδώσει ορισμένη νομική πράξη και δεν αρμόζει για τη λύση περιπτώσεων στις οποίες πρόκειται για θέσπιση ολόκληρου συστήματος μέτρων στο πλαίσιο πολύπλοκης νομοθετικής. Πράγματι, σε περίπτωση που το Δικαστήριο διαπιστώνει ότι κάποιο όργανο παρέλειψε, κατά παράβαση της Συνθήκης, να «αποφασίσει», το εν λόγω όργανο έχει υποχρέωση, δυνάμει του άρθρου 176, να «λάβει τα μέτρα» που συνεπάγεται η εκτέλεση της αποφάσεως του Δικαστηρίου. Το προσφεύγον όμως δεν υπέδειξε τα συγκεκριμένα μέτρα των οποίων η μη θέσπιση προσάπτεται στο Συμβούλιο

30) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναγνωρίζει ότι, πιθανώς, κοινή πολιτική μεταφορών δεν μπορεί να θεσπιστεί «*uno actu*» αλλ' ότι πρέπει να πραγματοποιηθεί με τη λήψη

διαδοχικών μέτρων που πρέπει να είναι εναρμονισμένα μεταξύ τους και να περιλαμβάνονται σ' ένα και μόνο ενιαίο Εντούτοις, είναι προφανές ότι απαιτείται «η λήψη αποφάσεως», είτε έτσι είτε αλλιώς, για να τεθεί σ' εφαρμογή, σύμφωνα με προκαθορισμένο σχέδιο, το σύνολο των αναγκαίων προς το σκοπό αυτό

31) Σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής που υποστηρίζει τη θέση του Κοινοβουλίου ως προς το σημείο αυτό, η Συνθήκη συνεπάγεται γενική υποχρέωση θεσπίσεως κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Βάσει της υποχρεώσεως αυτής απαιτείται καταρχάς να καθοριστούν, σύμφωνα με τους γενικούς στόχους της Συνθήκης, οι αρχές της κοινής πολιτικής μεταφορών που θα αποτελέσουν την απαραίτητη βάση για τη θέσπιση μέτρων εκτελέσεως. Η θέσπιση σποραδικών μόνο μέτρων που δεν περιλαμβάνουν τους κύριους τομείς μιας κοινής πολιτικής δεν ανταποκρίνονται στην απαίτηση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι όποια κι αν είναι η ελευθερία που η Συνθήκη παρέχει στο Συμβούλιο για τον προσδιορισμό της φύσης των μέτρων που πρέπει να ληφθούν, μέσα στο πλαίσιο που αυτό καθορίζει, και τη σειρά με την οποία τα μέτρα αυτά θα ληφθούν, η υποχρέωση προς ενέργεια που συνεπάγονται τα άρθρα 74 και 75, καθώς επίσης και το άρθρο 3, στοιχείο ε), της Συνθήκης, είναι αρκετά σαφής, ώστε να μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο προσφυγής επί παραλείψει βάσει του άρθρου 175 σε περίπτωση παραβάσεως.

32) Το Κοινοβούλιο και η Επιτροπή προσθέτουν ότι, εν πάση περιπτώσει, το άρθρο 75 καθορίζει απολύτως ακριβή προθεσμία για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στους τομείς που η Συνθήκη θεωρεί προδήλως ως ουσιώδεις, δεδομένου ότι οι κοινοί κανόνες που εφαρμόζονται στις διεθνείς μεταφορές και οι όροι υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό πρέπει να θεσπιστούν κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, δηλαδή μέχρι το τέλος του έτους 1969. Οι εν λόγω δύο τομείς συνδέονται στενά με την ελευθερία παροχής υπηρεσιών για την οποία η Συνθήκη προβλέπει ότι πραγματοποιείται καταρχήν πριν από το τέλος της μεταβατικής περιόδου αλλ' ότι, σύμφωνα με το άρθρο 61, στον τομέα των μεταφορών εξαρτάται από την πραγματοποίηση κοινής πολιτικής.

33) Πρέπει καταρχάς να σημειωθεί ότι το Κοινοβούλιο διατύπωσε δύο διαφορετικά αιτήματα: το ένα αφορά την παράλειψη θεσπίσεως κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών και ειδικότερα την παράλειψη καθορισμού του πλαισίου της και το άλλο την παράλειψη του Συμβουλίου να αποφασίσει επί 16 προτάσεων στον τομέα των μεταφορών, που του είχε υποβάλει η Επιτροπή. Μόνο όσον αφορά το πρώτο αίτημα τίθεται το ερώτημα αν το γράμμα του άρθρου 175 και η θέση αυτής της διάταξης μέσα στο σύστημα των διατάξεων περί ενδίκων μέσων που προβλέπει η Συνθήκη επιτρέπουν στο Δικαστήριο να διαπιστώσει παράλειψη λήψεως αποφάσεως κατά παράβαση της

34) Το γράμμα του άρθρου 175 φαίνεται μεν ότι ευνοεί την ερμηνεία που προϋποθέτει την απουσία ορισμένης νομικής πράξεως, ιδίως στη γερμανική και ολλανδική του διατύπωση, το επιχείρημα όμως αυτό δεν είναι δεκτό. Αφενός, οι άλλες γλωσσικές αποδόσεις του ίδιου κειμένου έχουν γίνει κατά τρόπο που να μπορούν να περιλαμβάνουν παράλειψη λιγότερο σαφώς προσδιορισμένη· αφετέρου, θα αντέκειτο στο άρθρο 175 το να μη μπορεί ο προσφεύγων να προσβάλει ενώπιον του Δικαστηρίου την παράλειψη ενός οργάνου να λάβει πολλές αποφάσεις ή μια δέσμη αποφάσεων, στην περίπτωση που η λήψη των αποφάσεων αυτών συγκαταλέγεται μεταξύ των υποχρεώσεων που η Συνθήκη επιβάλλει στο εν λόγω

35) Υπ' αυτές τις συνθήκες, το ζήτημα που έθεσε το Συμβούλιο έγκειται στο αν, εν προκειμένω, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιέγραψε στο πρώτο του αίτημα τα μέτρα των οποίων τη μη λήψη προσάπτει στο Συμβούλιο με τέτοια ακρίβεια, ώστε το Δικαστήριο κάνοντας δεκτή την προσφυγή του Κοινοβουλίου, να εκδώσει απόφαση που να μπορέσει να εκτελεστεί από το Συμβούλιο κατ' εφαρμογή του άρθρου

36) Η ακρίβεια αυτή επιβάλλεται ακόμη περισσότερο επειδή το σύστημα των ενδίκων μέσων που θεσπίζεται από τη Συνθήκη συνεπάγεται στενή σχέση μεταξύ της προσφυγής που προβλέπεται στο άρθρο 173, με την οποία μπορεί να επιτευχθεί η ακύρωση παράνομων πράξεων του Συμβουλίου και της Επιτροπής και αυτής που στηρίζεται στο άρθρο 175, η οποία μπορεί να καταλήξει στη διαπίστωση ότι η παράλειψη του Συμβουλίου ή της Επιτροπής να εκδώσουν ορισμένες πράξεις είναι αντίθετη προς τη Συνθήκη. Ενόψει αυτής της σχέσεως πρέπει να συναχθεί ότι και στις

δύο περιπτώσεις οι πράξεις που αποτελούν αντικείμενο της διαφοράς πρέπει να συγκεκριμενοποιούνται επαρκώς ώστε το Δικαστήριο να είναι σε θέση να κρίνει τη νομιμότητα της έκδοσής τους ή αντιστοίχως της μη έκδοσής

37) Από τις προηγούμενες σκέψεις προκύπτει ότι το πρώτο αίτημα του Κοινοβουλίου μπορεί να γίνει δεκτό, ακόμη και αν αποδειχθεί βάσιμο, μόνο στο βαθμό που η έλλειψη κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών που προσάπτεται στο Συμβούλιο συνίσταται σε παράλειψη λήψεως των μέτρων, των οποίων η σπουδαιότητα μπορεί να καθορίζεται επαρκώς ώστε να μπορούν να συγκεκριμενοποιούνται και να εκτελούνται κατά την έννοια του άρθρου 176. Συνεπώς, πρέπει να εξεταστούν τα επιχειρήματα των διαδίκων σχετικά με την έλλειψη ή όχι κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών.

Δ — Το πρώτο αίτημα: η παράλειψη θεσπίσεως κοινής πολιτικής μεταφορών

1. Η κοινή πολιτική μεταφορών γενικώς

38) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναγνωρίζει ότι η Συνθήκη αφήνει ευρεία διακριτική εξουσία στο Συμβούλιο όσον αφορά το περιεχόμενο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Αυτή η εξουσία περιορίζεται εντούτοις διττώς: πρώτον, δεν επιτρέπεται στο Συμβούλιο να παραμείνει αδρανές πέρα από τη λήξη των προθεσμιών που προβλέπονται από τη Συνθήκη και ιδίως αυτής του άρθρου 75, παράγραφος 2· δεύτερον, το Συμβούλιο έχει υποχρέωση να καθορίσει κοινό πλαίσιο συνιστάμενο σε ενιαίο σύστημα αρχών, το οποίο να λαμβάνει υπόψη του τα πολύπλοκα οικονομικά δεδομένα που είναι συμφυή με τον τομέα των μεταφορών στο σύνολό τους. Οι αρχές αυτές πρέπει να διέπουν τα διάφορα ειδικά μέτρα που είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση των γενικών αρχών της Συνθήκης στον εν λόγω τομέα.

39) Υπ' αυτές τις συνθήκες, οι βασικές αρχές που το Συμβούλιο όφειλε να θεσπίσει, έπρεπε, πάντοτε κατά την άποψη του Κοινοβουλίου, τουλάχιστον να λαμβάνουν υπόψη τους ορισμένους στόχους και να καλύπτουν ορισμένους τομείς. Η ίδια η φύση μιας κοινής πολιτικής μεταφορών συνεπάγεται, πράγματι, την ανάγκη να εξασφαλιστεί η πραγματοποίηση ορισμένων στόχων, ιδίως προκειμένου να επιτευχθεί η ελευθέρωση

των μεταφορών και να διευκολυνθούν οι διεθνείς μεταφορές. Οι εν λόγω αρχές πρέπει επίσης να προσδιορίζουν ποιοι τομείς περιλαμβάνονται στο σύστημα κανόνων που πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή· η οικονομική κατάσταση στον τομέα των μεταφορών απαιτεί να περιλαμβάνονται σ' αυτούς τους τομείς δράσεως ιδίως οι σχέσεις ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών και οδικών συγκοινωνιών, καθώς και οι κανόνες για τον περιορισμό του δυναμικού της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των οδικών μεταφορών.

40) Η Επιτροπή επισημαίνει τα σημαντικά κενά που υπάρχουν σε όλους τους τομείς της πολιτικής μεταφορών παρά τις πολυάριθμες προτάσεις που έχει υποβάλει στο Συμβούλιο από 20 ετών και αναφέρει, ιδίως, την ανεπάρκεια των μέτρων που έχουν ληφθεί στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπου οι περιορισμοί του δυναμικού καθορίζονται κυρίως με διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών, με βάση πολύ διαφορετικά κριτήρια, τα οποία συχνά εμποδίζουν την άριστη χρησιμοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού λόγω των πολυάριθμων επιστροφών που πραγματοποιούνται χωρίς φορτίο και όπου, εξάλλου, η μεταφορά στο εσωτερικό καθενός από τα κράτη μέλη ανατίθεται μόνο στις επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στο εν λόγω κράτος. Τέλος, σημαντικός αριθμός ελέγχων στα σύνορα εξακολουθούν να παρεμποδίζουν τις διεθνείς μεταφορές.

41) Σχετικά με αυτά, η Επιτροπή αναφέρει τη μη ικανοποιητική οικονομική κατάσταση των σιδηροδρόμων και τις μη ικανοποιητικές σχέσεις μεταξύ αυτών και του κράτους· το σημαντικό διαρθρωτικό πλεόνασμα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών που έχει επιδεινωθεί λόγω της απουσίας συντονισμένων μέτρων παροπλισμού των πλοίων· τη μη πραγματοποίηση προόδου όσον αφορά την πραγματοποίηση έργων υποδομής που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την Κοινότητα και την έλλειψη συντονισμού των εθνικών μέτρων υποδομής· και, τέλος, τη σχεδόν παντελή απουσία κοινοτικής δράσεως στον τομέα των θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών

42) Το Συμβούλιο δεν αμφισβητεί τα κενά που επισήμανε η Επιτροπή. Εντούτοις, προβάλλει σειρά επιχειρημάτων επιδιώκοντας να αποδείξει ότι αυτά τα κενά δεν μπορούν να εξομοιωθούν με παράλειψη ενεργείας, κατά την έννοια του άρθρου 175 της

Συνθήκης. Προς το σκοπό αυτό επικαλείται ιδίως τη διακριτική εξουσία που διαθέτει κατά την εφαρμογή της κοινής πολιτικής των μεταφορών, καθώς και τις αντικειμενικές δυσκολίες γεωγραφικής, οικονομικής και κοινωνικής φύσεως που δεν επιτρέπουν ταχύτερη απόφαση. Εξάλλου, το Συμβούλιο υπενθυμίζει το πρόβλημα της ιδιαίτερης θέσης των σιδηροδρόμων στην αγορά των μεταφορών και τον ιδιαίτερο ρόλο που θα έπαιζαν τα κράτη μέλη στον τομέα των μεταφορών εντός του συστήματος λήψεως αποφάσεων του

43) Το Συμβούλιο αναφέρεται στη συνέχεια στα μέτρα που έχει ήδη λάβει και των οποίων κατάσταση έχει διαβιβάσει στο Κοινοβούλιο μαζί με το έγγραφο του προέδρου του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1982, καθώς και στις αποφάσεις του της 13ης Μαΐου 1965, στην οποία καθορίζει τους επιδιωκόμενους στόχους όσον αφορά την εναρμόνιση δημοσιονομικών και κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ ειδ . έκδ . 07/001, σ . 66) και της 14ης Δεκεμβρίου 1967, με την οποία θεσπίζεται πρόγραμμα μέτρων ικανών να εξασφαλίσουν τη μεταγενέστερη ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών (ΕΕ ειδ . έκδ . 07/001, σ . 76). Οι αποφάσεις αυτές έδειξαν εξάλλου ότι το Συμβούλιο προσέκρουσε τότε στην αλληλεξάρτηση των διαφόρων τομέων των μεταφορών και των διαφόρων προβλημάτων που έπρεπε να λυθούν,

44) Ως προς αυτό, το Συμβούλιο αναφέρει ότι, σύμφωνα με τη δική του θεώρηση των πραγμάτων, η ελευθέρωση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων δεν είναι διόλου νοητή χωρίς ουσιαστική προσέγγιση των όρων ανταγωνισμού, πράγμα που, εντούτοις, θα ήταν αδύνατο να επιτευχθεί χωρίς να έχει λυθεί το πρόβλημα των σιδηροδρόμων και των σχέσεών τους με τις δημόσιες αρχές. Πάντως, η Επιτροπή ποτέ δεν υπέβαλε στο Συμβούλιο πρόταση που να επιτρέπει τη ρύθμιση αυτού του θεμελιώδους προβλήματος

45) Η ολλανδική κυβέρνηση υποστηρίζει τα αιτήματα του Συμβουλίου ως προς αυτό το σημείο χωρίς να συμερίζεται όλη του την επιχειρηματολογία. Πράγματι, θεωρεί ότι η απουσία κοινής πολιτικής μεταφορών δεν συνεπάγεται ότι οι γενικοί κανόνες της Συνθήκης και οι ελευθερίες που οι κανόνες αυτοί εξασφαλίζουν, δεν εφαρμόζονται. Είναι μεν αλήθεια ότι, κατά το άρθρο 61 της Συνθήκης, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών ρυθμίζεται από τις διατάξεις της Συνθήκης

σχετικά με την κοινή πολιτική μεταφορών, απ' αυτό όμως δεν μπορεί να συναχθεί ότι η λήξη της μεταβατικής περιόδου δεν είχε συνέπειες για την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών σ' αυτό τον τομέα. Η ολλανδική κυβέρνηση υπενθυμίζει ότι το Δικαστήριο έκρινε σε άλλους τομείς, όπως ο τομέας της οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ο τομέας της διατήρησης των θαλασσιών πόρων, ότι η λήξη της μεταβατικής περιόδου μπορεί αφ' εαυτής να δημιουργήσει δικαιώματα και υποχρεώσεις που βασίζονται στους γενικούς κανόνες της

46) Από τους πιο πάνω ισχυρισμούς των τεσσάρων διαδίκων μπορεί χωρίς δυσκολία να συναχθεί το εξής συμπέρασμα: οι διάδικοι συμφωνούν ως προς το ότι δεν υπάρχει ακόμη ενιαίο σύστημα ρυθμίσεων που να μπορεί να χαρακτηριστεί ως κοινή πολιτική μεταφορών κατά την έννοια των άρθρων 74 και 75 της Συνθήκης. Το συμπέρασμα αυτό μπορεί να στηριχτεί είτε στην έλλειψη ενιαίου πλαισίου για την εφαρμογή αυτής της πολιτικής, πράγμα που επικαλείται το Κοινοβούλιο, είτε στο γεγονός που επισήμανε η Επιτροπή ότι τα ουσιαστικά προβλήματα στον τομέα των μεταφορών εξακολουθούν να υπάρχουν, είτε στη μη εκτέλεση, που αναφέρει το Συμβούλιο, των αποφάσεων του 1965 και 1967 που καθόριζαν το χρονοδιάγραμμα των εργασιών στον εν λόγω τομέα, είτε τέλος στη διατήρηση των εμποδίων όσον αφορά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, που τόνισε η ολλανδική κυβέρνηση

47) Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν, ενόψει της απουσίας συνόλου μέτρων ικανών να θεσπίσουν κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών, η παράλειψη του Συμβουλίου να λάβει αποφάσεις συνιστά παράλειψη υποκειμένη σε δικαστικό έλεγχο δυνάμει του άρθρου 175 της Συνθήκης.

48) Ως προς αυτό, πρέπει καταρχάς να παρατηρηθεί ότι οι αντικειμενικές δυσκολίες που, σύμφωνα με την άποψη του Συμβουλίου, παρεμποδίζουν την αναγκαία πρόοδο στην άγουσα στην κοινή πολιτική μεταφορών οδό, είναι επουσιώδεις στο πλαίσιο της παρούσας διαφοράς. Το Δικαστήριο οφείλει ενδεχομένως, δυνάμει του άρθρου 175, να διαπιστώσει την παράβαση της Συνθήκης, η οποία συνίσταται στην παράλειψη του Συμβουλίου ή της Επιτροπής να εκδώσουν απόφαση σε ορισμένη περίπτωση κατά την οποία είχαν σχετική υποχρέωση. Ο βαθμός της δυσκολίας που μπορεί να αντιμετωπίζει

κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του το οικείο όργανο δεν λαμβάνεται υπόψη από το άρθρο

49) Πάντως, το επιχείρημα που το Συμβούλιο κωλύεται από τη διακριτική εξουσία πρέπει, καταρχήν, να γίνει δεκτό. Είναι μεν αλήθεια ότι αυτή η εξουσία περιορίζεται από τις απαιτήσεις που απορρέουν από τη δημιουργία της κοινής αγοράς και από ορισμένες συγκεκριμένες διατάξεις της Συνθήκης, όπως αυτές που καθορίζουν τις προθεσμίες, κατά το σύστημα όμως της Συνθήκης το Συμβούλιο είναι αρμόδιο να καθορίσει, σύμφωνα με τους διαδικαστικούς κανόνες που προβλέπονται από τη Συνθήκη, τους στόχους και τα μέσα μιας κοινής πολιτικής μεταφορών.

50) Πράγματι, το Συμβούλιο οφείλει μεν, στο πλαίσιο της υποχρέωσής του να θεσπίσει κοινή πολιτική μεταφορών, να προβεί σ' όλες τις αναγκαίες επιλογές για να επιτευχθεί η βαθμιαία εφαρμογή αυτής της πολιτικής, αλλά το περιεχόμενο αυτών των επιλογών δεν καθορίζεται ειδικότερα από τη Συνθήκη. Έτσι η Συνθήκη αφήνει στο Συμβούλιο, για παράδειγμα, τη μέριμνα να καθορίσει αν τα μέτρα στον τομέα των μεταφορών πρέπει καταρχάς να αφορούν τις σχέσεις μεταξύ των σιδηροδρόμων και των δημοσίων αρχών ή τις σχέσεις ανταγωνισμού μεταξύ των οδικών και των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Ο καθορισμός των προτεραιοτήτων που πρέπει να τηρηθούν κατά την εναρμόνιση των νομοθεσιών και της διοικητικής πρακτικής στον εν λόγω τομέα και η λήψη αποφάσεων σχετικά με το ποιο είναι το περιεχόμενο αυτής της εναρμόνισης περιλαμβάνεται επίσης στις αρμοδιότητες του Συμβουλίου. Γι' αυτά τα θέματα η Συνθήκη παρέχει διακριτική εξουσία στο Συμβούλιο

51) Η σκέψη αυτή ενισχύεται από τα πληροφοριακά στοιχεία που προσκόμισαν τα τρία ενδιαφερόμενα κοινοτικά όργανα και η ολλανδική κυβέρνηση κατά τη διάρκεια της δίκης. Από τις πληροφορίες αυτές προκύπτει ότι, από την προαναφερθείσα απόφαση του Συμβουλίου του 1965, οι απόψεις σχετικά με το περιεχόμενο της κοινής πολιτικής μεταφορών εξελίχθηκαν και, ιδίως, η εκάστοτε σημασία των διαφόρων πτυχών αυτής της πολιτικής αποτέλεσε αντικείμενο ποικίλων εκτιμήσεων στην πάροδο του χρόνου.

52) Οι πληροφορίες που δόθηκαν επιτρέπουν ακόμη μία δεύτερη διαπίστωση. Πράγματι, απ' αυτές προκύπτει ότι το Κοινοβούλιο, προσφεύγον στην παρούσα δίκη, δεν περιέγραψε, παρ' όλες τις σχετικές προσκλήσεις ποια πρέπει να είναι τα μέτρα που οφείλει να λάβει το Συμβούλιο δυνάμει της Συνθήκης και με ποια σειρά πρέπει αυτά να ληφθούν. Το Κοινοβούλιο περιορίστηκε να αναφέρει ότι τα μέτρα αυτά πρέπει να σχηματίζουν ενιαίο σύνολο, να είναι κοινά για όλα τα κράτη μέλη και να υλοποιούν τους στόχους της Συνθήκης στον τομέα των μεταφορών

53) Όπως ήδη διαπιστώθηκε πιο πάνω, η απουσία κοινής πολιτικής της οποίας η θέσπιση προβλέπεται από τη Συνθήκη δεν συνιστά καθαυτή αναγκαίως παράλειψη επαρκώς καθορισμένη, ώστε να μπορεί να υπαχθεί στο δικαστικό έλεγχο του άρθρου 175. Η διαπίστωση αυτή ισχύει εν προκειμένω ακόμη και αν είναι αλήθεια ότι οι εργασίες που άρχισαν βάσει του άρθρου 75 πρέπει συνεχώς να προχωρούν για να μπορέσει να τεθεί βαθμιαία σε εφαρμογή κοινή πολιτική μεταφορών και αν, επίσης, αληθεύει ότι ουσιώδες μέρος αυτών των εργασιών έπρεπε να περατωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 75, παράγραφος 2, πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

2. Η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών

54) Το Κοινοβούλιο και η Επιτροπή ισχυρίστηκαν σχετικά ότι οι διατάξεις του άρθρου 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), που αφορούν τους κοινούς κανόνες που εφαρμόζονται στις διεθνείς μεταφορές, καθώς και οι όροι υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό, όχι μόνο πρέπει να θεσπιστούν εντός ορισμένης προθεσμίας, αλλά επίσης επιβάλλουν στο Συμβούλιο υποχρεώσεις επαρκώς καθορισμένες, ώστε να μπορούν να αποτελέσουν το αντικείμενο διαπίστωσης παραλείψεως κατά την έννοια του άρθρου 175 της Συνθήκης. Τα δύο κοινοτικά όργανα τονίζουν τη στενή σχέση που υπάρχει μεταξύ αυτών των διατάξεων και της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών,

55) Το Συμβούλιο αμφισβήτησε αυτή την άποψη ισχυριζόμενο ότι ακόμη και στον τομέα του άρθρου 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), το περιεχόμενο και ο σκοπός των κανόνων που πρέπει να θεσπιστούν δεν είναι επαρκώς καθορισμένα.

56) Η Επιτροπή επισήμανε ότι, εν πάση περιπτώσει, το περιεχόμενο ενός στοιχείου της κοινής πολιτικής μεταφορών που θέλησε να θεσπίσει η Συνθήκη, δηλαδή της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών, περιγράφεται επαρκώς ώστε να μπορεί να χαρακτηριστεί ως συγκεκριμένη. Η έκταση αυτής της υποχρέωσης μπορεί να προσδιοριστεί βάσει των διατάξεων της Συνθήκης που αναφέρονται στην παροχή υπηρεσιών, ιδίως βάσει των άρθρων 59 και 60, των σχετικών οδηγιών και της σχετικής νομολογίας.

57) Και η ολλανδική κυβέρνηση επίσης τόνισε τη σημασία της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

58) Συνεπώς, πρέπει να εξεταστούν επισταμένως τα επιχειρήματα των διαδίκων σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και η σχέση της με τη θέσπιση κοινής πολιτικής στον εν λόγω τομέα.

59) Η Επιτροπή και η ολλανδική κυβέρνηση υπενθυμίζει ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου οι διατάξεις των άρθρων 59 και 60 εφαρμόζονται αμέσως. Συμφωνούν ως προς το ότι το γεγονός και μόνον ότι δυνάμει του άρθρου 61 οι παροχές υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών καθίστανται ελεύθερες στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών δεν αρκεί για να παραμείνουν επ' άπειρον ανενεργές οι διατάξεις περί παροχής υπηρεσιών επειδή το Συμβούλιο παραλείπει επί έτη να θεσπίσει αυτή την κοινή πολιτική.

60) Η ολλανδική κυβέρνηση προσθέτει ότι, δυνάμει του άρθρου 8, παράγραφος 7, της Συνθήκης, η λήξη της μεταβατικής περιόδου συνιστά την έσχατη προθεσμία για την πραγματοποίηση του συνόλου των αναγκαίων μέτρων για τη δημιουργία της κοινής αγοράς· δεν υπάρχει κανένας λόγος να αποκλειστεί απ' αυτήν η αγορά των μεταφορών. Εξάλλου, η μη θέσπιση εκτελεστικών διατάξεων που προβλέπονται ρητώς από τη Συνθήκη, ουδέποτε εμπόδισε την εφαρμογή των γενικών κανόνων της Συνθήκης ή των βασικών της. Η ολλανδική κυβέρνηση συνάγει από αυτό ότι, από το τέλος της μεταβατικής περιόδου, τα αποτελέσματα της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών πρέπει να αναγνωριστούν και στον τομέα των μεταφορών. Δεδομένου ότι η απευθείας εφαρμογή

των διατάξεων των άρθρων 59 και 60 αρκεί αφ εαυτής για να επιτευχθούν οι στόχοι κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, χωρίς να χρειάζονται άλλες παρεμβάσεις εκ μέρους του Συμβουλίου, δεν μπορεί να προσαφθεί παράλειψη στο εν λόγω όργανο.

61) Η Επιτροπή φρονεί, αντιθέτως, ότι τα άρθρα 59 και 60 δεν εφαρμόζονται άμεσα στον τομέα των μεταφορών. Δυνάμει του άρθρου 61, η ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών πρέπει να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο των κανόνων που προβλέπονται από το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β). Η διάταξη αυτή έχει ως σκοπό να παρασχεθεί στο Συμβούλιο εύλογη προθεσμία, που να εκτείνεται ενδεχομένως πέρα από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, για την πραγματοποίηση της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών στο πλαίσιο κοινής πολιτικής. Η εύλογη αυτή προθεσμία δεν μπορεί, πάντως, να εκταθεί επ' άπειρον και ύστερα από δεκαπέντε χρόνια μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου θα πρέπει πλέον να πλησιάζει στο τέλος της· διαφορετικά, η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, παρόλο που διασφαλίζεται από τη Συνθήκη, θα παραμείνει ανεφάρμοστη σε ένα μόνο τομέα δράσεως, γεγονός που μπορεί να δημιουργήσει μακροπρόθεσμος στρεβλώσεις ανταγωνισμού. Υπ' αυτές τις συνθήκες, το Δικαστήριο πρέπει να υποδείξει συμβουλευτικά στην παρούσα απόφαση πότε παρήλθε η εύλογη προθεσμία που προβλέπεται από το άρθρο

62) Πρέπει καταρχάς να σημειωθεί ότι το άρθρο 61, παράγραφος 1, προβλέπει ότι η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών, στον τομέα των μεταφορών, ρυθμίζεται από τις διατάξεις του τίτλου περί των Μεταφορών. Η εφαρμογή των αρχών της ελευθερίας των παροχών υπηρεσιών, όπως θεσπίζεται ιδίως από τα άρθρα 59 και 60 της Συνθήκης, πρέπει επομένως να πραγματοποιηθεί, σύμφωνα με τη Συνθήκη, με την εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών και ειδικότερα με τον καθορισμό των εφαρμοστέων στις διεθνείς μεταφορές κοινών κανόνων και των όρων υπό τους οποίους θα γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό· αυτοί οι κανόνες και όροι προβλέπονται από το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), και αφορούν αναγκαστικά την ελευθερία παροχής υπηρεσιών

63)Επομένως, η θέση της ολλανδικής κυβέρνησης, σύμφωνα με την οποία η λήξη της μεταβατικής περιόδου είχε ως αποτέλεσμα, να εφαρμόζονται απευθείας οι διατάξεις των άρθρων 59 και 60 της Συνθήκης και στον τομέα των μεταφορών , δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

64)Πάντως το Κοινοβούλιο, η Επιτροπή και η ολλανδική κυβέρνηση ορθώς ισχυρίστηκαν ότι μεταξύ των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στο Συμβούλιο από το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), συγκαταλέγεται η υποχρέωση της καθιέρωσης της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και ότι το πεδίο εφαρμογής αυτής της υποχρέωσης καθορίζεται σαφώς από τη Συνθήκη. Δυνάμει των άρθρων 59 και 60, οι επιταγές της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών συνεπάγονται πράγματι, όπως δέχτηκε το Δικαστήριο με την απόφασή του της 17ης Δεκεμβρίου 1981 (Webb , 279/80, Συλλογή σ . 3305), την κατάργηση κάθε διάκρισης σε βάρος του παρέχοντος υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένος σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία.

65)Από αυτό προκύπτει ότι, ως προς το σημείο αυτό, το Συμβούλιο δεν διαθέτει τη διακριτική εξουσία που μπορεί να επικαλεστεί σε άλλους τομείς της κοινής πολιτικής των μεταφορών. Δεδομένου ότι το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα καθορίζεται από το συνδυασμό των άρθρων 59, 60, 61 και 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), μόνο κατά τον προσδιορισμό των λεπτομερειών ώστε να επιτευχθεί το εν λόγω αποτέλεσμα, αφού ληφθούν υπόψη, σύμφωνα με το άρθρο 75, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των μεταφορών, μπορεί να προχωρήσει στην άσκηση κάποιας διακριτικής εξουσίας

66)Υπ' αυτές τις συνθήκες, οι υποχρεώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), καθόσον αποσκοπούν στην πραγματοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, καθορίζονται επαρκώς ώστε η μη εκπλήρωσή τους να μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαπιστώσεως παραλείψεως κατά την έννοια του άρθρου

67) Το Συμβούλιο είχε την υποχρέωση να επεκτείνει την ελευθερία παροχών υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, σύμφωνα με το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο α), και παράγραφος 2, καθόσον η επέκταση αυτή αφορούσε τις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς το έδαφος κράτους μέλους ή που διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, καθώς και να καθορίσει στο πλαίσιο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο β), και παράγραφος 2, τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό. Είναι δεδομένο ότι τα αναγκαία για το σκοπό αυτό μέτρα δεν έχουν ακόμη ληφθεί.

68) Η παράλειψη του Συμβουλίου έχει επομένως διαπιστωθεί, ως προς αυτό το σημείο, δεδομένου ότι το Συμβούλιο παρέλειψε να λάβει μέτρα που έπρεπε να ληφθούν πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου και των οποίων το αντικείμενο και η φύση μπορούν να καθοριστούν με αρκετή ακρίβεια.

69) Το Κοινοβούλιο, η Επιτροπή και η ολλανδική κυβέρνηση αναφέρθηκαν ακόμη στη νομική κατάσταση που θα εμφανιζόταν αν, μετά από ενδεχόμενη καταδίκη, το Συμβούλιο εξακολουθούσε να απέχει από τη λήψη. Εν πάση περιπτώσει, το ζήτημα αυτό αφορά το άρθρο 176 που υποχρεώνει το Συμβούλιο να λάβει τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της παρούσας απόφασης· δεδομένου ότι η διάταξη αυτή δεν προβλέπει καμία προθεσμία, πρέπει να συναχθεί ότι το Συμβούλιο διαθέτει προς το σκοπό αυτό εύλογη προθεσμία. Δεν είναι αναγκαίο να εξεταστούν στην παρούσα απόφαση οι συνέπειες που μπορεί να προκύψουν από ενδεχόμενη παρατεινόμενη παράλειψη του

70) Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το Συμβούλιο παρέλειψε, κατά παράβαση της Συνθήκης, να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών και να καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους θα γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό.

71) Εξυπακούεται ότι εναπόκειται στο Συμβούλιο να λάβει τα κατά την κρίση του αναγκαία μέτρα που θα συνοδεύσουν τα επιβαλλόμενα μέτρα ελευθερώσεως, και μάλιστα κατά τη σειρά που αυτό κρίνει

Ε — Το δεύτερο αίτημα: παράλειψη λήψεως αποφάσεως επί των δεκαέξι προτάσεων της Επιτροπής

72) Με το δεύτερο αίτημά του, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προσάπτει στο Συμβούλιο ότι παρέλειψε να αποφασίσει σχετικά με δεκαέξι προτάσεις της Επιτροπής που απαριθμούνται σε κατάλογο περιλαμβανόμενο στο δικόγραφο της. Το Κοινοβούλιο είχε ήδη γνωμοδοτήσει επί όλων αυτών των προτάσεων

73) Δύο από αυτές τις προτάσεις εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο πριν από την προφορική διαδικασία· το Κοινοβούλιο δήλωσε ότι για το λόγο αυτό διέγραψε τις δύο αυτές προτάσεις από τον υποβληθέντα κατάλογο. Μία τρίτη πρόταση που εγκρίθηκε τροποποιημένη από το Συμβούλιο μετά την προφορική διαδικασία και αποτέλεσε αντικείμενο της οδηγίας σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων (οδηγία 85/3 της 19ης Δεκεμβρίου 1984, ΕΕ 1985 L 2, σ . 14), το Κοινοβούλιο δεν μπορούσε πλέον να τη διαγράψει. Είναι δεδομένο ότι το Συμβούλιο απέρριψε μία τέταρτη πρόταση που περιλαμβάνεται στον κατάλογο του Κοινοβουλίου και ότι μία πέμπτη πρόταση δεν έχει πλέον αντικείμενο, δεδομένου ότι το Συμβούλιο ενσωμάτωσε το περιεχόμενό της σε άλλη οδηγία.

74) Το Κοινοβούλιο θεωρεί ότι το Συμβούλιο υπέχει την υποχρέωση από τα άρθρα 74 και 75 της Συνθήκης ΕΟΚ να αποφασίζει εντός εύλογης προθεσμίας σχετικά με τις προτάσεις που του υποβάλλει η Επιτροπή στον τομέα των μεταφορών. Το Συμβούλιο δεν είναι υποχρεωμένο να εγκρίνει πρόταση με τη μορφή που του την υποβάλλει η Επιτροπή· πρέπει όμως να αποφασίζει κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο

75) Η άποψη αυτή συνεπάγεται ότι η υποχρέωση του Συμβουλίου στην οποία αναφέρεται το Κοινοβούλιο συμπίπτει με τη γενική υποχρέωση του Συμβουλίου να θεσπίσει κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών, καθόσον αυτή η πολιτική πρέπει

να καθοριστεί εντός ορισμένης προθεσμίας. Υπ' αυτές τις συνθήκες μπορούν να ληφθούν υπόψη μόνο οι προτάσεις που εμπίπτουν στο άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο α) και β).

76) Μία μόνο πρόταση στηρίζεται στο άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο β): η πρόταση κανονισμού σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των εσωτερικών πλωτών μεταφορών εμπορευμάτων που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο. Από τις παρατηρήσεις του Συμβουλίου και της Επιτροπής προκύπτει ότι η πρόταση αυτή, στην αρχική της μορφή, δεν είναι πλέον δεκτή. Η Επιτροπή γνωστοποίησε στο Συμβούλιο ότι θα διατηρήσει μόνο το άρθρο 38 της πρότασης· οι άλλες διατάξεις αποτελούν αντικείμενο της συζήτησης σχετικά με την εντολή της Επιτροπής για τις διαπραγματεύσεις με την Ελβετία στο πλαίσιο της Κεντρικής Επιτροπής για τη Ναυσιπλοΐα

77) Η πλειοψηφία των προτάσεων που στηρίζονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχείο α), αφορούν τις οδικές συγκοινωνίες. Αυτό ισχύει στην περίπτωση των δύο προτάσεων σχετικά με τις εγκρίσεις για συζευγμένα οχήματα και για την πρόταση σχετικά με την ελευθέρωση των μεταφορών ζώντων ζώων και αντικειμένων τέχνης με ειδικά οχήματα

78) Καθόσον οι προτάσεις που στηρίζονται στο άρθρο 75, παράγραφος 1, στοιχεία α) και β), οφείλουν να συμβάλουν στην πραγματοποίηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, η υποχρέωση του Συμβουλίου να αποφασίσει σχετικά προκύπτει ήδη από τη διαπίστωση που έχει γίνει για την παράλειψη του Συμβουλίου. Καθόσον οι προτάσεις αυτές δεν εμπίπτουν σ' αυτό το πλαίσιο, ανήκουν στην κατηγορία των συνοδευτικών μέτρων που μπορούν επιπροσθέτως να ληφθούν μαζί με τα επιβαλλόμενα μέτρα ελευθερώσεως, η λήψη των οποίων εναπόκειται στη διακριτική εξουσία του

79) Επομένως, δεν χρειάζεται πλέον να εξεταστεί χωριστά η υποχρέωση του Συμβουλίου να αποφασίσει επί των εν λόγω προτάσεων.

Απόφαση για τα δικαστικά έξοδα

Δικαστικά έξοδα

80) Σύμφωνα με το άρθρο 69, παράγραφος 3, του κανονισμού διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί να συμψηφίσει τα δικαστικά έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Στην προκειμένη περίπτωση επομένως, τα δικαστικά έξοδα των διαδίκων και των παρεμβάντων στη δίκη πρέπει να συμψηφιστούν υπό την έννοια ότι κάθε διάδικος και κάθε παρεμβάς φέρει τα δικαστικά του έξοδα .

Διατακτικό

Για τους λόγους αυτούς

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει :

- 1) Το Συμβούλιο παρέλειψε, κατά παράβαση της Συνθήκης, να εξασφαλίσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών και να καθορίσει τους όρους υπό τους οποίους θα γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό.
- 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.
- 3) Κάθε διάδικος και κάθε παρεμβάς φέρει τα δικαστικά του έξοδα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΚΑΡΤΑ