

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Κωνσταντίνος Λαζάρου

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

Δεκέμβριος 2012

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.

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:

- Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)
- Θαλασσινός Ελευθέριος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των υποχρεώσεων μου για το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης στην Ναυτιλία του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Θα ήθελα σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω όλους όσους με στήριξαν κατά τη διάρκεια των σπουδών μου και συνέβαλαν στην υλοποίηση της Διπλωματικής αυτής Εργασίας.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Δρ. Ευστράτιο Παπαδημητρίου, ως επιβλέπων καθηγητή της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας για τη βοήθεια και την πολύτιμη καθοδήγησή του σε όλα τα στάδια εκπόνησης της εργασίας, για τις εποικοδομητικές παρατηρήσεις του, για την συμβολή του στην ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας αλλά και για την υποστήριξή του σε ανθρώπινο επίπεδο.

Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω τα άλλα δύο μέλη της Εξεταστικής Επιτροπής τον Δρ. Ελευθέριο Θαλασσινό αλλά και τον Δρ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την πολύτιμή τους συμβολή για την περάτωση της εργασίας αυτής.

Ακόμα, θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους μου για την πολύπλευρη στήριξή τους και κυρίως για την ηθική τους συμπαράσταση κατά το χρονικό διάστημα της εκπόνησης της μεταπτυχιακής μου εργασίας.

Εν κατακλείδι, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την αμέριστη ηθική και υλική υποστήριξή που μου παρείχε και που υπήρξε καταλυτική για την ολοκλήρωση της εργασίας αυτής και εν γένει των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό αυτό Πρόγραμμα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΗ

Αφιερωμένο στην οικογένειά μου

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	<i>Σελίδα</i>
Κατάλογος πινάκων και διαγραμμάτων	10
Συνομογραφίες-ακρωνύμια	11
Περίληψη	12
Abstract	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	14
1.1 Η αξία των μεταφορών στην ζωή μας και την οικονομία.....	15
1.2 Η αιτιώδης συνάφεια των μεταφορών με την οικονομική ανάπτυξη.....	17
1.2.1 Μεταφορική επένδυση και οικονομική ανάπτυξη.....	19
1.2.1.1 Τύποι μεταφορικής επένδυσης.....	20
1.2.1.2 Δεδομένα για ανάλυση οικονομικού αποτελέσματος μεταφορικής επένδυσης	21
1.2.1.3 Ενδεδειγμένη μεθοδολογία για ανάλυση του οικονομικού αποτελέσματος της μεταφοράς	22
1.2.1.4 Εκπαίδευση και έγκυρη πληροφόρηση	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2 ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	24
2.1 Μεταφορές και οικονομική δραστηριότητα.....	24
2.1.1 Εισαγωγή	24
2.1.2 Συνεισφορά των μεταφορών στην οικονομική δραστηριότητα	25
2.1.3 Η έννοια της κινητικότητας (Mobility)	27

2.1.4	Οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις των μεταφορών και τα οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξή τους	27
2.1.5	Η μεταφορά ως παράγοντας της αγοράς	30
2.1.5.1	Η οικονομική αποδοτικότητα και παραγωγικότητα των μεταφορών.....	31
2.1.6	Το κοινωνικό κόστος των μεταφορών	33
2.1.6.1	10 Τρόποι-κλειδιά χρησιμοποίησης των μεταφορικών επενδύσεων με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης.....	36
2.2	Η επίδραση των μεταφορών στην κατανάλωση και την παραγωγή	39
2.2.1	Οριακό όφελος και κινητικότητα	40
2.3	Στρατηγικές στις μεταφορές για ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης	41
2.3.1	Βελτίωση αποτελεσματικότητας του μεταφορικού συστήματος	41
2.3.2	Αύξηση απασχόλησης και εισοδήματος.....	44
2.3.3	Αξία ακινήτων.....	45
2.3.4	Μεταφορική προσιτότητα και βασική προσβασιμότητα	46
2.4	Μέθοδοι εκτίμησης των αποτελεσμάτων των μεταφορών	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	50
3.1	Η οικονομική επίδραση των μεταφορών στην Ελλάδα.....	50
3.2	Ναυτιλία	55
3.2.1	Ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών στην οικονομία	55
3.2.2	Η εμπορική ναυτιλία στην Ελλάδα	58
3.2.2.1	Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα	60
3.2.2.2	Ο ελληνόκτητος στόλος και η πρόσφατη κρίση	62
3.2.2.3	Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας σε μακροοικονομικά μεγέθη	63
3.2.3	Το οικονομικό αποτύπωμα της ναυτιλίας στην ΕΕ και την Ελλάδα- Η περίπτωση της κρουαζιέρας	70

3.2.4	Άξονες ανάπτυξης της ναυτιλίας στην Ελλάδα	79
3.3	Οδικές μεταφορές	81
3.3.1	Ο ρόλος των οδικών μεταφορών στην οικονομία	81
3.3.1.1	Οι επιβατικές οδικές μεταφορές στην Ελλάδα και στρατηγικές βελτίωσής τους	86
3.3.1.2	Οι εμπορευματικές οδικές μεταφορές στην Ελλάδα και στρατηγικές βελτίωσής τους	89
3.4	Αερομεταφορές	92
3.4.1	Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα	92
3.4.2	Άξονες ανάπτυξης των αερομεταφορών στην Ελλάδα	96
3.5	Σιδηροδρομικές μεταφορές	98
3.5.1	Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα και οι βασικοί άξονες ανάπτυξής του.....	98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΔΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	105
4.1	Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μεταφορών.....	105
4.2	Ναυτιλία και περιβάλλον	106
4.3	Οδικές μεταφορές και περιβάλλον	109
4.4	Αερομεταφορές και περιβάλλον	111
4.5	Σιδηρόδρομος και περιβάλλον	113

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	116
5.1	Συμπεράσματα για την αλληλεξάρτηση των μεταφορών με την οικονομία.....	116

5.2	Συμπεράσματα για την αλληλεξάρτηση των μεταφορών ανά τύπο με την Ελληνική οικονομία και τρόποι μεγιστοποίησης της ωφέλειας για την ανάπτυξη της χώρας.....	117
5.3	Συμπεράσματα για την αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών.....	121
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		122

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Κατάλογος Πινάκων και Διαγραμμάτων

Σελίδα

Πίνακας 1.1	18
Πίνακας 3.1	64
Πίνακας 3.2	66
Πίνακας 3.3	66
Πίνακας 3.4	71
Πίνακας 3.5	72
Πίνακας 3.6	82
Πίνακας 3.7	85
Πίνακας 3.8	87
Πίνακας 3.9	100
Πίνακας 3.10	102
Πίνακας 3.11	103
Πίνακας 4.1	108
Διάγραμμα 2.1	41
Διάγραμμα 3.1	53
Διάγραμμα 3.2	61
Διάγραμμα 3.3	68
Διάγραμμα 3.4	73
Διάγραμμα 3.5	74
Διάγραμμα 3.6	75
Διάγραμμα 3.7	76
Διάγραμμα 3.8	84

Συντομογραφίες/ Ακρωνύμια

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΔΑΑ: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

ΔΧΦΑ: Δημόσιας Χρήσης Φορτηγά Αυτοκίνητα

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΣΥΕ: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας

ΙΟΒΕ: Ίδρυμα Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών

ΙΧ : Ιδιωτικής Χρήσης

ΚΠΣ: Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης

ΜΜΜ: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

ΣΔΙΤ: Σύμπραξη Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα

ΣΕΜ: Συστήματα Ευφύων Μεταφορών

ΕΕΑ: European Environmental Agency

ΕΡΦ: European Union Road Federation

ΕCC: European Cruise Council

OECD: Organization for Economic Co-operation and Development –ΟΟΣΑ:

Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

3PL: Third Party Logistics

Περίληψη

Η παρούσα εργασία σκοπό έχει να αναζητήσει και να αναδείξει την αλληλεξάρτηση των μεταφορών με την οικονομία και την ανάπτυξη αυτής. Στα δύο πρώτα κεφάλαια εξετάζεται η αμφίδρομη αυτή σχέση αλληλεξάρτησης παρουσιάζοντας συμπεράσματα που αφορούν την μακροοικονομία και την μικροοικονομία μιας χώρας. Στα επόμενα κεφάλαια αναλύεται η αλληλεξάρτηση της οικονομίας με τον κάθε τύπο μεταφοράς ξεχωριστά ,δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην ναυτιλία και καταλήγοντας σε συγκεκριμένες προτάσεις που θα μπορούσαν να μεγιστοποιούσαν τα οφέλη των μεταφορών σε διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη της Ελλάδας αλλά και προτάσεις που σκοπό έχουν να ελαχιστοποιούσαν το αρνητικό τους περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Η σχέση αυτή αλληλεξάρτησης ,όπως φαίνεται και στην εργασία, είναι ιδιαίτερος εμφανής σε διάφορες εκφάνσεις της όμως το βασικό ερώτημα είναι το ποιος τύπος μεταφοράς εν τέλει και σε ποιες περιπτώσεις φέρει τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα στην οικονομία της χώρας με το ελάχιστο δυνατό αρνητικό αντίκτυπο στον ίδιο τον άνθρωπο.

Abstract

The purpose of this diploma dissertation is to investigate and indicate the interdependence between transportation and economic growth. In the two first chapters this two-way interaction between these two factors is being investigated, resulting with some conclusions about the macroeconomics and microeconomics of a country. In the next chapters this interaction is being further analyzed for each one of the various modes of transportation, with an emphasis placed for the shipping sector and ending up with specific solutions that can maximize the benefits of the transportation on the macroeconomic factors of Greece and also some other solutions that can minimize the negative environmental consequences. The relation between these two factors, as we can see it in this paper, is really obvious in different ways but the basic question that is raised is which type of transportation finally and in which occasions can result the best output of the economy with the least negative impacts for the society.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία έχει σκοπό να αναδείξει τη σχέση αλληλεξάρτησης που διέπει τις μεταφορές με την οικονομική ανάπτυξη. Τις περισσότερες φορές η σχέση αυτή αλληλεξάρτησης είναι εύκολα ανιχνεύσιμη και διακρίνεται κυρίως στη μεταβολή που υφίστανται οι διάφοροι οικονομικοί δείκτες. Για παράδειγμα μια μεταβολή στο μέγεθος του ΑΕΠ μιας χώρας λόγω της επίδρασης ενός τύπου μεταφοράς ή τα επίπεδα απασχόλησης που υπάρχουν σε μια εξεταζόμενη χώρα και το πως αυτά μεταβάλλονται λόγω μιας μεταβολής της κατάστασης σε ένα μεταφορικό σύστημα, αποτελούν δείκτες αλληλεξάρτησης της οικονομίας με τις μεταφορές. Φυσικά πέραν από αυτούς τους δείκτες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και άλλοι δείκτες ευημερίας των ανθρώπων που δεν είναι καθαρά οικονομικοί δείκτες αλλά είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για τον ίδιο τον άνθρωπο, όπως για παράδειγμα η μακροζωία, η ποιότητα του περιβάλλοντος, η ψυχική υγεία, κ.α., και που δεν θα πρέπει να αγνοούνται όταν λαμβάνονται οι αποφάσεις για μεταφορικές επενδύσεις. Στην παρούσα εργασία λοιπόν και πιο συγκεκριμένα αρχίζοντας στο κεφάλαιο 2 αναλύουμε συγκεκριμένες οικονομικές επιδράσεις των μεταφορών στην οικονομία είτε αυτές είναι θετικές είτε αρνητικές. Επίσης εξετάζονται στρατηγικές ανάπτυξης των μεταφορών που μπορούν να αυξήσουν περαιτέρω τον θετικό αντίκτυπο τους στην οικονομία μιας χώρας.

Προχωρώντας στο κεφάλαιο 3 ο αναγνώστης θα έχει την δυνατότητα να εξετάσει τον αντίκτυπο της κάθε μορφής μεταφοράς στην οικονομία της χώρας μας ξεχωριστά, εξετάζοντας την ανάλυση της κατάστασής τους και των προβλημάτων που υπάρχουν σε αυτές αλλά και στρατηγικές ανάπτυξης τους. Σε αυτό το μέρος της εργασίας, που αποτελεί και τον κορμό της εργασίας αυτής, δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην πορεία της ναυτιλίας στην Ελλάδα, στην αλληλεξάρτησή της με την ελληνική οικονομία, στα προβλήματα που την διακρίνουν αλλά και σε τρόπους περαιτέρω ανάπτυξης της, στηριζόμενοι κυρίως σε πετυχημένα υποδείγματα του εξωτερικού. Με τον ίδιο τρόπο αλλά σε μικρότερη κλίμακα αναλύονται φυσικά και οι οδικές μεταφορές και οι σιδηροδρομικές αλλά και οι αεροπορικές μεταφορές, προκρίνοντας σε κάθε έναν από αυτούς τύπο μεταφοράς τις καλύτερες λύσεις των

προβλημάτων που υπάρχουν ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη τους στην ελληνική οικονομία.

Κλείνοντας την εργασία αυτή στο κεφάλαιο 4 παρατίθεται η ανάλυση των αρνητικών επιπτώσεων των διαφόρων τύπων μεταφορών στο περιβάλλον αλλά και τρόποι μετριασμού των αρνητικών αυτών επιπτώσεων. Με τις απαραίτητες επεμβάσεις μπορούν να δημιουργηθούν οι συνθήκες για μια αειφόρο ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών, όπου εν τέλει ο άνθρωπος θα μπορεί να απολαμβάνει τα μέγιστα δυνατά οφέλη από τις μεταφορές με το μικρότερο δυνατό κοινωνικό κόστος, μεγιστοποιώντας τελικώς την ευημερία του που είναι και ο απόλυτος σκοπός της οποιας οικονομικής ανάπτυξης.

1.1 Η ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι μεταφορές, είτε αυτές αναφέρονται ως μεταφορές ανθρώπων ή εμπορευμάτων, αποτελούν ένα αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας αλλά και της ζωής μας γενικότερα. Δύσκολα θα μπορούσε κανείς να φανταστεί ποιά μορφή θα είχε η κοινωνία μας χωρίς την ύπαρξη της μεταφοράς. Δεν θα μπορούσε, για παράδειγμα, κάποιος να ταξιδέψει από την μια χώρα σε μια άλλη, ή ακόμα και από την μία άκρη της πόλης στην άλλη. Και αλήθεια θα μπορούσαν να είχαν δημιουργηθεί πόλεις; Ακόμα πόσο πιθανόν θα ήταν ένας Έλληνας να μπορούσε να γευτεί ένα εξωτικό φρούτο ή ένα κοινό πια λαχανικό όπως για παράδειγμα είναι η πατάτα, η οποία δεν υπήρχε στον Ελλαδικό χώρο πριν την εισαγωγή της. Από τέτοια μικρά παραδείγματα καταλαβαίνουμε πως οι μεταφορές έχουν βελτιώσει την ζωή του ανθρώπου δίνοντας του περισσότερες επιλογές. Επιλογές οι οποίες αναφέρονται σε μια μεγαλύτερη ποικιλία σε είδη κατανάλωσης και έτσι επιτυγχάνεται η μεγιστοποίηση του βαθμού ικανοποίησης του καταναλωτή. Οι μεταφορές λοιπόν αποτελούν καταλυτικό παράγοντα για την πραγματοποίηση του εμπορίου και παράλληλα την ανάπτυξη της οικονομίας.

Τα τελευταία χρόνια η μεγάλη τεχνολογική πρόοδος, η παγκοσμιοποίηση των αγορών και η αύξηση της εξειδίκευσης στις διαδικασίες της παραγωγής και του εμπορίου έχουν δημιουργήσει νέα δεδομένα στον ρόλο που διαδραματίζουν οι μεταφορές στην οικονομία σε εθνικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Πιο

συγκεκριμένα στο σύγχρονο περιβάλλον του διεθνούς ανταγωνισμού, οι απαιτήσεις για ασφαλή, αξιόπιστη, οικονομική, έγκαιρη αλλά και φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων αναδεικνύονται ως στόχοι μείζονος σημασίας για τη βιώσιμη ανάπτυξη των επιχειρήσεων, την οικονομική ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή των χωρών. Παράλληλα η αυξανόμενη πολυπλοκότητα της αλυσίδας εκτέλεσης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, με τη συνεχή ανάδειξη νέων ευκαιριών για εργασία, αγορές και αναψυχή, και του εφοδιασμού προϊόντων, ιδιαίτερα εντός των αστικών περιοχών, καθιστά αναγκαία την εξεύρεση αποτελεσματικών τρόπων οργάνωσης, διαχείρισης και ελέγχου των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Οι τρόποι αυτοί οφείλουν να αποσκοπούν στη βελτίωση της συμβολής των κλάδων των μεταφορών στα εθνικά και περιφερειακά οικονομικά μεγέθη, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της αγοράς, και τη μείωση του σχετικού αρνητικού εξωτερικού κόστους.

Η οικονομική ανάπτυξη και οι μεταφορές είναι έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες. Η οικονομική ανάπτυξη τονώνει την ζήτηση για μεταφορά λόγω της αύξησης για παράδειγμα των εργατών που μετακινούνται καθημερινά από και προς τον χώρο εργασίας τους, των πελατών που ταξιδεύουν από και προς τους χώρους παροχής τους διαφόρων υπηρεσιών και τέλος των προϊόντων που μεταφέρονται από τους παραγωγούς στους καταναλωτές τους. Μια λοιπόν ενδεχόμενη αυξημένη ζήτηση κατανάλωσης θα προκαλέσει αναπόφευκτα και μια ανάγκη για βελτιώσεις στην υπηρεσία της μεταφοράς. Βελτιώσεις που μπορούν να μειώσουν το μεταφορικό κόστος ή να αυξήσουν τον βαθμό ασφαλείας που με την σειρά τους μπορεί να οδηγήσουν σε μία περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη. Βέβαια οι βελτιώσεις στην μεταφορική διαδικασία δεν εγγυώνται αυξημένη οικονομική ανάπτυξη. Για να μιλήσουμε για αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης θα πρέπει η οποιαδήποτε βελτίωση να μειώσει το ίδιο το κόστος της μεταφοράς ή να κάνει την μεταφορά περισσότερο αξιόπιστη και ασφαλή.

Θα πρέπει επίσης να υπάρχει ένα υγιές οικονομικό κλίμα όπως επίσης και άλλες υποστηρικτικές υπηρεσίες. Γενικά λοιπόν, εάν ισχύουν οι παραπάνω παράγοντες οι βελτιώσεις στην υπηρεσία της μεταφοράς μπορεί να δράσουν καταλυτικά στην ανάπτυξη της οικονομίας.

1.2 Η ΑΙΤΙΩΔΗΣ ΣΥΝΑΦΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Σκεπτόμενοι λοιπόν το θέμα μας γεννάται το ερώτημα. Μια καλή κατάσταση στις μεταφορές οδηγεί σε οικονομική ανάπτυξη ή η οικονομική ανάπτυξη οδηγεί και σε ανάλογη ανάπτυξη των μεταφορών;

Είναι φανερό ότι στην συγκεκριμένη περίπτωση ισχύουν και τα δυο και ότι υπάρχει μια σύνδεση μεταξύ των δύο εννοιών που δεν οδηγεί σε ξεκάθαρα συμπεράσματα ώστε να αποδεικνύει μια σχέση αιτίας-αιτιατού. Η έννοια της μεταφοράς και αυτή της οικονομικής ανάπτυξης είναι έννοιες αλληλένδετες ,αλληλοεξαρτώμενες και αναπτύσσονται παραλλήλως.

Ένα καλό μεταφορικό σύστημα δεν εγγυάται απαραίτητα αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας αλλά μπορεί αναμφισβήτητα να βοηθήσει στην δημιουργία ενός περιβάλλοντος, των κατάλληλων δηλαδή συνθηκών, που θα ενισχύσει την οικονομική ανάπτυξη. Με την σειρά της η οικονομική ανάπτυξη θα δημιουργήσει μια ανάγκη για αυξημένες μεταφορικές υπηρεσίες.

Έρευνες έχουν δείξει ότι περιοχές με εξελιγμένο σύστημα μεταφορών τείνουν να έχουν:

- Αυξημένο πληθυσμό
- Υψηλότερους μέσους μισθούς
- Υψηλότερα οικογενειακά εισοδήματα
- Μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων
- Μεγαλύτερα φορολογικά έσοδα
- Υψηλότερες εμπορικές αξίες ακινήτων

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1.1) παρατίθεται έρευνα που έγινε στο Μίζουρι των Ηνωμένων Πολιτειών με στοιχεία που υποδεικνύει τα παραπάνω.

Πίνακας 1.1

Σύγκριση Δεικτών Οικονομικής Ανάπτυξης για αγροτικές περιοχές του Missouri βασισμένη στην ύπαρξη Κεντρικών Αυτοκινητόδρομων (Major Interstate Highways)

Δείκτης Οικονομικής Ανάπτυξης	76 επαρχίες χωρίς Κεντρικό Αυτοκινητόδρομο	29 Επαρχίες με Κεντρικό Αυτοκινητόδρομο	Διαφορά μεταξύ των γκρουπ των επαρχιών	Διαφορά επί %
Πληθυσμός	19,680	29,229	9,549	49%
Μέσος μισθός	\$ 20,480	\$ 22,189	\$1,709	8%
Οικογενειακό εισόδημα	\$ 29,918	\$ 34,142	\$4,224	14%
Αριθμός επιχειρήσεων	470	685	215	46%
Καθαροί φόροι επί των πωλήσεων(σε χιλιάδες)	\$ 3,874	\$ 5,633	\$1,759	45%
Εκτίμηση Αξίας Γης(σε χιλιάδες)	\$ 119,711	\$ 193,686	\$73,975	62%

Πηγή: University of Missouri – Columbia, Department of Rural Sociology, 2000

Όλες οι αξιώσεις για την επίδραση της μεταφοράς στην οικονομική ανάπτυξη εξαρτώνται από την αύξηση της παραγωγικότητας των ιδιωτικών επιχειρήσεων, από την αύξηση της αποτελεσματικότητας της ίδιας της μεταφοράς στηριζόμενη στην καινοτομία, από την βελτίωση της ποιότητας της ζωής και επομένως βελτιώνοντας την προσφορά εργασίας και επιχειρηματικότητα.

Τα ιστορικά αποτελέσματα της μεταφοράς στην οικονομική ανάπτυξη είναι σαφώς ευεργετικά. Τα οφέλη αυτά ωστόσο μετριάζονται με την πάροδο του χρόνου όσο αυξάνεται το κοινωνικό κόστος και οι βλαβερές συνέπειες.

1.2.1 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η διασύνδεση μεταξύ μιας μεταφορικής επένδυσης με την οικονομική ανάπτυξη έχει ευρείες προεκτάσεις που ξεπερνούν τον βασικό σκοπό της μεταφοράς που φυσικά είναι η διακίνηση προϊόντων και ανθρώπων από το ένα μέρος στο άλλο. Αν και δεν αμφισβητείται το γεγονός ότι οι μεταφορές έχουν σημαντικό ρόλο στη λειτουργία μιας οικονομίας, πρέπει παρόλα αυτά να γίνει περισσότερο κατανοητό το πως ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών μπορεί να βελτιώσει την παραγωγικότητα της οικονομίας.

Οι μεταφορές επίσης διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην διαμόρφωση της ανάπτυξης και του περιβάλλοντος. Στον αιώνα που ζούμε οι επιδράσεις των μεταφορών στις περιοχές που κατοικούνται και που εδρεύουν οι επιχειρήσεις θα απασχολήσουν ιδιαίτερα την πολιτική των χωρών παγκοσμίως κυρίως για το πως αυτές επιδρούν πάνω στην χρήση γης, στη συμμόρφωση των αστικών συγκοινωνιών, στην χρησιμοποίηση φυσικών πόρων, στην ποιότητα της ατμόσφαιρας και του νερού, και γενικότερα στο βιοτικό επίπεδο. Θέματα όπως η πολεοδομική αναρχία (λόγω κυρίως της αστικής συγκέντρωσης), η διατήρηση του φυσικού τοπίου και η διατήρηση της ποιότητας του αέρα και του νερού έχουν ήδη αναδειχθεί και μπορούν να αποτελέσουν εμπόδιο στην ανάπτυξη των μεταφορών. Θα πρέπει λοιπόν οι πολιτικές αποφάσεις που αφορούν θέματα ανάπτυξης των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών να λαμβάνονται βασιζόμενες στην καλύτερη δυνατή πληροφόρηση και στην ανάλυση στοιχείων που αφορούν την αλληλεπίδραση μεταξύ πολλών παραγόντων.

Υπάρχουν τέσσερις βασικοί παράγοντες στην εξέταση της σχέσης μεταξύ μιας μεταφορικής επένδυσης και την οικονομική ανάπτυξη:

- Συγκεκριμένος τύπος μεταφορικής επένδυσης,
- Απαραίτητα δεδομένα για την ανάλυση του οικονομικού αποτελέσματος της επένδυσης,
- Ενδεδειγμένη μεθοδολογία για ανάλυση του οικονομικού αποτελέσματος, και τέλος,

- Η κατάλληλη διάδοση των αποτελεσμάτων και κατάλληλη εκπαίδευση των ειδικών βάσει των οικονομικών αποτελεσμάτων της μεταφορικής επένδυσης

1.2.1.1 ΤΥΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Οι βασικοί τύποι μια μεταφορικής επένδυσης είναι δύο:

- Η επέκταση της ήδη υπάρχουσας επένδυσης
- Η βελτίωση της υπάρχουσας επένδυσης

Η επέκταση της μεταφορικής επένδυσης αναφέρεται στην αύξηση ποσοτικά της ήδη υπάρχουσας επένδυσης με την τεχνολογία που έχει ήδη χρησιμοποιηθεί. Για παράδειγμα σε έναν αυτοκινητόδρομο μια επέκταση θα ήταν η προσθήκη σε αυτόν άλλης μία λωρίδας κυκλοφορίας. Σε ένα λιμάνι η επέκταση θα μπορούσε να αφορά την κατασκευή μιας ακόμα προβλήτας ίδιας τεχνολογίας με την ήδη υπάρχουσα.

Η βελτίωση της υπάρχουσας μεταφορικής επένδυσης αναφέρεται στην βελτίωση της ίδιας της ποιότητας και ικανότητας που παρέχει η επένδυση με την προσθήκη νέας καινοτόμας τεχνολογίας. Παράδειγμα μπορεί να αποτελέσουν τα «έξυπνα» συστήματα στους αυτοκινητόδρομους και τα συστήματα γεωγραφικού εντοπισμού (GPS). Σε ένα λιμάνι ,για παράδειγμα, ένας νέας τεχνολογίας γερανός που θα αντικαταστήσει τον παλαιότερο με αποτέλεσμα καλύτερους χρόνους κατά την φόρτο-εκφόρτωση εμπορευμάτων αποτελεί μία βελτίωση της υπάρχουσας επένδυσης. Ή ακόμα σε ένα αεροδρόμιο η χρησιμοποίηση ,για παράδειγμα, του συστήματος τελευταίας τεχνολογίας instrument landing θα βελτιώσει τις συνθήκες προσγείωσης ενός αεροπλάνου σε περίπτωση κακοκαιρίας σε σχέση με έναν παλαιότερο αεροδιάδρομο που δεν έχει αυτό το σύστημα.

Άρα πλέον το ζήτημα που τίθεται στους υπεύθυνους των αποφάσεων για επενδύσεις στις μεταφορές είναι ποιός τύπος επένδυσης είναι ιδανικότερος στην κάθε περίπτωση ώστε να βοηθήσει στη λειτουργία του μεταφορικού συνόλου. Όταν λαμβάνονται τέτοιες αποφάσεις πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη και κάποιες άλλες μεταβλητές όπως είναι η διάθεση των περιορισμένων φυσικών πόρων που

συνεχώς λιγοστεύουν, η διάθεση γης και γενικά το συνολικό κοινωνικό κόστος και όφελος που θα έχει η ίδια η επένδυση αλλά φυσικά και τα οικονομικά αποτελέσματα μιας τέτοιας επένδυσης.

1.2.1.2 ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι υπεύθυνοι της χάραξης των μεταφορικών επενδύσεων είναι η έλλειψη κάποιων απαραίτητων για την έρευνά τους δεδομένων. Για παράδειγμα συχνά στις διάφορες έρευνες παραγωγικότητας που γίνονται για την σχέση μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης δεν λαμβάνεται υπόψη η ένταση της χρήσης των μεταφορικών συστημάτων, λόγω της έλλειψης στοιχείων που αφορούν την «ροή» ανθρώπων και εμπορευμάτων μέσω των μεταφορών σε τακτική βάση.

Ακόμα οι μελέτες που χρησιμοποιούν μεθοδολογία τύπου «παραγωγής-κόστους» αντιμετωπίζουν τα συστήματα μεταφοράς με ένα ενιαίο βαθμό ροής της κυκλοφορίας. Αυτές οι μελέτες χρησιμοποιούν συνήθως στοιχεία που προέρχονται από κυβερνητικά στοιχεία. Αυτή η απλοποιημένη υπόθεση οδηγεί σε λανθασμένα συμπεράσματα όσον αφορά την παραγωγικότητα των μεταφορικών υποδομών.

Άλλο ένα πρόβλημα στη συλλογή στοιχείων αποτελεί και η γεωγραφική κατανομή. Δεν είναι τόσο ξεκάθαρο δηλαδή το γεωγραφικό πλαίσιο που θα πρέπει να συλλεχθούν οικονομικά στοιχεία ώστε να αποδειχθεί η σχέση τους με μια μεταφορική επένδυση. Πιο απλά δεν είναι εύκολο να αποδειχθεί η σχέση της τοποθεσίας μεταξύ μιας εταιρίας ή ενός νοικοκυριού που ωφελείται από μια μεταφορική υποδομή.

Θα πρέπει λοιπόν σε μελλοντικές έρευνες να διερευνώνται και να συλλέγονται οι απαραίτητες πληροφορίες ώστε να δημιουργούνται σωστά οι συγκεκριμένες έρευνες. Διότι υπάρχουν και άλλα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη πέραν του καθαρού αποτελέσματος μια μεταφορικής υποδομής όπως είναι τα χαρακτηριστικά του μεταφορικού συστήματος, τα επίπεδα απασχόλησης, τα χαρακτηριστικά των εμπλεκόμενων εταιριών, τα χρηματοοικονομικά στοιχεία των μεταφορών, το μέγεθος της ροής των

εμπορευμάτων, και τα χαρακτηριστικά των περιοχών που εμπεριέχονται στην οικονομική ανάλυση.

1.2.1.3 ΕΝΔΕΔΕΙΓΜΕΝΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η επιλογή της καταλληλότερης μεθοδολογίας για να μετρηθούν τα οικονομικά αποτελέσματα μιας μεταφοράς είναι μια ιδιαίτερα δύσκολη υπόθεση και θα πρέπει να μελετηθεί ενδελεχώς ώστε να έχει τα πιο ακριβή αποτελέσματα. Για παράδειγμα η ανάλυση κόστους-όφελους δεν μπορεί να καλύψει μια τέτοια μελέτη αφού δεν θα λάβει υπόψη σειρά από σημαντικούς παράγοντες και μπορεί να οδηγήσει σε λαθεμένη ή μη πλήρως καλυμμένη εκτίμηση. Η μεταφορική υπηρεσία αν και αναφέρεται στην μετακίνηση ανθρώπων ή προϊόντων σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή από εγκαταστάσεις που βρίσκονται στη συγκεκριμένη περιοχή και η χρήση της γίνεται για την μετακίνηση από το ένα σημείο αυτής της περιοχής σε ένα άλλο, παρόλα αυτά οι μεταφορικές υπηρεσίες δεν παύουν να ανήκουν σε ένα πολυσκελές σύστημα (ή δίκτυο) όπου ό,τι γίνεται σε ένα μέρος επηρεάζει ένα άλλο το οποίο γεωγραφικά μπορεί να βρίσκεται χιλιόμετρα μακριά. Έτσι είναι ιδιαίτερα δύσκολο έως σχεδόν απίθανο να μπορέσουμε να ταυτοποιήσουμε απόλυτα τις οικονομικές επιπτώσεις μιας μεταφορικής υπηρεσίας αλλά μπορούμε να μετριάσουμε την απόκλιση από τις πραγματικές επιπτώσεις με την δημιουργία περισσότερο κατάλληλων μεθόδων. Αυτές οι μέθοδοι θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όχι μόνο τις άμεσες οικονομικές επιπτώσεις της μετακίνησης αγαθών και ανθρώπων μεταξύ δύο γεωγραφικών σημείων αλλά και πως αυτές οι μετακινήσεις επηρεάζουν το σύστημα συνολικά. Κάποιοι παράγοντες που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να αξιολογηθεί η επίδραση μιας μεταφορικής υπηρεσίας στην οικονομία θα πρέπει να είναι τα ίδια τα στοιχεία της οικονομικής ανάπτυξης όπως οι αλλαγές στα επίπεδα απασχόλησης, άνοιγμα και κλείσιμο επιχειρήσεων, και οι διαφορές στα εισοδήματα των ανθρώπων της κοινότητας που θα εξετάζεται.

1.2.1.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΥΡΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ

Οι αποφάσεις για επενδύσεις σε μεταφορικά προγράμματα και εγκαταστάσεις είναι ιδιαίτερα περίπλοκες και δύσκολες. Είναι ιδιαίτερα περίπλοκες γιατί όπως

είπαμε προηγουμένως τα οικονομικά αποτελέσματα μιας τέτοιου είδους επένδυσης είναι δύσκολο να χαρτογραφηθούν πλήρως αλλά για να επιλεγεί η καλύτερη δυνατή λύση θα πρέπει η μέθοδός μας να είναι όσο πιο ακριβής γίνεται, λαμβάνοντας φυσικά υπόψη και τις αναμενόμενες ευκαιρίες ανάπτυξης και το κόστος ευκαιρίας μιας τέτοιας επένδυσης. Είναι δε ιδιαίτερα δύσκολες γιατί αυτές οι αποφάσεις μερικές φορές συναντούν την αντίθεση των κατοίκων των περιοχών που σχεδιάζονται να εφαρμοστούν αφού πολλές φορές μεταφορικές επενδύσεις μπορεί να έχουν δυσάρεστες επιπτώσεις στο περιβάλλον ή ακόμα και στο γενικότερο επίπεδο ποιότητας ζωής μιας κοινότητας. Έτσι θα πρέπει να υπάρχει το κατάλληλο πρόγραμμα εκπαίδευσης και ένα ολοκληρωμένο σύστημα πληροφοριών που θα μπορέσει να δώσει τα κατάλληλα εφόδια στους ανθρώπους που παίρνουν τέτοιου είδους αποφάσεις ώστε να μπορέσουν με τις γνώσεις τους και τα κατάλληλα εργαλεία-μεθόδους να επιλέγουν την καταλληλότερη μεταφορική επένδυση για την κάθε κοινότητα που θα μπορέσει να επιφέρει την μεγαλύτερη δυνατή ωφέλεια για το κοινωνικό σύνολο. Η οικονομική ανάπτυξη με τα θετικά στοιχεία που φέρνει δεν πρέπει να φαντάζει ως αυτοσκοπός αφού πέραν των οικονομικών μεγεθών υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που μεγιστοποιούν την ευημερία του κοινωνικού συνόλου. Τέτοιοι παράγοντες είναι για παράδειγμα η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος ή η ποιότητα του ελεύθερου χρόνου που χαλάει λόγω π.χ. της ηχορρύπανσης, παράγοντες οι οποίοι θα πρέπει να μην αγνοούνται κατά τη λήψη αποφάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. ΣΧΕΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

2.1.1 *ΕΙΣΑΓΩΓΗ*

Οι αποφάσεις για την πολιτική των μεταφορών και του προγραμματισμού αυτών επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη (σε μακροοικονομικό επίπεδο) έχοντας άμεσο αντίκτυπο στις κυβερνητικές και καταναλωτικές δαπάνες, στις ευκαιρίες απασχόλησης, στην κατανάλωση φυσικών πόρων, στην παραγωγικότητα, στην ποιότητα του περιβάλλοντος, στην αξία της γης και στην εν γένει δυνατότητα απόκτησης και συσσώρευσης πλούτου. Μερικές από τις προαναφερθείσες επιδράσεις είναι ευρέως αναγνωρισμένες και λαμβάνονται υπόψη κατά την λήψη αποφάσεων και την χάραξη πολιτικής στις μεταφορές ενώ δυστυχώς άλλες αγνοούνται ή υποτιμούνται.

Η παραδοσιακή εκτίμηση της οικονομικής αξίας μιας μεταφορικής επένδυσης τείνει να επικεντρώνεται σε κάποιες συγκεκριμένες επιδράσεις (π.χ. στον χρόνο του ταξιδιού, στις καθυστερήσεις λόγω συμφόρησης, στα λειτουργικά κόστη των οχημάτων και στα κόστη που προκύπτουν από ατυχήματα.). Πολλές φορές λοιπόν τα οικονομικά αποτελέσματα μιας μεταφορικής επένδυσης σε οικονομικές αναλύσεις και έρευνες που προκύπτουν από αυτές τις ελλιπείς παραμέτρους οδηγούν και σε ανάλογα ελλιπή συμπεράσματα. Μια πιο ολοκληρωμένη ανάλυση θα έπρεπε να παίρνει υπόψη της και άλλες παραμέτρους οικονομικών επιδράσεων μιας τέτοιας επένδυσης όπως θα αναφερθούν παρακάτω.

Μια μεταφορική πολιτική τείνει να υποστηρίζει την οικονομική ανάπτυξη όταν αυξάνει την αποτελεσματικότητα της μειώνοντας το κατά μονάδα κόστος ή βελτιώνοντας την ποιότητα της υπηρεσίας της μεταφοράς. Πολιτικές μεταφορών που ενσωματώνουν αποτελεσματικές αρχές της ελεύθερης αγοράς (π.χ. τιμολόγηση βάσει κόστους, μεταφορικές υπηρεσίες σχεδιασμένες βάσει των αναγκών του καταναλωτή και ελάχιστη δημόσια πολιτική) είναι αρχές που βοηθούν στην οικονομική ανάπτυξη. Μια αλλοίωση των βασικών κανόνων της ελεύθερης αγοράς

που θα οδηγήσει σε μια μείωση της μεταφορικής δραστηριότητας ή σε μια περιττή μείωση της προσβασιμότητας σε περισσότερες επιλογές μπορεί να επιφέρει μια μη ικανοποιητική οικονομικά μεταφορά στην οποία το οριακό κόστος θα υπερκεράσει το οριακό όφελος.

Αξίζει να υπογραμμιστεί εδώ ότι οι μεταφορές από μόνες τους δεν μπορούν να φέρουν την οικονομική ανάπτυξη. Η έλλειψη όμως των μεταφορικών υποδομών σε μια χώρα δημιουργεί εμπόδια ως προς την επίτευξη της ζητούμενης οικονομικής ανάπτυξης. Στις αναπτυσσόμενες χώρες ,για παράδειγμα, η έλλειψη των μεταφορικών υποδομών επιφέρει υψηλότερα μεταφορικά κόστη και χαμηλότερης ποιότητας μεταφοράς με μεγάλους χρόνους δημιουργώντας μια όχι και τόσο ευνοϊκή κατάσταση στην εφοδιαστική αλυσίδα. Επομένως μια επένδυση σε μια μεταφορική υποδομή, όπως για παράδειγμα σε ένα δρόμο, δημιουργεί μια τοπική οικονομική ανάπτυξη. Οι επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές ,γενικά ,θεωρούνται επενδύσεις που παράγουν πλούτο εκτός από κάποιες που γίνονται για την άνεση του ανθρώπου όπως για παράδειγμα τα πεζοδρόμια ή τα παρκινγκ που θεωρούνται επενδύσεις που σπαταλούν πλούτο βελτιώνουν όμως σημαντικά την ποιότητα ζωής του.

2.1.2 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Οι μεταφορές επιδρούν στην οικονομική δραστηριότητα με διάφορους τρόπους. Οι μεταφορές συνδέουν ανθρώπους, επιχειρήσεις και πόρους. Οι βελτιώσεις τους υποστηρίζουν πολλές φορές την οικονομική ανάπτυξη και υπάρχουν συχνά διαμάχες για το ποια μεταφορική πολιτική μεγιστοποιεί την οικονομική ανάπτυξη.

Η οικονομική ανάπτυξη αναφέρεται σε μια πρόοδο σε κάποιους στρατηγικούς στόχους της κοινωνίας. Κάποια οικονομικά μεγέθη είναι το μέσο εισόδημα των νοικοκυριών, το επίπεδο απασχόλησης, η παραγωγικότητα αγαθών και υπηρεσιών μετρούμενη με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Α.Ε.Π.) , η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, το επίπεδο πωλήσεων των επιχειρήσεων, η κερδοφορία τους, η αξία της γης και των ακινήτων, η αξία των φορολογικών εσόδων ,η αξία των

επενδύσεων, η διαφορά ανάμεσα στις κοινωνικές τάξεις . Παράλληλα υπάρχουν και άλλα επιθυμητά αποτελέσματα από την οικονομική ανάπτυξη όπως είναι η πρόοδος στην υγεία, την μακροζωία, την παιδεία, την ασφάλεια και τον περιορισμό του εγκλήματος ,την ποιότητα του περιβάλλοντος και εν γένει την ποιότητα της ζωής.

Επίσης μια μεταφορική επένδυση μπορεί να επηρεάσει την οικονομική ανάπτυξη με διάφορους τρόπους, όπως αυτοί φαίνονται παρακάτω:

- μπορεί να λειτουργήσει ως βάση για οικονομικές δραστηριότητες (μεταφορές αγαθών και προϊόντων, επαγγελματικά ταξίδια) που επηρεάζουν τα παραγωγικά κόστη και τα κόστη διανομής.
- μέσω της παραγωγικότητας, απασχόλησης και κερδών των βιομηχανιών που σχετίζονται άμεσα με τις μεταφορές.
- μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά στα έξοδα των καταναλωτών και στα εν γένει οικονομικά τους.
- στην προσβασιμότητα των ανθρώπων σε οικονομικές δραστηριότητες (μεταφορά για εκπαιδευτικούς λόγους ή για εργασιακούς ή για αγοραστικούς) δημιουργώντας εν τέλει οικονομικές ευκαιρίες.
- δημιουργώντας κάποιο κόστος-βάρος για κάποιες δραστηριότητες ,για κάποιες ομάδες ανθρώπων και για κάποιες τοπικές κοινωνίες.
- μέσω των επιδράσεων στην τοποθεσία και στην γη που θα λάβει μέρος η επένδυση.

Κάποιες από αυτές τις συνιστώσες προσμετρούνται συχνά σε διάφορες εκτιμήσεις για κάποια μεταφορική επένδυση. Άλλες πάλι υποτιμούνται ή ακόμα και παραβλέπονται. Πολλές φορές η οικονομική ανάπτυξη λειτουργεί ως αυτοσκοπός παραβλέποντας πιθανό κοινωνικό κόστος. Με αυτή την λογική ,τα αποτελέσματα της οικονομικής ανάπτυξης μετριάζονται και δεν φθάνουν στην μέγιστη ωφέλεια για τον ίδιο τον άνθρωπο. Μια συνολική ανάλυση η οποία θα οδηγεί σε ιδανικές πολιτικές για τον ίδιο τον άνθρωπο μεγιστοποιώντας την χρησιμότητά του θα πρέπει να προσμετρά και τους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης αλλά και τους κοινωνικούς και τους περιβαλλοντικούς.

2.1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (MOBILITY)

Η κινητικότητα (mobility) για μια οικονομία είναι ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά της αφού αναφέρεται στην ικανότητα και δυνατότητα μετακίνησης από ένα μέρος σε ένα άλλο είτε αναφερόμαστε σε ανθρώπους, είτε σε αγαθά είτε σε πληροφορίες. Όλες οι οικονομίες και οι περιοχές δεν απολαμβάνουν το ίδιο επίπεδο κινητικότητας. Οι οικονομίες που έχουν υψηλότερο βαθμό κινητικότητας έχουν καλύτερες προοπτικές ανάπτυξης από αυτές που δεν έχουν. Η κινητικότητα λοιπόν αποτελεί ένα βασικό παράγοντα ανάπτυξης.

Παρόλο που οι μεταφορές συνεισφέρουν στην οικονομική παραγωγικότητα, ωστόσο θα πρέπει να μην ξεχνάμε ότι δημιουργούν οικονομικά κόστη, οπότε η υπερβολική κινητικότητα μπορεί να καταστεί όσο επιζήμια όσο μια μηδαμινή κινητικότητα. Για παράδειγμα θα ήταν οικονομικά αναποτελεσματικό οι άνθρωποι να κουβαλάγανε με τα χέρια τους βαρέα αγαθά αντί να τα μεταφέρουν με ένα όχημα. Εξίσου αναποτελεσματικό οικονομικά όμως ήταν και αν οι άνθρωποι επέλεγαν να κινηθούν με ένα όχημα για μικρή απόσταση που μπορούν να διανύσουν με τα πόδια ή με ένα ποδήλατο, κτλ. Άρα μια μέση κινητικότητα στις μεταφορές είναι η ιδανική και μεγιστοποιεί την παραγωγικότητα και επομένως και την οικονομική ανάπτυξη. Παρακάτω ,στο κεφάλαιο 2.2.1 ,θα αναλυθεί περαιτέρω η φθίνουσα πορεία των οριακών οφελών πέρα από ένα βαθμό κινητικότητας.

2.1.4 ΟΙ ΑΜΕΣΕΣ ΚΑΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΡΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΣ

Όπως και άλλες οικονομικές δραστηριότητες που βασίζονται πάνω στις υποδομές έτσι και ο τομέας των μεταφορών αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της οικονομίας αντικατοπτρίζοντας την ανάπτυξη και την ευημερία του πληθυσμού του. Όταν το μεταφορικό σύστημα είναι αποτελεσματικό μπορεί να προσδίδει πολλαπλά οφέλη όπως καλύτερη πρόσβαση στις διάφορες αγορές, απασχόληση και επιπλέον επενδύσεις. Όταν το μεταφορικό σύστημα είναι ανεπαρκές ,ποσοτικά ή σε επίπεδο αξιοπιστίας ,τότε επιφέρει ένα κόστος, αποτέλεσμα των μειωμένων ή

των χαμένων αναπτυξιακών ευκαιριών. Οι μεταφορές ακόμα είναι επιφορτισμένες με ένα κοινωνικό και περιβαλλοντικό βάρος το οποίο δεν μπορεί να αγνοηθεί. Επομένως έχοντας μια γενική άποψη μπορούμε να διαχωρίσουμε τις επιδράσεις των μεταφορών σε άμεσες και έμμεσες.

❖ Άμεσες επιδράσεις που σχετίζονται με την προσβασιμότητα, και εκεί οι μεταφορές ενεργοποιούν μια πρόσβαση σε μια μεγαλύτερη αγορά και επίσης μειώνουν χρόνο και κόστος.

❖ Έμμεσες επιδράσεις που σχετίζονται με οικονομικής φύσεως επιδράσεις όπως αύξηση απασχόλησης, μείωση των τιμών των αγαθών ή υπηρεσιών και/ή την αύξηση της ποικιλίας των.

Οι έμμεσες αυτές επιδράσεις μπορούν να διακριθούν σε επιδράσεις μακροοικονομικού επιπέδου και μικροοικονομικού επιπέδου, όπως περιγράφονται παρακάτω:

➤ Σε μακροοικονομικό επίπεδο (δηλαδή η επίδραση των μεταφορών σε μια ολόκληρη οικονομία) οι μεταφορές και η κινητικότητα που προσφέρει συνδέονται ως ένα επίπεδο με τις οικονομικές εκροές, την απασχόληση και το εισόδημα μιας εθνικής οικονομίας. Στις ανεπτυγμένες χώρες οι μεταφορές παράγουν το 6%-12% του Α.Ε.Π.

➤ Σε μικροοικονομικό επίπεδο (δηλαδή η επίδραση των μεταφορών σε συγκεκριμένους τομείς της οικονομίας) οι μεταφορές συνδέονται με το κόστος του παραγωγού, του καταναλωτή και της παραγωγής. Η αξία λοιπόν συγκεκριμένων μεταφορικών δραστηριοτήτων και των υποδομών μπορεί να επιμεριστεί σε κάθε τομέα της οικονομίας ξεχωριστά. Τα κόστη μεταφοράς αποτελούν το 10% με 15% των εξόδων ενός μέσου νοικοκυριού ενώ παράλληλα αποτελούν περίπου το 4% του συνολικού κόστους μιας μονάδας βιομηχανικού προϊόντος, αν και αυτό το νούμερο αλλάζει από τον έναν τομέα της βιομηχανίας στον άλλον.

Όταν εκτιμάται η σημασία και η επίδραση της μεταφοράς στην οικονομία το συχνότερο σφάλμα είναι να επικεντρωθεί το ενδιαφέρον στα μεταφορικά κόστη τα οποία τείνουν να είναι ιδιαίτερα μικρά σε σχέση με την αξία του τελικού προϊόντος (5%-10%). Οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό οικονομικό παράγοντα στην παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών αφού κάποιες μικρές αλλαγές σε αυτές μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές επιδράσεις στο ανά μονάδα κόστος ,στις τοποθεσίες και τελικώς στην συνολική επίδοση. Ένα αποτελεσματικό μεταφορικό σύστημα με μοντέρνες υποδομές δημιουργεί σημαντικές οικονομικές αλλαγές ,περισσότερες εκ των οποίων έχουν θετικό αντίκτυπο στην οικονομική δραστηριότητα. Δημιουργεί κυρίως την καλύτερη πρόσβαση στην αγορά συνδέοντας τους παραγωγούς με τους καταναλωτές. Οι κυριότερες επιδράσεις των μεταφορών στις οικονομικές διαδικασίες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν όπως παρατίθενται παρακάτω:

- Γεωγραφική ειδίκευση. Οι βελτιώσεις στις μεταφορές και στις επικοινωνίες ευνοεί την διαδικασία της γεωγραφικής ειδίκευσης και αυξάνει την παραγωγικότητα και αλληλεπίδραση μεταξύ περιοχών. Μια οικονομική μονάδα τείνει να παράγει προϊόντα και υπηρεσίες με τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό κεφαλαίου, εργατικού δυναμικού και πρώτων υλών. Μια συγκεκριμένη περιοχή λοιπόν τείνει να εξειδικεύεται στην παραγωγή συγκεκριμένων αγαθών και υπηρεσιών στα οποία έχει την δυνατότητα να καταφέρνει καλύτερα αποτελέσματα στην παραγωγή τους σε σύγκριση με άλλες περιοχές αρκεί να υπάρχει η ανάλογη μεταφορική ικανότητα για το μετέπειτα εμπόριό τους. Εάν η γεωγραφική ειδίκευση λοιπόν στηρίζεται από ικανό μεταφορικό σύστημα ,αυξάνεται η οικονομική παραγωγικότητα. Αυτή η διαδικασία στην οικονομική θεωρία ονομάζεται συγκριτικό πλεονέκτημα.

- Δημιουργία οικονομίων κλίμακας. Ένα αποδοτικό μεταφορικό σύστημα πέραν από τα οφέλη που δημιουργεί στο κόστος , στους χρόνους παράδοσης και στην αξιοπιστία του συστήματος , παράλληλα δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες μεταφοράς των προϊόντων σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Αυτό διευκολύνει την μαζική παραγωγή των προϊόντων μέσω οικονομίων κλίμακας γιατί μπορούν τα προϊόντα αυτά να απευθυνθούν σε μεγαλύτερες αγορές. Ακόμα με το concept “just in time” που ακολουθείται στην αποστολή των προϊόντων επιτυγχάνονται καλύτεροι χρόνοι παράδοσης των μεταφερομένων προϊόντων, μειωμένες ανάγκες

αποθήκευσης αλλά και καλύτερη αντίδραση στην αλλαγή των τάσεων της αγοράς. Επομένως όσο πιο αποτελεσματικό γίνεται ένα μεταφορικό σύστημα τόσο περισσότερες αγορές μπορούν να καλυφθούν και τόσο μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας επιτυγχάνονται.

- Αύξηση του ανταγωνισμού. Όταν ένα μεταφορικό σύστημα είναι αποτελεσματικό η δυνητική αγορά για ένα προϊόν ή υπηρεσία αυξάνεται, αυξάνοντας και αυτό με την σειρά του τον ανταγωνισμό. Μια μεγαλύτερη γκάμα τελικών προϊόντων για τον καταναλωτή μειώνει το τελικό κόστος του προϊόντος ή υπηρεσίας και προωθεί την ποιότητα και την καινοτομία. Το παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον που εκτείνεται σε όλον τον κόσμο.

- Αύξηση αξίας της γης. Περιοχές οι οποίες γειτνιάζουν ή καλύπτονται από καλά μεταφορικά συστήματα τείνουν να έχουν υψηλότερη αξία λόγω της χρησιμότητας που μπορούν να προσφέρουν σε πολλές δραστηριότητες. Ωστόσο μπορεί να ισχύει και το ακριβώς αντίθετο όσον αφορά για κατοικήσιμη γη. Πολλές περιοχές π.χ. που βρίσκονται κοντά σε αεροδρόμια ή αυτοκινητοδρόμους χάνουν μέρος της αξίας τους όσον αφορά για χρήση κατοικίας λόγω περιβαλλοντολογικής ρύπανσης ή ηχορρύπανσης.

- Ακόμα οι μεταφορές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη μέσω της δημιουργίας θέσεων εργασίας και στις οικονομικές δραστηριότητες που προέρχονται από αυτήν. Δημιουργούνται πολλές θέσεις εργασίας άμεσα συνδεδεμένες (μεταφορείς) αλλά και έμμεσα (ασφαλιστές μεταφορών, συσκευαστές, ταξιδιωτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, κλπ).

2.1.5 Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Οι μοντέρνες τάσεις έχουν υπογραμμίσει ότι η οικονομική ανάπτυξη βασίζεται όλο και λιγότερο από τους φυσικούς πόρους και περισσότερο από το πως αυτοί συνδέονται μεταξύ τους. Ενώ λοιπόν οι φυσικοί πόροι παραμένουν το θεμέλιο της οικονομικής δραστηριότητας, η εμπορευματοποίηση της οικονομίας έχει συνδεθεί με την υψηλότερου επιπέδου ροή των αγαθών. Ταυτόχρονα οι φυσικοί πόροι, το κεφάλαιο και η εργασία έχουν επιδείξει αυξημένα επίπεδα

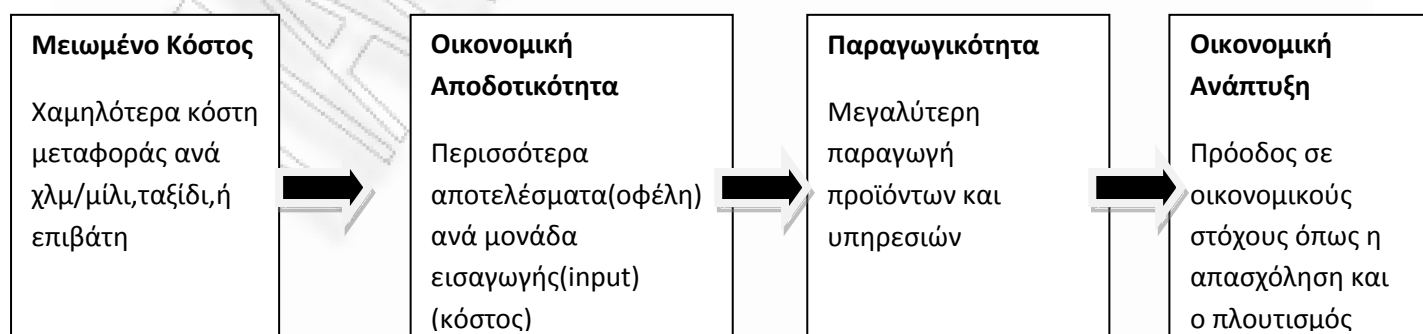
κινητικότητας. Αυτό συγκεκριμένα έχει συντελέσει στο να ωφελούνται οι πολυεθνικές εταιρίες σε δύο συγκεκριμένες αγορές:

I. Στην αγορά των αγαθών. Υπάρχει μεγάλη βελτίωση στην ικανότητα των εταιριών να έχουν πρόσβαση σε όλο και περισσότερες πρώτες ύλες αλλά και μεγαλύτερη πρόσβαση αντίστοιχα σε περισσότερους πελάτες. Επομένως οι μεταφορές πολλαπλασιάζουν τις ευκαιρίες για απόκτηση πρώτων υλών και την πώληση μιας ποικιλίας αγαθών απαραίτητων για την διαδικασία παραγωγής τελικών προϊόντων.

II. Στην αγορά εργατικού δυναμικού. Βελτιώνεται η πρόσβαση το εργατικού δυναμικού σε τοπική κλίμακα μειώνοντας το κόστος πρόσβασης των εργαζομένων στον χώρο εργασίας τους ή σε παγκόσμια κλίμακα με την χρησιμοποίηση φθηνότερου εργατικού δυναμικού που ελλείπει των μεταφορικών υποδομών δεν θα ήταν δυνατή η χρησιμοποίησή του.

2.1.5.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η οικονομική αποδοτικότητα αναφέρεται στην αναλογία των συνολικών ωφελειών με τις δαπάνες. Μια αυξημένη οικονομική αποδοτικότητα αυξάνει την παραγωγικότητα (ποσότητα παραχθέντων αγαθών) και αυτή με τη σειρά της αυξάνει την οικονομική ανάπτυξη όπως διευκρινίζεται παρακάτω. Τα συστήματα διανομής(logistics) είναι ο τρόπος μεγιστοποίησης της αποδοτικότητας ενός μεταφορικού συστήματος.



Η αυξανόμενη αποδοτικότητα των μεταφορικών συστημάτων παρέχει αυξημένη παραγωγικότητα που αυτή με τη σειρά της επηρεάζει την οικονομία με διάφορους τρόπους. Για παράδειγμα τα μειωμένα έξοδα αποστολής μπορούν να αυξήσουν τα κέρδη μιας επιχείρησης, να μειώσουν τις τιμές λιανικής των προϊόντων, να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών (συχνότερες παραδόσεις) ,να επιφέρουν μεγαλύτερο κέρδος στο κράτος λόγω αυξημένων φορολογικών εσόδων ή κάποιο συνδυασμό από όλα αυτά. Ακόμα και μια μέτρια αύξηση της αποδοτικότητας μπορεί να παρέχει σημαντικά οφέλη.

Η αποδοτικότητα αυξάνεται εάν τα κόστη των μεταφορικών πόρων (συμπεριλαμβανομένου του χρόνου, της γης, του ρίσκου και της ενέργειας) μειώνονται ή εάν η αξία που παρέχεται από την μεταφορική δραστηριότητα αυξάνεται. Για παράδειγμα η αποδοτικότητα ενός μεταφορικού συστήματος μπορεί να αυξηθεί εάν δίνεται προτεραιότητα σε υψηλότερης αξίας ταξίδια έναντι χαμηλότερης αξίας ταξιδιών δηλαδή, για παράδειγμα, να δίνεται προτεραιότητα σε όχημα που μεταφέρει φορτίο ή ανθρώπους που έχει €100 κόστος ευκαιρίας ανά ώρα έναντι ενός που έχει μόνο €10 κόστος ευκαιρίας ανά ώρα. Γι' αυτό το λόγο η αποδοτική τιμολόγηση δρόμων και χώρων στάθμευσης ,η οποία δοκιμάζει την προθυμία των χρηστών να πληρώσουν για τον δρόμο ή για τον χώρο στάθμευσης ,μπορεί να αυξήσει την αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος ακόμα και αν αυτό οδηγήσει στον περιορισμό της συνολικής κυκλοφορίας των οχημάτων.

Ο τελικός σκοπός (ή αποτέλεσμα) μιας μεταφοράς είναι η δυνατότητα πρόσβασης ,δηλαδή η απρόσκοπτη δυνατότητα των ανθρώπων και της βιομηχανίας να έχουν πρόσβαση στους επιθυμητούς πόρους ,τις υπηρεσίες και τις αγορές, που μπορούν να συμπεριλαμβάνουν πρώτες ύλες, εργατικό δυναμικό, τα εργοτάξια, επαγγελματικές υπηρεσίες, επαγγελματικές συναντήσεις, πελάτες και διανομείς. Η αυξημένη προσβασιμότητα (μείωση χρόνων ,χρημάτων ή κινδύνου για να βρεθούν πόροι και υπηρεσίες) οδηγεί σε μια αυξημένη παραγωγικότητα.

Ο συμβατικός προγραμματισμός τείνει να βασιστεί πάνω στην κινητικότητα. Υποθέτει δηλαδή ότι η μεταφορά σημαίνει ταξίδι ενός οχήματος και αξιολογεί την απόδοση ενός μεταφορικού συστήματος χρησιμοποιώντας την ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων , χιλιόμετρα ανά λίτρο βενζίνης(ή μίλια ανά γαλόνι) , cents ανά χιλιόμετρο για επιβάτη, και τόπος ανά δολάριο ,που αντανακλούν την

ταχύτητα και την προσιτότητα (affordability) ενός μεταφορικού μέσου και έτσι ευνοούνται οι βελτιώσεις των μεταφορών που βασίζονται στο αυτοκίνητο και την αντίστοιχη αυξημένη χρήση γης. Στον προγραμματισμό των μεταφορών η ανάλυση που βασίζεται στην προσβασιμότητα επεκτείνει το εύρος των επιδράσεων και των επιλογών. Για παράδειγμα αυτού του είδους η ανάλυση αναγνωρίζει ότι η εξάπλωση της χωρικής έκτασης μιας μεταφορικής υποδομής μπορεί να αυξήσει την απόσταση μεταξύ των προορισμών και έτσι παράλληλα και το κόστος της προσβασιμότητας ενώ οι τηλεπικοινωνίες και οι υπηρεσίες διανομής θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν μια κοστοβόρα φυσική μεταφορά.

Ο προγραμματισμός που βασίζεται στην προσβασιμότητα διευρύνει το εύρος των επιλογών που μπορούν να υπάρξουν για να λυθούν κάποια προβλήματα σε μια μεταφορική διαδικασία ,συμπεριλαμβάνοντας στρατηγικές οι οποίες μειώνουν την χρήση του ιδιωτικού μεταφορικού μέσου βελτιώνοντας εναλλακτικές μορφές (περπάτημα, χρήση του ποδηλάτου, χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς), ενθαρρύνοντας πιο αποτελεσματική χρήση υφιστάμενων μεταφορικών υποδομών (πιο χρήσιμο οδικό δίκτυο, βελτίωση χώρων στάθμευσης, πιο αποτελεσματική τιμολόγηση καυσίμων) και βελτιώνοντας τα υποκατάστατα της ανάγκης για μετακίνηση (κινητικότητα) όπως είναι οι τηλεπικοινωνίες και η χρήση υπηρεσιών διανομής προϊόντων. Εάν για παράδειγμα μπορεί κάποιος χρήστης να πεισθεί να χρησιμοποιήσει το ποδήλατό του ή ένα μέσο μαζικής μεταφοράς όταν αυτό είναι δυνατόν ώστε να μην χρησιμοποιήσει το προσωπικό του μέσο μεταφοράς ,τα υψηλότερης αξίας μέσα (π.χ. λεωφορεία, φορτηγά που μεταφέρουν προϊόντα, επείγοντα περιστατικά) θα μπορέσουν να ταξιδέψουν απρόσκοπτα δίχως την κοστοβόρα συμφόρηση που συχνά παρατηρείται.

2.1.6 ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ενώ οι περισσότερες οικονομικές επιδράσεις των μεταφορών είναι θετικές, ωστόσο υπάρχουν και κάποιες σημαντικές αρνητικές οι οποίες επηρεάζουν τα άτομα ξεχωριστά ή ακόμα και μια ολόκληρη κοινωνία. Οι πιο σημαντικές είναι οι ακόλουθες:

I. Έλλειψη κινητικότητας.

Λόγω του ότι η κινητικότητα αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά οικονομικά οφέλη μιας μεταφοράς, η δυνατότητα απόκτησής της δημιουργεί σημαντικές διαφορές ευκαιριών ανάμεσα στα άτομα μιας κοινωνίας. Η ανάγκη για μετακίνηση πολλές φορές δεν συμπίπτει με τις οικονομικές δυνατότητες ενός ατόμου ή με την έλλειψη χρόνου για μετακινήσεις ενός ατόμου ή ακόμα και με την έλλειψη πρόσβασης που μπορεί να έχει το άτομο αυτό. Επομένως η ανάγκη των ατόμων μιας κοινωνίας για μετακίνηση εξαρτώνται από το κοινωνικοοικονομικό τους status με τις υψηλότερες κοινωνικές ομάδες να απολαμβάνουν υψηλότερη κινητικότητα δημιουργώντας έτσι μια κοινωνικοοικονομική διαφορά. Δημιουργείται ακόμα άνιση κατανομή στις μετακινήσεις και λόγω φύλου, λόγω του ότι οι γυναίκες τείνουν να έχουν χαμηλότερο εισόδημα από τους άνδρες. Αυτές οι άνισες προσβάσεις στην μετακίνηση δημιουργούνται κυρίως σε μεγάλης απόστασης ταξίδια. Με την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών για παράδειγμα ένα συγκεκριμένο ποσοστό ανθρώπων απολαμβάνει υψηλή κινητικότητα είτε για επαγγελματικούς σκοπούς είτε για σκοπούς αναψυχής ενώ η μεγάλη πλειονότητα των ανθρώπων του κόσμου που δεν μπορεί να ταξιδέψει με αεροπλάνο για οικονομικούς λόγους, έχει μικρή κινητικότητα. Το πρόβλημα αναμένεται να οξυνθεί αλλά αλλάζοντας και το κριτήριο του εισοδήματος σε ηλικιακό κριτήριο αφού ο πληθυσμός στον αναπτυγμένο κόσμο θα γεράσει περισσότερο. Αναμένεται ως το 2020 περίπου το 10% του παγκόσμιου πληθυσμού (719 εκατομμύρια άνθρωποι) να είναι άνω των 60 ετών ενώ ως το 2050 το ποσοστό θα έχει ανέλθει στο 16% (1,492 εκατομμύρια άνθρωποι)

II. Διαφορές κόστους

Περιοχές με χαμηλή προσβασιμότητα (δυσπρόσιτες, άγονες περιοχές) τείνουν να έχουν υψηλότερο κόστος για πολλά προϊόντα (μερικές φορές και για αναγκαία προϊόντα όπως φαγητό ή πετρέλαιο) αφού χρειάζεται να εισαχθούν συχνά μέσω μακρινών αποστάσεων. Το αποτέλεσμα υψηλότερου μεταφορικού κόστους παρεμποδίζει την ανταγωνιστικότητα αυτών των περιοχών και περιορίζει ευκαιρίες ανάπτυξής τους. Καταναλωτές και βιομηχανίες πληρώνουν ακριβότερα τα ίδια προϊόντα και υπηρεσίες έχοντας άμεσο αντίκτυπο στο εισόδημά τους και στην ανταγωνιστικότητά τους.

III. Συμφόρηση

Λόγω της αυξημένης χρησιμοποίησης των μεταφορικών συστημάτων έχει προκληθεί μια αυξημένη χρήση συγκεκριμένων κοινών διαδρομών ενός μεταφορικού συστήματος η οποία υπερέχει των προδιαγραφών του. Αποτέλεσμα μιας τέτοιας κατάστασης είναι η συμφόρηση η οποία συνδέεται με αυξημένα κόστη ,καθυστερήσεις και σπατάλη ενέργειας. Ειδικότερα συστήματα διανομών που βασίζονται στην γρήγορη μεταφορά είναι τα πιο ευάλωτα από το πρόβλημα της συμφόρησης.

IV. Ατυχήματα.

Η χρήση των μεταφορικών συστημάτων και των υποδομών τους δεν είναι πάντα ασφαλής για τον άνθρωπο. Κάθε μηχανοκίνητο μεταφορικό μέσο ενέχει κάποιο στοιχείο κινδύνου ή ενόχλησης. Κατά καιρούς έχουν συμβεί τραυματισμοί , ζημιές ή ακόμα και θάνατοι λόγω ανθρωπίνου λάθους στο χειρισμό ενός μηχανοκίνητου μέσου ή λόγω κάποιας δυσλειτουργίας μιας μηχανής. Τα ατυχήματα σε μια μεταφορική διαδικασία τείνουν να συμβαίνουν ανάλογα με την χρήση των μεταφορικών συστημάτων, όσο συχνότερη είναι η χρήση τους τόσο συχνότερα συναντώνται και ατυχήματα. Τα ατυχήματα έχουν σημαντικές κοινωνικοοικονομικές επιδράσεις συμπεριλαμβάνοντας το τομέα της υγείας ,της ασφάλισης, της απώλειας ή ζημιάς περιουσίας ή την απώλεια ζωής. Το αντίστοιχο επίπεδο ασφάλειας εξαρτάται από την μορφή της μεταφοράς και από την ταχύτητα υπό την οποία συμβαίνει ένα ατύχημα. Καμία μορφή μεταφοράς δεν είναι απολύτως ασφαλής αλλά οι οδικές μεταφορές παραμένουν το πιο επικίνδυνο μέσο μεταφοράς , και τα ατυχήματα σε αυτές αποτελούν το 90% από όλα τα μεταφορικά ατυχήματα. Η Κίνα έχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά θανατηφόρων αυτοκινητιστικών ατυχημάτων παγκοσμίως με περισσότερους από 110,000 θανάτους τον χρόνο (300 θάνατοι ανά ημέρα) λόγω κυρίως της πρόσφατης ανάπτυξης των ιδιόκτητων αυτοκινήτων (στοιχεία 2009).

Οι εκπομπές ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές έχουν ευρύ αντίκτυπο στο περιβάλλον και κυρίως σε τέσσερα στοιχεία:

a) Ποιότητα ατμόσφαιρας . Οι εκπομπές ρύπων των μέσων μεταφοράς ρυπαίνουν το περιβάλλον λόγω της χρήσης μηχανών εσωτερικής καύσης και

συνδέονται με την παγκόσμια κλιματική αλλαγή και τις επιπτώσεις της. Κάποιες εκπομπές αερίων μπορούν να προκαλέσουν στον άνθρωπο αναπνευστικά προβλήματα και να επιδεινώσουν ήδη υφιστάμενα καρδιαγγειακά προβλήματα. Στις αστικές περιοχές περίπου το 50% της ρύπανσης του αέρα οφείλεται στην χρήση των αυτοκινήτων.

b) Ηχορρύπανση. Ο θόρυβος μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην υγεία των ανθρώπων αλλά κυρίως να μειώσει το επίπεδο ευζωίας του. Η ηχορρύπανση μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στον άνθρωπο ανάλογα με το μέγεθός της. Ο θόρυβος από τα μεταφορικά μέσα μπορεί να δημιουργήσει μια απλή ενόχληση, ή ακόμα να προκαλέσει κάποια λειτουργική ενόχληση(διαταραχή ύπνου, μείωση παραγωγικότητας στον χώρο εργασίας) ή ακόμα και κάποιο πρόβλημα υγείας(κόπωση, προβλήματα ακοής). Ο θόρυβος και οι δονήσεις της γης που δημιουργούν τα τρένα, τα φορτηγά και τα αεροπλάνα όταν είναι σε περιοχές που γειτνιάζουν με αεροδρόμια, αποτελούν μεγάλο πρόβλημα για τους κατοίκους τους.

c) Η ποιότητα του νερού. Συχνά παρατηρούνται είτε σκοπίμως είτε λόγω ατυχημάτων απορροές ρυπαντικών από μεταφορικά μέσα (π.χ. λάδια) τα οποία καταλήγουν ή σε επίγεια νερά ή στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα με αποτέλεσμα την μόλυνσή τους.

d) Χρησιμοποίηση γης. Αν αναλογιστεί κανείς το μέγεθος των υποδομών και του εξοπλισμού των μεταφορικών συστημάτων ,εύκολα μπορούμε να καταλάβουμε ότι πίνουν μεγάλο μέρος γης. Επιπλέον πολλές φορές αυτές οι υποδομές όταν σχεδιάζονται δεν αναλογίζονται το αισθητικό κομμάτι ,αποτελώντας πολλές φορές(π.χ. οι αυτοκινητόδρομοι σε μια αστική περιοχή) αρνητικό στοιχείο στην ποιότητα ζωής των τριγύρω κατοίκων.

2.1.6.1 10 ΤΡΟΠΟΙ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η σχέση της μεταφοράς με την οικονομική ανάπτυξη στηρίζεται κυρίως στην ικανότητα των νέων επενδύσεων να μειώσουν το μεταφορικό κόστος σε

επιχειρησιακό και ατομικό επίπεδο. Με αυτόν τον τρόπο μια επένδυση σε έναν αυτοκινητόδρομο για παράδειγμα ή σε μία άλλη μεταφορική εγκατάσταση βελτιώνει την παραγωγικότητα αφού δίνει την δυνατότητα να παραχθούν περισσότερες μονάδες προϊόντος ανά μονάδα χρήματος που δαπανάται για τις εισροές. Αυτό επιφέρει μια οικονομική ανάπτυξη λόγω της παραγωγής περισσότερου προϊόντος και της δημιουργίας εισοδήματος σε μια δεδομένη, εξεταζόμενη περιοχή.

Στις μεταφορές μπορούν να υπάρξουν τρεις βασικοί τρόποι ώστε να μειωθεί το κόστος του ταξιδιού και να καταστεί ανταγωνιστικότερη η μεταφορά και είναι οι ακόλουθοι: α) μείωση χρόνου ταξιδιού, β) μείωση κόστους ατυχημάτων και ,γ) μείωση λειτουργικού κόστους οχημάτων.

Πέραν όμως από την ύπαρξη των μεταφορών που πράγματι αποτελεί προϋπόθεση για μια οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να ισχύουν και κάποιες άλλες βασικές αρχές που να στηρίζουν την ικανότητα των μεταφορικών επενδύσεων ώστε να έχουν θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανταγωνιστικότητα μιας περιοχής. Δέκα από αυτές τις αρχές που είναι ιδιαίτερα σημαντικές παρατίθενται παρακάτω (David J. Forkenbrock,2002) :

i. Βελτιώσεις στην αξιοπιστία. Οι παραδοσιακές αναλύσεις που σχετίζονται με τις μεταφορικές επενδύσεις λαμβάνουν εσφαλμένα μόνο υπόψη τους χρόνους ταξιδιού από ένα προορισμό σε έναν άλλο . Όμως οι επιχειρήσεις αυξανόμενα αναγνωρίζουν ότι η αξιοπιστία ενός μεταφορικού συστήματος είναι που παίζει τον σημαντικότερο ρόλο ,δηλαδή η μικρότερη δυνατή απόκλιση των πραγματικών χρόνων παράδοσης από τους προαναφερόμενους. Η αξιοπιστία λοιπόν ενός συστήματος είναι που πραγματικά αυξάνει την παραγωγικότητα.

ii. Επιχειρήσεις συσχετιζόμενες με την μεταφορά. Για πολλές επιχειρήσεις η μεταφορά αποτελεί και έναν σημαντικό παράγοντα εισροής που παίρνει μέρος στην διαδικασία της παραγωγής και έχει άμεσο αντίκτυπο για το αποτέλεσμα-εκροές. Πρέπει λοιπόν να καθορίζεται η μοναδική αξία της μεταφοράς για κάθε επιχείρηση ξεχωριστά ώστε να καθορίζεται το βέλτιστο επίπεδο της αξίας της ανάλογης επένδυσης.

iii. Αποτελεσματικότητα ενός διαμεταφορικού/ διατροφικού συστήματος. Οι παραδοσιακές αναλύσεις των μεταφορών συχνά συγκεντρώνονται στα

αποτελέσματα από μειώσεις κόστους λόγω της μείωσης του χρόνου ταξιδιού από ένα συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο. Αντιθέτως ένας καλύτερος δείκτης για την αποτελεσματικότητα ενός προτεινόμενου μεταφορικού επενδυτικού προγράμματος είναι μια πιο συγκεντρωτική θεώρηση και σε σχέση με τα άλλα μέσα ώστε να επιλέγεται το ιδανικότερο.

iv. Βελτιώσεις ασφαλείας. Από έρευνες έχει διαπιστωθεί ότι περίπου το 5.7% στο κόστος της μεταφοράς με φορτηγά και το 16% του κόστους μεταφοράς με σιδηρόδρομο οφείλεται σε συγκρούσεις οχημάτων και ατυχήματα γενικότερα. Η μείωση λοιπόν του κόστους των ατυχημάτων εκτός από τα κοινωνικά οφέλη οδηγεί και σε βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

v. Κίνητρα για τους κατασκευαστές. Οι καθυστερήσεις που συχνά συναντώνται στις κατασκευές μεταφορικών υποδομών (δρόμοι, σιδηρόδρομοι, λιμάνια, κτλ.) συχνά δημιουργούν πρόβλημα στην απρόσκοπτη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών και έτσι αποτελούν ένα βάρος για την παραγωγικότητα. Θα πρέπει λοιπόν να δίνονται κίνητρα στους κατασκευαστές για την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων ή και ακόμα για την παράδοση των έργων σε προγενέστερους χρόνους από τους συμφωνηθέντες.

vi. Κοινωνική δικαιοσύνη. Θα πρέπει να αποφεύγεται, οι όποιες αρνητικές επιπτώσεις μιας μεταφορικής επένδυσης (ρύπανση, μόλυνση, ηχορρύπανση, κτλ) να απειλούν τα χαμηλότερου εισοδήματος στρώματα μιας κοινωνίας και αυτό γιατί σε μια τέτοια περίπτωση θα δημιουργείτο μια διαταραχή στην κοινωνική αρμονία με μια ακόλουθη δυσμενή εξέλιξη ενός πιθανού θετικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

vii. Σχεδιασμός χρήσης γης. Ένας ορθός και σωστά μελετημένος σχεδιασμός χρήσης γης που μειώνει σε αριθμό και σε διάρκεια τα ταξίδια μετακίνησης μπορεί να μειώσει το κόστος για μεταφορά.

viii. Προαπαιτούμενοι παράγοντες ανάπτυξης. Όταν υπάρχουν ήδη παράγοντες όπως χαμηλό κόστος εργασίας, επάρκεια φυσικών πόρων –πρώτων υλών, και άλλες υποδομές, οι μεταφορικές επενδύσεις μπορούν να αποδώσουν τα μέγιστα στην οικονομική ανάπτυξη με βελτιώσεις στην προσβασιμότητα ή στην κινητικότητα.

ix. Συνολική εικόνα για τα αποτελέσματα των μορφών μεταφοράς. Για να γίνει δυνατή η σύγκριση των διάφορων μορφών μεταφοράς μεταξύ τους θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες κόστους και ωφέλειας που έχει το κάθε

μέσον ξεχωριστά . Έτσι θα γίνεται δυνατή η λήψη της ορθότερης απόφασης για επένδυση στο καταλληλότερο και πιο συμφέρον μέσο.

χ. Αποτελεσματικότητα του μεταφορικού συστήματος συνολικά. Όταν λαμβάνεται απόφαση για μια μεταφορική επένδυση σε ένα συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς ,εκτιμώνται οι θετικές επιπτώσεις που θα έχει αυτή η επένδυση ως προς το μεταφορικό κόστος και ως προς την βελτίωση της προσβασιμότητας του χρήστη. Όμως παράλληλα θα πρέπει να ελέγχεται και η επίδραση αυτής της επένδυσης σε όλο το μεταφορικό σύστημα ώστε να ελέγχεται το κατά πόσο ωφέλησε πραγματικά την μεταφορική υπηρεσία σε όλο το φάσμα του συστήματος ,σε σχέση δηλαδή και με τις άλλες μορφές μεταφοράς.

2.2 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Τα οικονομικά οφέλη από μια βελτίωση των μεταφορών συναντώνται κυρίως στην αυξημένη παραγωγικότητα (οφέλη στα οικονομικά αποτελέσματα των επιχειρήσεων ή των κυβερνήσεων). Μια βελτίωση από μειωμένο κόστος μεταφοράς σε έναν καταναλωτή δημιουργεί κάποιο όφελος στον ίδιο αλλά δεν αυξάνει την παραγωγικότητα, το επίπεδο απασχόλησης ή τα εισοδήματα του συνόλου. Έτσι λοιπόν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι οι επιδράσεις στην παραγωγικότητα και την οικονομική ανάπτυξη από μια βελτίωση σε ένα σύστημα μεταφορών ποικίλλουν ανάλογα με τον σκοπό του ταξιδιού. Βελτιώσεις σε μεταφορές φορτίων, υπηρεσιών διανομής και επαγγελματικών μεταφορών τείνουν να οδηγούν σε μεγαλύτερα οφέλη οικονομικής ανάπτυξης. Οι βελτιώσεις σε κοινωνικά μέσα μεταφοράς τείνουν να έχουν ως αποτέλεσμα αυξημένη παραγωγικότητα εάν αυξάνουν τις ευκαιρίες εκπαίδευσης και απασχόλησης στους εργαζομένους και την διασύνδεση των εργαζομένων με τους χώρους εργασίας τους. Οι βελτιώσεις των μεταφορικών συστημάτων για ταξίδια ιδιωτών (φθηνότερα και γρηγορότερα ταξίδια αναψυχής ή για κοινωνικούς σκοπούς) μπορεί να ωφελούν τους χρήστες τους αλλά δεν αυξάνουν την παραγωγικότητα ,τα επίπεδα απασχόλησης ή το εισόδημα.

2.2.1 ΟΡΙΑΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

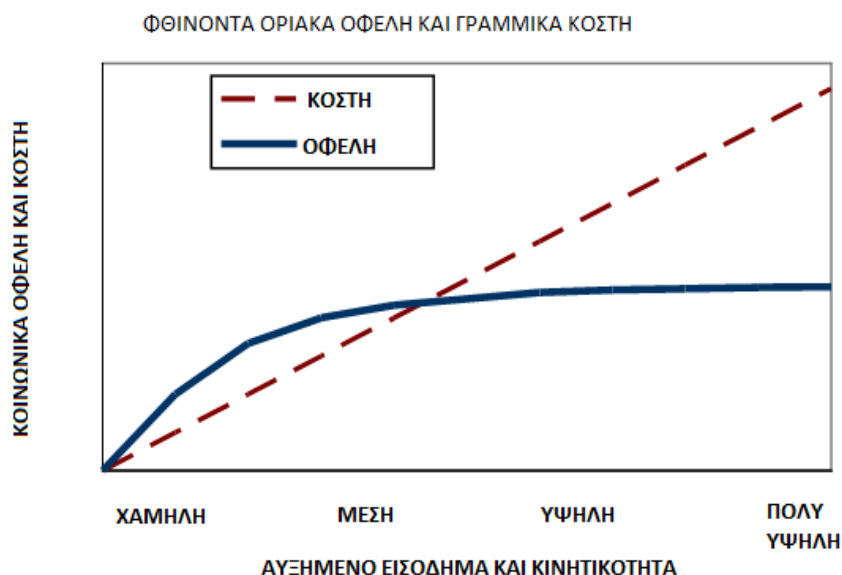
Τα επιθυμητά αποτελέσματα μιας οικονομικής ανάπτυξης, όπως έχουμε ισχυριστεί προηγουμένως, είναι η ευημερία των ανθρώπων της κοινωνίας που εισέρχεται σε αυτήν την ανάπτυξη. Το ΑΕΠ των κατοίκων μιας κοινωνίας μπορεί να αποτελεί ένα σημαντικό οικονομικό δείκτη που παρουσιάζει την οικονομική κατάσταση των κατοίκων αλλά δεν είναι αποκλειστικά ο μόνος δείκτης για το πραγματικό επίπεδο ευζωίας που χαίρουν τα άτομα μιας κοινωνίας. Υπάρχουν κάποιοι άλλοι παράμετροι πέραν του ΑΕΠ που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την κρίση για το επίπεδο ευημερίας των ανθρώπων όπως είναι η υγεία και η μακροζωία, οι ευκαιρίες εκπαίδευσης, η κοινωνική δικαιοσύνη και ισότητα, οι ευκαιρίες απασχόλησης, η ποιότητα του περιβάλλοντος, δείκτες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μαζί με τα επίπεδα της παραγωγικότητας και του πλούτου.

Όταν λοιπόν μιλάμε για τα αποτελέσματα μιας μεταφορικής επένδυσης πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη πέρα από τα καθαρά οικονομικά κριτήρια και τα προαναφερθέντα. Μια ανάπτυξη της οικονομίας μικρή σημασία έχει εάν δεν καταλήγει στο να βελτιώνει το πραγματικό επίπεδο ποιότητας ζωής των ανθρώπων μιας κοινωνίας.

Αυτοί οι παράμετροι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη λόγω των φθινόντων οριακών οφελών κυρίως όταν μια κοινωνία γίνεται πλουσιότερη και μετακινείται όλο και περισσότερο. Μια αύξηση από τα χαμηλά εισοδήματα σε μεσαία εισοδήματα τείνει να παρουσιάζει μεγάλα οφέλη στην ευημερία των ανθρώπων, όμως πέραν από αυτό το σημείο που οι άνθρωποι έχουν αποκτήσει τα βασικά υλικά αγαθά ο περισσότερος πλούτος τους προσφέρει μικρότερο όφελος και παράγοντες όπως η υγεία, ο προσωπικός ελεύθερος χρόνος, η οικογένεια και οι φίλοι, η σωματική υγεία, ο σεβασμός του κοινωνικού περίγυρου και η θέση στην κοινωνία (status) αποκτούν σημαντικότερη θέση στις προτεραιότητές τους. Παρομοίως, όσον αφορά την κινητικότητα, μια αύξηση από το χαμηλό επίπεδο κινητικότητας σε μια μέση κινητικότητα (για παράδειγμα από το περπάτημα στον συνδυασμό περπατήματος, χρήσης ποδηλάτου, χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς και χρήσης αυτοκινήτου) τείνει να οδηγεί σε μεγάλα οφέλη ενώ μια ακόμα περισσότερη κινητικότητα τείνει σε μικρότερα οριακά οφέλη λόγω του ότι κόστη όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και η ατμοσφαιρική ρύπανση

αυξάνονται. Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 2.1) φαίνονται οι καμπύλες των οριακών οφελών που είναι μετά από ένα σημείο φθίνουσα και η καμπύλη των κοστών που είναι αύξουσα γραμμική.

Διάγραμμα 2.1



Αυξάνοντας από το χαμηλό επίπεδο στο μέσο επίπεδο εισοδήματος και κινητικότητας προσδίδει μεγαλύτερα οφέλη ενώ τα οριακά οφέλη τείνουν να μειώνονται όταν το εισόδημα και η κινητικότητα αυξάνεται, ενώ τα συνολικά κόστη (συμπεριλαμβανομένων των κόστων όπως η συμμόρφωση, ο κίνδυνος ατυχημάτων και το κόστος ρύπανσης) αυξάνονται γραμμικά.

Πηγή: Evaluating Transportation Economic Development Impact, T.Litman, 2010

2.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

2.3.1 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους για να ενισχυθεί η οικονομική ανάπτυξη είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας του μεταφορικού συστήματος με την μείωση των πόρων (χρήμα, χρόνος, γη, επιχειρηματικός κίνδυνος, κτλ) που χρειάζονται για ένα συγκεκριμένο επίπεδο προσβασιμότητας ειδικότερα όσο αφορά παραγωγικές δραστηριότητες όπως την διανομή φορτίων και υπηρεσιών και των επαγγελματικών ταξιδιών. Οι βελτιώσεις

στις μεταφορές συνέβαλαν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη κατά τους προηγούμενους αιώνες και παρόλο που το περιθώριο βελτιώσεων έχει μειωθεί ακόμα και τώρα μια βελτίωση της αποτελεσματικότητας μπορεί να παράσχει σημαντικά οφέλη σε μια οικονομία βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητα μιας συγκεκριμένης επιχείρησης ή ακόμα και μιας ολόκληρης περιοχής. Οι βελτιώσεις στην μεταφορική αποτελεσματικότητα μπορούν να μειώσουν τα κόστη διανομής αγαθών και υπηρεσιών στις επιχειρήσεις, τα κόστη των κυβερνήσεων για δημιουργία και λειτουργία μεταφορικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, και κόστη στην οικονομία από άμεσα και έμμεσα μεταφορικά κόστη όπως είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις από την ρύπανση του περιβάλλοντος. Η αποτελεσματικότητα ενός μεταφορικού συστήματος βελτιώνεται επίσης με το να δίνεται προτεραιότητα στα υψηλής αξίας ταξίδια έναντι των χαμηλής οικονομικής αξίας ταξίδια και στις πιο αποτελεσματικές μορφές μεταφοράς έναντι των λιγότερο αποτελεσματικών μορφών.

Μια σωστή διαχείριση της κινητικότητας και κάποιες έξυπνες στρατηγικές ανάπτυξης τείνουν να αυξάνουν την αποτελεσματικότητα του μεταφορικού συστήματος. Κάποια ταξίδια, όπως για παράδειγμα τα φορτηγά που μεταφέρουν εμπορεύσιμα φορτία, είναι μεγαλύτερης αξίας από π.χ. ενός ταξιδιού αυτοκινήτου Ι.Χ. με σκοπό την αναψυχή, και γι' αυτό το λόγο θα πρέπει τα υψηλής αξίας ταξίδια να έχουν προτεραιότητα σε δρόμο με κυκλοφοριακή συμφόρηση γιατί λόγω των οριακών κοστών που έχει, μια διευκόλυνση στην μετακίνησή του θα αποφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη. Ακόμα οι αερομεταφορές τείνουν να αποτελούν σε μεγάλο βαθμό υψηλής αξίας κατηγορίας ταξιδιών αφού τα αεροπορικά ταξίδια συχνά είναι επαγγελματικά ταξίδια, υπηρεσίες ταχυμεταφορών, τουριστικά και επείγοντα ταξίδια έτσι μια βελτίωση στην αποτελεσματικότητά τους θα προσφέρει μεγάλα οικονομικά οφέλη. Επίσης οι βελτιώσεις στη ναυτιλία μπορούν να προσφέρουν μεγάλα οικονομικά οφέλη αφού η ναυτιλία αποτελεί κατά κύριο λόγο τον πιο οικονομικό και ασφαλή τρόπο μεταφοράς μεγάλης ποσότητας εμπορευμάτων αλλά και ένα σημαντικό μέσο μεταφοράς τουριστών. Τέλος οι βελτιώσεις στην αποτελεσματικότητα των οδικών μεταφορών μπορούν να αυξήσουν την παραγωγικότητα μόνο αν βελτιώσουν την πρόσβαση σε εκπαιδευτικά ιδρύματα ή σε χώρους εργασίας.

Η βελτίωση των μεταφορικών επιλογών (βελτίωση για πεζοπορία, για χρήση του ποδηλάτου ,μέσα μαζικής μεταφοράς ,βελτίωση υπηρεσιών ταξί, υπηρεσιών διανομής και περισσότερο προσβάσιμης γης) μπορούν να αυξήσουν την οικονομική αποδοτικότητα εάν υπάρχει η ανάλογη ζήτηση και να προσφέρουν μεγάλα οικονομικά οφέλη εάν λειτουργήσουν ως υποκατάστατα ασύμφορων μορφών μεταφοράς όπως είναι η χρήση αυτοκινήτου Ι.Χ.

Ακόμα η τιμολόγηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης μέσω των διοδίων και λωρίδων κυκλοφορίας που δίνουν προτεραιότητα σε υψηλότερης αξίας ταξίδια μπορούν να αυξήσουν την αποδοτικότητα της οικονομίας με το να αποφεύγονται καθυστερήσεις λόγω της συμφόρησης. Επίσης με τη σωστή τιμολόγηση της κυκλοφοριακής κίνησης μπορούν σε μερικές περιπτώσεις να αποφευχθούν περιττά έξοδα κατασκευής νέων ή επέκτασης ήδη υπαρχόντων αυτοκινητόδρομων. Παρομοίως η σωστότερη τιμολόγηση των χώρων στάθμευσης μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της συμφόρησης στους χώρους στάθμευσης και να μειώσει τα συνολικά κόστη για στάθμευση, προσφέροντας περισσότερες οικονομίες στους χρήστες και έτσι να είναι δυνατή ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη. Μια πιο αποτελεσματική τιμολόγηση στην χρήση των αυτοκινητοδρόμων, των χώρων στάθμευσης ,στις ασφάλειες και στα καύσιμα μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της αποδοτικότητας και έτσι και της παραγωγικότητας. Αν και το να είναι άμεσα φθηνό ένα ταξίδι ,με μηδαμινό ή μικρό αντίτιμο χρήσης π.χ. ενός αυτοκινητόδρομου, μειώνει το μεταφορικό κόστος, παρόλα αυτά μειώνει την απόδοση της οικονομίας αφού θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί από το κράτος μέσω φόρων και έτσι να σπαταληθούν πόροι που θα μπορούσαν να αποδώσουν περισσότερο στην ανάπτυξη της οικονομίας.

Συχνά τα περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούν οι μεταφορές δεν είναι μόνο αμιγώς περιβαλλοντικά καταστρέφοντας μόνο την χλωρίδα και την πανίδα του πλανήτη, είναι και οικονομικά. Για παράδειγμα η ατμοσφαιρική ρύπανση, η μόλυνση της θάλασσας, και η ηχορρύπανση έχουν αρνητικό οικονομικό αντίκτυπο στην απόδοση των κλάδων της οικονομίας όπως είναι η κτηνοτροφία, η γεωργία ,η αλιεία αλλά και οι χώροι αναψυχής. Ακόμα η υπερβολικά αυξημένη

κίνηση αυτοκινήτων μειώνει την αξία της γης στην περιοχή που συμβαίνει με το όποιο αρνητικό οικονομικό επακόλουθο στις κτηματομεσιτικές δραστηριότητες.

Τέλος οι μεταφορικές πολιτικές που συρρικνώνουν την χρήση του αυτοκινήτου Ι.Χ. βοηθούν ιδιαιτέρως στην μερική απεξάρτηση της συγκεκριμένης κοινότητας από τα εισαγόμενα καύσιμα. Η μείωση των εισαγωγών αυτών μπορεί να βοηθήσει ιδιαίτερα στην βελτίωση των οικονομικών στοιχείων της κοινότητας-χώρας και να περιορίσει την έκθεσή της σε μια πιθανή υπερβολικά αυξημένη τιμή του καυσίμου που θα οδηγούσε τους καταναλωτές σε μείωση των αποθεματικών τους για δαπάνη σε άλλα καταναλωτικά αγαθά και έτσι σε μια μείωση της οικονομικής δραστηριότητας.

2.3.2 ΑΥΞΗΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

Οι πολιτικές μεταφορών και τα επενδυτικά προγράμματα που αυξάνουν την οικονομική παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα υποστηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη που αυτή με τη σειρά της φέρνει αύξηση των επιπέδων απασχόλησης και του ύψους των εισοδημάτων. Έτσι μπορεί εύκολα να καταλάβει κανείς ότι οι αποτελεσματικές πολιτικές των μεταφορών (π.χ. αποδοτικοί δρόμοι, χώροι στάθμευσης, τιμές ασφάλισης και τιμολόγηση καυσίμων), ο αποδοτικότερος σχεδιασμός των μεταφορών (π.χ. η επιλογή βελτίωσης μεταφορών που έχει την μεγαλύτερη απόδοση με το λιγότερο δυνατό κόστος) και οι πολιτικές έξυπνης αξιοποίησης της χρήσης γης για μεγαλύτερη απόδοση, όλες αυτές οι παράμετροι οδηγούν σε αύξηση της απασχόλησης και του εισοδήματος.

Κάποιες πολιτικές ή επενδυτικά προγράμματα στον τομέα των μεταφορών επηρεάζουν την οικονομία πολλές φορές αλλάζοντας το μείγμα των βιομηχανιών που δραστηριοποιούνται σε μια περιοχή ή αλλάζοντας την αναλογία τους στην πίτα των οικονομικών δραστηριοτήτων μιας περιοχής. Για παράδειγμα, ένας καινούριος αυτοκινητόδρομος που περνάει από μια ημιαστική και τουριστική περιοχή μπορεί να επιφέρει ανάπτυξη σε κλάδους της οικονομίας που σχετίζονται με το εμπόριο και τις κατασκευές αλλά μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στον τουριστικό κλάδο και να ανακόψει την περαιτέρω ανάπτυξή του αφού ένας αυτοκινητόδρομος μπορεί

να προκαλέσει προβλήματα ηχορρύπανσης, ρύπανσης της ατμόσφαιρας και να αποτελέσει ένα αισθητικά άσχημο στοιχείο στο τοπίο της περιοχής.

Ακόμα κάποιες μεταφορικές επενδύσεις και προγράμματα τείνουν να δημιουργούν περισσότερες θέσεις εργασίας ανά μονάδα κόστους δημιουργίας τους σε σχέση με άλλα ανάλογα την περιοχή που συμβαίνουν. Για παράδειγμα, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, έξοδα σε προγράμματα που στηρίζονται στην χρήση των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης και στα καύσιμα τείνουν να δημιουργούν λιγότερες θέσεις εργασίας ενώ μεταφορικές πολιτικές που επιτρέπουν στα νοικοκυριά να σπαταλούν λιγότερα χρήματα για ιδιοκτησία και χρήση των αυτοκινήτων τους και για κατανάλωση καυσίμων τείνουν να αυξάνουν την τοπική και εθνική απασχόληση. Τα προγράμματα που στηρίζουν την ανάπτυξη αποδοτικών μέσων μαζικής μεταφοράς θεωρούνται τα πιο αποδοτικά σε σχέση με το κόστος δημιουργίας τους για την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας όταν οι υπηρεσίες τους χρησιμοποιούνται σωστά σε σχέση με την ζήτηση των καταναλωτών και όταν είναι σωστά ενσωματωμένες στις κοινότητες που δραστηριοποιούνται για να επιτρέψουν στα νοικοκυριά να μειώσουν τα έξοδα που σχετίζονται με την χρήση των αυτοκινήτων τους και με την κατανάλωση καυσίμων.

2.3.3 ΑΕΙΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

Οι βελτιώσεις στις μεταφορικές υποδομές μιας περιοχής προκαλεί αύξηση της αξίας των ακινήτων που βρίσκονται στις κοντινές περιοχές. Αυτό οφείλεται στις οικονομίες που μπορεί να έχει ένα νοικοκυριό όταν απολαμβάνει τα οφέλη ενός αποτελεσματικού μεταφορικού συστήματος. Πρέπει φυσικά να επιλέγεται το πιο κατάλληλο μέσο και ο βαθμός βελτίωσης του σε σχέση με το μέγεθος της ζήτησης της προσβασιμότητας που επιθυμείται και σε σχέση με τις αρνητικές επιδράσεις που τυχόν προκύψουν όπως είναι μια πιθανή κυκλοφοριακή συμφόρηση, ηχορρύπανση ή και ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται γύρω από τους αυτοκινητόδρομους και τους τερματικούς σταθμούς των άλλων μέσων. Έτσι λοιπόν θα καταστεί δυνατή η βέλτιστη λύση για την βελτίωση του μεταφορικού συστήματος που θα οδηγήσει σε αύξηση της αξίας της γης.

2.3.4 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΙΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Στρατηγικές όπως η βελτίωση των πιο προσιτών μορφών μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, μέσα μαζικής μεταφοράς, υπηρεσίες διανομής) και η αύξηση της προσφοράς ακινήτων σε προσιτή τιμή και προσβάσιμες περιοχές μπορούν να αποφέρουν σε κάθε νοικοκυριό, κυρίως των χαμηλόμισθων κατοίκων, μια αύξηση στο εισόδημά τους αφού θα τους επιτρέψει την μείωση της χρήσης αυτοκινήτου και των εξόδων που αυτή συνεπάγεται.

Επιγραμματικά μπορούμε να συνοψίσουμε τις ακόλουθες οικονομικές στρατηγικές ανάπτυξης σε σχέση με τις μεταφορές όπως παρακάτω:

✓ Με όλα τα άλλα στοιχεία σταθερά, θα πρέπει να ευνοούνται οι επενδύσεις που μεγιστοποιούν τις θέσεις απασχόλησης, το εισόδημα και την επιχειρηματική δραστηριότητα.

✓ Επίσης θα πρέπει να ευνοούνται τα υψηλής αξίας ταξίδια (συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών φορτίων και των επαγγελματικών ταξιδιών) και οι πιο αποτελεσματικοί τρόποι μεταφοράς και τα βαρύτερα οχήματα (φορτηγά, μέσα μαζικής μεταφοράς, κτλ)

✓ Βελτίωση πιο προσιτών τρόπων μετακίνησης (πεζοπορία, ποδήλατο, μέσα μαζικής μεταφοράς, τηλεργασία) και θα πρέπει οι κοινότητες να γίνονται περισσότερο προσβάσιμες και να ενθαρρύνεται η αποδοτικότερη χρήση καυσίμων ώστε να μειώνονται τα καταναλωτικά έξοδα για το αυτοκίνητο και τα καύσιμα.

✓ Εφαρμογή των πολιτικών αυτών και των μεταρρυθμίσεων που αντικατοπτρίζουν μια πιο αποδοτική αγορά, συμπεριλαμβάνοντας βελτιωμένες επιλογές για τους χρήστες, τιμολόγηση βάσει του κόστους, και ουδέτερη πολιτική από το κράτος και στην πολιτική της φορολογίας.

✓ Βελτίωση των εναλλακτικών μορφών μεταφοράς όταν είναι αποτελεσματικότερες σε σχέση με το κόστος τους λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους και επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένης και αυτής της βασικής δυνατότητας μετακίνησης(κινητικότητα) για τους μη οδηγούς και τις επιδράσεις στην χρήση γης.

✓ Χρησιμοποίηση μιας πιο περιεκτικής ανάλυσης των επιδράσεων και επιλογών για να καταστεί δυνατή η εύρεση της πιο αποτελεσματικής σε σχέση με το κόστος της και αποδοτικής μεταφορικής επένδυσης.

✓ Σωστή διαχείριση των υπαρχόντων μεταφορικών εγκαταστάσεων ώστε να μην δαπανώνται χρήματα για δημιουργία νέων και συντήρησή τους χωρίς να χρειάζονται πραγματικά.

✓ Εφαρμογή μεταφορικών προγραμμάτων που αντανακλούν την στρατηγική ανάπτυξης της χρήσης γης και την μελλοντική ζήτηση για μεταφορική υπηρεσία.

2.4 ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Υπάρχουν συγκεκριμένες τεχνικές και μοντέλα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να εκτιμηθούν οι οικονομικές επιπτώσεις συγκεκριμένων μεταφορικών πολιτικών και επενδυτικών προγραμμάτων όπως φαίνονται και παρακάτω (Weisbrod 2007; Peters, Paaswell and Berechman 2008):

❖ Τα μεταφορικά οικονομικά εκτίμησης μοντέλα που υπολογίζουν της αξία ενός μεταφορικού προγράμματος. Τα περισσότερα από αυτά τα μοντέλα λαμβάνουν υπόψη μόνο μια συγκεκριμένη σειρά επιδράσεων (κόστος κατασκευής, οικονομία στους χρόνους ταξιδιού, λειτουργικά κόστη των οχημάτων, συχνότητα ατυχημάτων και ποσοστό εκπομπής ρύπων των οχημάτων /χλμ.) και αγνοούν άλλες επιδράσεις (κυκλοφοριακή συμφόρηση, κόστη στάθμευσης, κόστη ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτου) και έτσι μπορεί να καταλήξουν σε ανεπαρκείς αποφάσεις σχεδιασμού του μεταφορικού συστήματος. (“Model Improvements,” VTPI 2008).

Μια πιο περιεκτική ανάλυση μπορεί να οδηγήσει σε πιο ακριβή οικονομική εκτίμηση και έτσι σε μια καλύτερη ένδειξη για τα πραγματικά βέλτιστα επενδυτικά προγράμματα και πολιτικές στις μεταφορές.

❖ Πίνακες ανάλυσης εισροών – εκροών και άλλα οικονομετρικά μοντέλα προβλέπουν πως μπορούν αλλαγές στα έξοδα να επηρεάσουν την οικονομική δραστηριότητα σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή ή βιομηχανία.

Αυτές οι μέθοδοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να υπολογιστούν οι οριακές αλλαγές στα επίπεδα απασχόλησης, στα κέρδη και στα φορολογικά έσοδα.

❖ Η ανάλυση της αγοράς των ακινήτων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να προβλέψει αλλαγές στην αξία της ιδιοκτησίας γης και στα φορολογικά έσοδα λόγω μιας βελτίωσης της προσβασιμότητας μιας περιοχής ή λόγω των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής συμφόρησης. (Smith and Gihring 2006).

❖ Η ανάλυση μέσω των δημοσιονομικών επιδράσεων μπορεί να συγκρίνει τα οριακά κόστη των δημόσιων υποδομών και υπηρεσιών με τις οριακά κυβερνητικά έσοδα από τα φορολογικά έσοδα. (Edwards 2000; NRDC 2001)

❖ Ενοποιημένα και συγκεντρωτικά οικονομικά μοντέλα εκτίμησης όπως είναι το μοντέλο TREDIS* (Transportation Economic Development Impact System, www.tredis.com) που λαμβάνουν υπόψη τον χρόνο ταξιδιού και το κόστος του είτε αφορά τους χρήστες ξεχωριστά είτε την μεταφορά φορτίων, την αξιοπιστία, την αποδοτικότητα των συστημάτων logistics, την συμφόρηση και την πρόσβαση σε συνδυασμένες μεταφορές (αυτοκινητόδρομους, λεωφορεία, πλοία, αεροπλάνα, σιδηρόδρομο) για να ποσοτικοποιήσουν την εξοικονόμηση χρημάτων, την παραγωγικότητα, την απασχόληση, τα εισοδήματα και την ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

❖ Έρευνες στους χρήστες και στην αγορά (συνήθως με ερωτηματολόγιο) που εκτιμούν την ανταπόκριση που μπορεί να έχουν συγκεκριμένες αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα, την αξία που δίνουν σε αυτές τις αλλαγές, τις επιδράσεις που έχουν ως προς την πορεία των εξόδων τους, και συμβουλές των ίδιων των χρηστών για βελτιώσεις

* TREDIS (www.tredis.com), the *Transportation Economic Development Impact System*, is an interactive system of tools for economic development impact evaluation and benefit-cost analysis for highway, bus, rail, aviation, marine and multi-modal projects.

❖ Ανάλυση της πολιτικής μεταφορών για να καθοριστούν συγκεκριμένες πολιτικές και επενδύσεις που να ευνοούν τα υψηλής αξίας ταξίδια και τις πιο αποδοτικές μορφές μεταφοράς.

❖ Χρησιμοποίηση των case studies για να προβλεφθούν κάποιες επιπτώσεις από μια πολιτική μεταφορών και για να αναγνωριστούν προβλήματα και πιθανές βελτιώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

3.1 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι μεταφορές αναφέρονται στη μετακίνηση επιβατών και διαμετακομιδή προϊόντων μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών σημείων που μπορεί να βρίσκονται στην ίδια ή σε διαφορετικές χώρες. Ανάλογα με το χρησιμοποιούμενο μέσο οι μπορούν να διακριθούν σε θαλάσσιες, χερσαίες (σιδηροδρομικές και οδικές) και αεροπορικές. Οι μεταφορές λαμβάνουν χώρα σε δίκτυα τα οποία αποτελούνται από τερματικά (κόμβους) που μπορεί να είναι λιμάνια, αεροδρόμια, επιβατικοί σταθμοί, κ.α. και συνδέσμους μεταξύ αυτών με κυκλοφοριακή ικανότητα. Η απρόσκοπτη λειτουργία των μεταφορών επιτρέπει τις διεθνείς μετακινήσεις επιβατών και τις μετακινήσεις τους από και προς τον τόπο εργασίας τους, εκπαίδευσης, εμπορικής δραστηριότητας (αγοράς –πώλησης), αναψυχής τους, αλλά και την διεξαγωγή των εισαγωγών και εξαγωγών στον εθνικό και διεθνή χώρο, της προσφοράς πρώτων υλών στους χώρους επεξεργασίας και της τελικής διανομής προϊόντων. Έτσι εύκολα καταλαβαίνει κανείς τον σημαντικό ρόλο που παίζουν οι μεταφορικές δραστηριότητες στην οικονομία μιας χώρας.

Η προσφορά και η ζήτηση για μεταφορές εξαρτώνται από ένα σύνολο από παράγοντες όπως είναι το συνολικό κόστος συναλλαγής, οι υποδομές, οι εμπορικές σχέσεις και τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του κάθε φορτίου, όπως είναι δηλαδή το βάρος του, η αξία του και ο όγκος του. Αυτοί οι παράγοντες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην κατάλληλη επιλογή για το μεταφορικό μέσο που θα χρησιμοποιηθεί στην εκάστοτε περίπτωση σε συνδυασμό με τους παράγοντες της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του εκάστοτε συστήματος μεταφορών αλλά και συγχρόνως από τις μεταβολές στη ζήτηση. Οι τελευταίες επηρεάζονται από το εκάστοτε επιχειρηματικό περιβάλλον, τις προτιμήσεις των πελατών και το ύψος και οι μεταβολές του εισοδήματός τους και την κατάσταση της αγοράς και της βιομηχανίας γενικότερα.

Η σχέση ζήτησης και προσφοράς μεταφορικής δραστηριότητας αποτελεί σημαντικό παράγοντα διαμόρφωσης των τιμών και επίσης είναι η σχέση εκείνη που διαμορφώνει αποφάσεις του κράτους και επιχειρήσεων για μεταφορικές επενδύσεις .

Οι μεταφορές ,επίσης, διαμορφώνουν την δομή, κοινωνική και χωρική ,των πόλεων και των περιφερειών μιας χώρας. Επηρεάζουν δε τη ροή και τον σχεδιασμό των καθημερινών δραστηριοτήτων των καταναλωτών και τις αποφάσεις των επιχειρήσεων . Οι εγχώριες μεταφορές επηρεάζονται άμεσα από τις πολιτικές που χαράσσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό γιατί οι υπηρεσίες μεταφορών και οι υποδομές τους φαίνονται να επιδρούν καθοριστικά στις τοπικές εθνικές οικονομίες ποικιλοτρόπως. Ενδεικτικά όσον αφορά τις οδικές μεταφορές ,άμεσα ή έμμεσα, για την ΕΕ των 25 ο εκτιμώμενος αριθμός εργαζομένων φτάνει στο 5% (περίπου 15 εκατ. εργαζόμενοι) του συνολικού εργατικού δυναμικού της ΕΕ και ο εκτιμώμενος τζίρος μόνο από αυτού του είδους μεταφοράς για το έτος 2005 ανήλθε στα 2.290,4 δις ευρώ ποσό που ισοδυναμεί με το 22% του ΑΕΠ της ΕΕ των 25.

Όπως και στην ΕΕ έτσι και στην Ελλάδα οι μεταφορές επιδρούν σημαντικά και ποικιλοτρόπως στα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας. Σε μερικούς τομείς της οικονομίας οι επιδράσεις αυτές είναι εύκολα εντοπίσιμες ενώ σε άλλους τομείς οι επιδράσεις των μεταφορών είναι έμμεσες και έτσι πολλές φορές δυσκολεύονται να εντοπιστούν και δεν είναι σίγουρο εάν προσμετρώνται σε διάφορες έρευνες που έχουν ως αντικείμενο την αλληλεξάρτηση μεταφορών και οικονομίας. Έτσι εδώ θα αναφερθούμε στην άμεση συμβολή των κλάδων των μεταφορών σε μεγέθη όπως οι καθαρές εισπράξεις και το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ώστε να φανερώσουμε την επίδρασή τους στα συγκεκριμένα μακροοικονομικά μεγέθη. Για τα έτη μεταξύ 1998-2007 τα μεγαλύτερα ποσά καθαρής εισπραξης από μεταφορές αναφέρονται στις θαλάσσιες μεταφορές και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου και ακολουθούν με πολύ μικρότερα ποσά οι εισροές από τις αεροπορικές μεταφορές , τις οδικές και τους σωληναγωγούς. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζουν έλλειμμα εισπράξεων δηλαδή οι καθαρές εισπράξεις τους έχουν αρνητικό πρόσημο (εισπράξεις μείον πληρωμές). Σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα μεταξύ του 1998-2007 οι καθαρές εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές είχαν ιδιαίτερα αυξητικές τάσεις (27,9% αύξηση για την

5ετία 1998-2002 και 18,8% για την 5ετία 2003-2007) κυρίως λόγω της αύξησης του παγκοσμίου εμπορίου την ίδια περίοδο και την συνεπακόλουθη αύξηση για θαλάσσιες μεταφορές. Την τελευταία 5ετία ιδιαίτερα αυξητική τάση παρατηρήθηκε και στο μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τάξεως του 152,2% για τις καθαρές εισπράξεις από αερομεταφορικές υπηρεσίες λόγω προφανώς της αυξημένης αεροπορικής κίνησης στα Ελληνικά αεροδρόμια και κυρίως στο νέο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας και λόγω της ανόδου των αεροπορικών ναύλων που παρατηρήθηκε την ίδια περίοδο. Οι οδικές μεταφορικές μεταφορές φαίνεται να παρουσιάζουν αρνητικό ρυθμό μεταβολής την τελευταία 5ετία ενώ αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές οι καθαρές τους εισπράξεις την τελευταία πενταετία μειώθηκαν σημαντικά σε ποσοστό -115,7%.

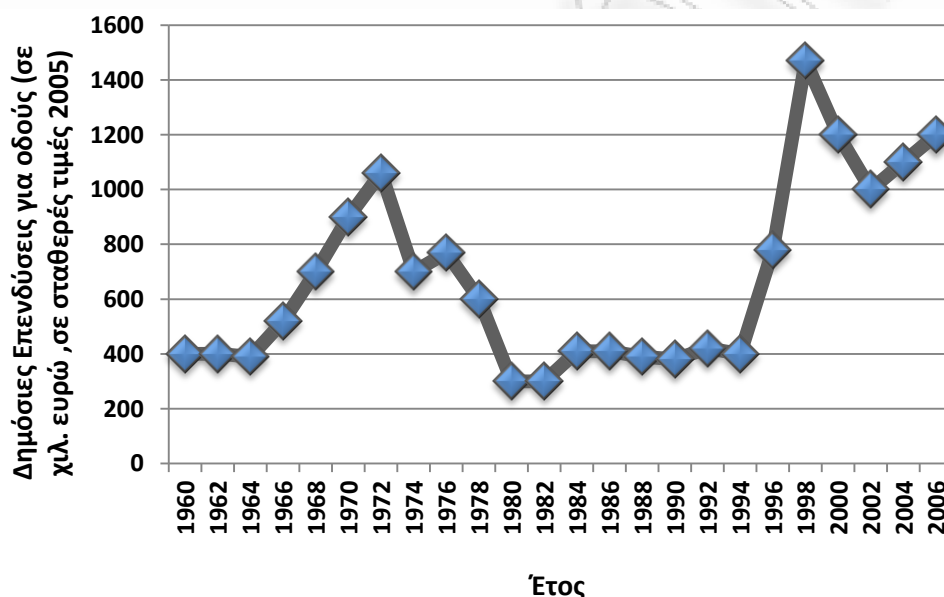
Όσον αφορά την επίδραση των μεταφορών στο ΑΕΠ της χώρας για την υπό εξέταση περίοδο 1998-2007 έχουμε να παρατηρήσουμε μια αλματώδη αύξηση του ποσοστού των μεταφορών στο ΑΕΠ κυρίως λόγω των θαλασσίων μεταφορών αφού οι επιδράσεις από τις άλλες μορφές μεταφοράς είναι αμελητέες ή ακόμα και μερικές φορές αρνητικές. Για το 1998 οι μεταφορές συνολικά αποτελούσαν το 1,28% ως ποσοστό στο ΑΕΠ της χώρας ενώ με μια συνεχή άνοδο φθάνει το 2007 να αποτελεί το 4,02% του ΑΕΠ. Το 1,27% από το 1,28% του 1997 είναι η συνεισφορά της ναυτιλίας ενώ τα ποσοστά των άλλων τύπων μεταφοράς είναι ισχνά. Αντιστοίχως το 2007 οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 4,49% του ΑΕΠ της χώρας ποσοστό μεγαλύτερο από την συνεισφορά του όλου του κλάδου των μεταφορών όπως προαναφέρθηκε (4,02%) οδηγώντας μας στο συμπέρασμα ότι κάποιοι τύποι μεταφοράς όπως ο σιδηρόδρομος με -0,03 και οι λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς (υπηρεσίες logistics και άλλες συναφείς δραστηριότητες) με -0,65% είχαν αρνητική συμβολή στο ΑΕΠ και έτσι μείωσαν το συνολικό ποσοστό συνεισφοράς του κλάδου των μεταφορών.

Αξίζει ακόμα να σημειωθεί πως οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου στις μεταφορές (εξαιρουμένων των κατασκευών μεταφορικών υποδομών και της ανοικίας μεταφορικού εξοπλισμού-οχημάτων) αποτέλεσαν κατά μέσο όρο το 16,3% του αντίστοιχου εθνικού συνόλου κατά την περίοδο 2000-2006. Ακόμα το μέσο μερίδιο των δημοσίων επενδυτικών δαπανών για μεταφορές ανέρχεται στο 23,6% μεταξύ του 2000-2007 με το 56,3% του μεριδίου αυτού να αφορά στα οδικά

δίκτυα για έργα διανομαρχιακού και διαπεριφερειακού χαρακτήρα. Τα συγκεκριμένα αποτελέσματα φανερώνουν την άρρηκτη σχέση μεταξύ των μεταφορικών επενδύσεων και της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας αλλά και φανερώνουν την υπεροχή των οδικών μεταφορών από πλευράς δημόσιων επενδυτικών δαπανών σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους μεταφορών. Στο παρακάτω διάγραμμα παρατίθεται η διαχρονική εξέλιξη των δημοσίων επενδύσεων για οδούς από το 1960 έως το 2007.

Διάγραμμα 3.1

Εξέλιξη δημοσίων επενδύσεων για οδούς (σε χιλ. ευρώ)



Πηγές: Υπουργείο Συντονισμού, ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Οικονομίας, ΕΣΥΕ, Ετήσιες Εκθέσεις της International Road Federation και World Bank

Στο παραπάνω διάγραμμα (Διάγραμμα 3.1) φαίνεται η διαχρονική εξέλιξη των δημοσίων επενδύσεων κατά την περίοδο 1960-2007 όπου παρατηρούνται μεγάλες διακυμάνσεις αλλά και μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης ίσο με 2,4%. Ειδικότερα, παρατηρείται μια αύξηση από το 1962 μέχρι το 1973 και έπειτα μια επίσης μεγάλη αύξηση από το 1994 μέχρι το 1999 που είναι περίοδος που συμπίπτει με τη δεύτερη προγραμματική περίοδο (Β' ΚΠΣ), στην οποία σχεδιάζονται και

υλοποιούνται σημαντικές μεταφορικές υποδομές μεγάλης κλίμακας (εθνικές οδοί, διευρωπαϊκά οδικά δίκτυα, κτλ). Συνεχίζουν δε μέχρι και την τελευταία χρονιά που εξετάζεται ,δηλαδή το 2006 ,να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα λόγω και της τρίτης προγραμματικής περιόδου (Γ' ΚΠΣ) δίνοντας περισσότερο έμφαση στην αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων. Οι δημόσιες επενδύσεις λοιπόν σε οδούς διαχρονικά ,είναι ιδιαίτερος σημαντικές οικονομικά και βοηθούν σημαντικά στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Εξαιτίας μια σειράς παραγόντων ,όπως τα πλεονεκτήματα της χρήσης των σιδηρόδρομων, τα οφέλη για τουρισμό και διεθνές εμπόριο από την χρήση των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και των αερομεταφορών αλλά και οι απαιτήσεις ώστε να αναπτύξει η χώρα συνδυασμένες μεταφορές σε συνδυασμό με το υψηλό εξωτερικό κόστος των οδικών μεταφορών προκύπτει η ανάγκη υιοθέτησης μιας περισσότερο ισορροπημένης στρατηγικής δημοσίων επενδύσεων με επίκεντρο την ανάπτυξη των μη οδικών μεταφορών. Επίσης μέσω των ΣΔΙΤ ή και ακόμα με στήριξη μιας νέας επενδυτικής κουλτούρας μόνο μέσω ιδιωτικών κεφαλαίων στις μεταφορικές επενδύσεις ,μπορεί να μειωθεί περαιτέρω το ποσοστό των επενδύσεων του δημοσίου τομέα για τις οδικές μεταφορές. Η συνεισφορά του ιδιωτικού τομέα στις επενδύσεις του συνολικού μεταφορικού συστήματος θα πρέπει να διασφαλίζει βεβαίως την κοινωνική και οικονομική συνοχή ,την ανάπτυξη των αστικών κέντρων και να προωθεί την διατροφικότητα (τη μεταφορά δηλαδή αγαθών με μια μονάδα φόρτωσης ή όχημα το οποίο χρησιμοποιεί διαδοχικώς διάφορα μέσα μεταφοράς χωρίς όμως να γίνεται διαχείριση των ιδίων των φορτίων κατά την αλλαγή των μέσων μεταφοράς, Σαμπράκος 2008) και συνδεσιμότητα των επιμέρους συντελεστών του μεταφορικού συστήματος πάντα με σεβασμό προς το περιβάλλον.

Η αυξητική χρήση των μεταφορών λόγω της αυξημένης ζήτησης από την ένταση του διεθνούς εμπορίου στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό κατεστημένο οδηγεί σε υπερκατανάλωση των ορυκτών καυσίμων και σε αύξηση άλλων συντελεστών εξωτερικού κόστους των μεταφορών και θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με μέτρα που θα καταστήσουν το μεταφορικό σύστημα λειτουργικότερο, λιγότερο ενεργοβόρο και ρυπογόνο κυρίως με την μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων οχημάτων Ι.Χ. και την ενθάρρυνση της συνδυασμένης

χρήσης των υπολοίπων μέσων μεταφοράς, χωρίς παράλληλα να ανακοπεί ο ρυθμός της οικονομικής ανάπτυξης. Σύμφωνα και με τη Λευκή Βίβλο της ΕΕ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011) υπάρχουν κάποιοι βασικοί άξονες που θα πρέπει να ακολουθηθούν ώστε να βελτιωθούν περαιτέρω η αποτελεσματικότητα όλων των μεταφορικών μέσων και σε συνδυασμό με τις έντονες εξωτερικές οικονομίες που παρουσιάζουν οι μεταφορές θα επηρεαστούν θετικά και άλλοι τομείς της οικονομίας και το περιβάλλον. Οι βασικοί αυτοί άξονες είναι οι ακόλουθοι:

- Αναβάθμιση του σιδηροδρόμου
- Βελτίωση της ποιότητας του οδικού δικτύου
- Βελτίωση της ασφάλειας του οδικού δικτύου
- Προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών
- Ενίσχυση των διαμεταφορών
- Εφαρμογή αποτελεσματικής πολιτικής τιμολόγησης των μεταφορών

Στηριζόμενοι στρατηγικά σε αυτούς τους βασικούς άξονες θα βελτιωθεί το μεταφορικό σύστημα και οι υπηρεσίες που αυτό προτείνει στους καταναλωτές – πολίτες και θα στηριχθεί περαιτέρω η οικονομική ανάπτυξη βοηθώντας έτσι εμμέσως τομείς της οικονομίας όπως η βιομηχανία, το εμπόριο και ο τουρισμός, τομείς ιδιαίτερα σημαντικούς για την οικονομία της χώρας μας αλλά και θα μειωθεί αρκετά η εξάρτηση της χώρας από το πετρέλαιο με το όποιο όφελος έχει αυτό για το Εμπορικό Ισοζύγιο της χώρας.

3.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.2.1 *Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*

Η ναυτιλία αποτελεί παγκοσμίως την πιο οικονομική, ασφαλή και αποτελεσματική λύση όσον αφορά την μεταφορά φορτίων μεγάλης ποσότητας είτε χύδην είτε σε εμπορευματοκιβώτια. Ακόμα οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την βασική δραστηριότητα για την εξασφάλιση της σωστής λειτουργίας και την στήριξη της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και αυτό γιατί η παγκόσμια οικονομία σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από το διεθνές εμπόριο και αυτό με την σειρά του από τις διεθνείς μεταφορές. Το νέο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό

περιβάλλον όπου κυριαρχεί η καθετοποίηση της παραγωγής, η μαζική και αθρόα παραγωγή προϊόντων χρήζει και εξειδικευμένης μεταφοράς των προϊόντων αυτών. Για παράδειγμα, μια εξειδίκευση μεταφοράς προϊόντων αποτελεί η μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων μέσω εμπορευματοκιβωτίων που γνωρίζει ιδιαίτερη άνθηση. Μέχρι πρότινος οι θαλάσσιες μεταφορές χρησιμοποιούνταν για την μεταφορά εμπορευμάτων μεγάλου μεγέθους και βάρους και χαμηλής αξίας, τάση η οποία έχει αλλάξει σημαντικά τα τελευταία χρόνια αφού όπως δείχνουν και εκτιμήσεις του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου οι μεταφορές υψηλής αξίας προϊόντων (κυρίως βιομηχανοποιημένων ειδών) αποτελούν πλέον το 70% και άνω της αξίας του παγκοσμίου εμπορίου (UN,2008).

Η προσφορά των μεταφορικών μέσων καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τις εμπορικές σχέσεις και τα φορτία. Οι μεταβολές της ζήτησης προέρχονται από τη δομή των αγορών και των υπηρεσιών αλλά και από το ίδιο το επιχειρηματικό περιβάλλον. Οι συνθήκες για τον καθορισμό των τιμών βραχυχρόνια και το κόστος του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου μακροχρόνια εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τη σχέση μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς. Επομένως υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ του ΑΕΠ και της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Οι συνθήκες αυτές επιδρούν στη στρατηγική συμπεριφορά των πλοιοκτητών για επενδύσεις και πιο συγκεκριμένα στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές η σύνδεση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και αύξησης του εμπορικού στόλου είναι δυναμική και με προοπτικές ακόμα μεγαλύτερης ανάπτυξης στο μέλλον.

Το μεγάλο πλεονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών έναντι άλλων τύπων μεταφοράς είναι η εξειδίκευση των πλοίων για μεταφορά συγκεκριμένου τύπου φορτίου αλλά και οι οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνονται μέσω των μεγάλου μεγέθους πλοίων που καθιστούν τις θαλάσσιες μεταφορές κυρίαρχες στο διεθνές εμπόριο. Η ναυτιλία γενικά με τα όλο και μεγαλύτερα, ασφαλέστερα και ταχύτερα πλοία κατάφερε να αναπτύξει το εμπόριο ανάμεσα σε απομακρυσμένες περιοχές. Με αυτόν τον τρόπο απομακρυσμένες από τον ανεπτυγμένο δυτικό κόσμο χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία κατάφεραν να εισέλθουν στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σκηνικό με κατακόρυφη αύξηση της παραγωγής τους και παράλληλα αύξηση και της οικονομικής τους ανάπτυξης. Ακόμα λόγω του ανεπτυγμένου επίπεδου των θαλάσσιων μεταφορών αυξήθηκε το ποσοστό των διεθνώς

εμπορεύσιμων αγαθών σε κάθε χώρα σε σχέση με τα μη εμπορεύσιμα και τελικώς οι θαλάσσιες μεταφορές κατάφεραν να διαδραματίσουν τον καταλυτικότερο ρόλο στην ενοποίηση των παγκοσμίων αγορών.

Την πενταετία πριν την χρηματοοικονομική κρίση που εκδηλώθηκε το δεύτερο εξάμηνο του 2008, παρατηρήθηκε μια παγκόσμια αύξηση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες από αναδύμενες χώρες όπως η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και κυρίως η Κίνα (BRIC) αλλά και άλλες χώρες της ΝΑ Ασίας προς τις χώρες καταναλωτές κυρίως τις ΗΠΑ, την Ευρώπη αλλά και όλο τον κόσμο. Οι θαλάσσιες μεταφορές λόγω των οικονομιών κλίμακας που παρουσιάζουν όπως και επίσης λόγω των μεγάλων ταξιδιών με χαμηλό λειτουργικό κόστος που τις χαρακτηρίζουν (σε σχέση π.χ. με τις αερομεταφορές) αποτέλεσαν τον τροχό και την ιδανική λύση μεταφοράς σε αυτήν την παγκοσμιοποιημένη νέα ανάγκη για μεταφορά. Υπήρχε ζήτηση για μεταφορά επενδυτικών αγαθών και πρώτων υλών (μηχανήματα, μεταλλεύματα, πετρελαίου, τροφίμων) προς αυτές τις αναδύμενες οικονομίες που παρουσίαζαν κατακόρυφη αύξηση των επενδύσεών τους και της παραγωγής τους και υπήρχε επίσης αυξημένη ζήτηση μεταφοράς τελικών προϊόντων από αυτές τις χώρες (κυρίως με την χρήση εμπορευματοκιβωτίων) προς τις χώρες-καταναλωτές. Η μεγάλη ζήτηση των πρώτων υλών και μηχανημάτων στην Κίνα και στις άλλες αναδύμενες οικονομίες οδήγησαν σε μια αλματώδη αύξηση των τιμών των προϊόντων αυτών κατά τα έτη 2002-2008 που είχε ως αποτέλεσμα τις υψηλότερες τιμές τους αλλά και η ολοένα και αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων αυτών οδήγησε σε μια υπέρμετρη άνοδο στις τιμές των ναύλων μεταφοράς τους. Επίσης αυτή η ραγδαία ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου οδήγησε στις μεγάλες αυξήσεις του αριθμού και της μέσης χωρητικότητας των πλοίων παγκοσμίως. Η αύξηση των εξαγωγών έτοιμων προϊόντων οδήγησε στην μεγάλη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω των εμπορευματοκιβωτίων (containers) και της αξίας των ναύλων που είχαν οι συγκεκριμένες μεταφορές. Οι πλοιοκτήτες λόγω της αύξησης της ζήτησης για μεταφορά με containers στράφηκαν προς αυτά αυξάνοντας με ραγδαίο ρυθμό τον αριθμό τους. Η μεγάλη μεταφορική δυναμικότητα, αποτέλεσμα των νεότευκτων και όλο μεγαλύτερων πλοίων σε συνάρτηση με την χρηματοοικονομική κρίση οδήγησαν στο κραχ της ναυλαγοράς τον Δεκέμβριο του 2008. Το παγκόσμιο ΑΕΠ κατέγραψε πρωτοφανές επίπεδο στο 1.1% το 2009 (από 5.2% το 2007) με μια

συνεπακόλουθη πτώση του παγκοσμίου εμπορίου κατά 11.9% το 2009 (από 6.6% το 2007) που αυτό με την σειρά του οδήγησε σε κατακόρυφη πτώση τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές με ανάλογη πτώση στο επίπεδο των ναύλων. Αυτή η ατυχής κατάληξη οδήγησε πολλούς πλοιοκτήτες στην ακύρωση παραγγελιών νέων πλοίων και πολλούς άλλους στο να παροπλίσουν τα πλοία τους αφού ήτο αδύνατη λόγω κόστους η συνέχιση της λειτουργίας τους. Η πορεία των θαλασσίων μεταφορών στο προσεχές μέλλον θα εξαρτηθεί άμεσα από την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου που συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη στο παγκοσμιοποιημένο σκηνικό. Λόγω της υπερβάλλουσας δυναμικότητας πλοίων ,που ενισχύεται με την δημιουργία ακόμα περισσότερων πλοίων, ακόμα και αν υπάρξει κάποια αύξηση του διεθνούς εμπορίου, δεν αναμένεται να σημειωθεί αξιοσημείωτη αύξηση των επιπέδων των ναύλων.

Η χρηματοοικονομική κρίση του 2008 έχει οδηγήσει αλυσιδωτά σε μια οικονομική αβεβαιότητα και δυσπραγία με διάφορες χώρες (όπως η Ελλάδα και άλλες χώρες της ΕΕ αλλά και οι ΗΠΑ) να αντιμετωπίζουν δημοσιονομικά και χρηματοοικονομικά προβλήματα που δεν φαίνεται ως τώρα να αντιμετωπίζονται επαρκώς. Ακόμα αυτές τα ελλειμματικά προβλήματα που φαίνεται να αντιμετωπίζουν αρκετές χώρες φαίνεται να δυσχεραίνουν την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου γιατί αντιμετωπίζονται με μέτρα προστασίας και ανάπτυξης της εγχώριας παραγωγής. Έτσι λοιπόν μια παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη με συνεπακόλουθη αύξηση του διεθνούς εμπορίου δεν φαίνεται να είναι προς το παρόν ορατή (για να βρεθεί η παγκόσμια οικονομία σε κατάσταση παρόμοια με αυτής προ κρίσης) αφού κυρίως υφίσταται ακόμα μια αβεβαιότητα για την αξιοπιστία του διεθνούς χρηματοοικονομικού οικοδομήματος με τα όποια προβλήματα αυτό συνεπάγεται στα επίπεδα ρευστότητας και πιστώσεων.

3.2.2 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ποντοπόρος εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό πυλώνα ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία και μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους δύο βασικότερους εξαγωγικούς κλάδους της. Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή χώρο ,απασχολώντας σημαντικό αριθμό Ελλήνων ναυτιλλομένων και ένα ευρύ πλέγμα διαφόρων ναυτιλιακών

δραστηριοτήτων. Η Ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες μεταφορές τα τελευταία 30 χρόνια. Δραστηριοποιείται κυρίως στην μεταφορά εισαγωγών και εξαγωγών τρίτων χωρών που αποτελούνται κυρίως από πρώτες ύλες όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, αλουμίνα, σιτηρά, αγροτικά προϊόντα, πετρέλαιο και παράγωγά του και διάφορα βιομηχανικά προϊόντα.

Τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας μεταβάλλονται σημαντικά λόγω της δραστηριότητας των επιμέρους κλάδων της εμπορικής ναυτιλίας και της διαχρονικής τους μεταβολής. Το εισρέον ναυτιλιακό συνάλλαγμα από τις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές κατανέμεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη, δημιουργώντας εισοδήματα και προσελκύοντας επενδύσεις. Οι θετικές επιδράσεις της ναυτιλίας εντοπίζονται ακόμα στην αύξηση της απασχόλησης και της παραγωγικότητας με νέες επενδύσεις και σύγχρονη τεχνολογία όπως και υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών, όχι μόνο στους κλάδους που συνδέονται άμεσα με τη ναυτιλία αλλά και σε άλλους τομείς όπως ο τουρισμός, οι κατασκευές κλπ. ενώ οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις αφορούν το περιβαλλοντικό κόστος και τη ρύπανση. Λόγω του διεθνοποιημένου χαρακτήρα της, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις με αποτέλεσμα να επηρεάζεται σαφέστατα από την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας. Αυτό έγινε εμφανές και στην πρόσφατη παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 που παρατηρήθηκε μια τεράστια μείωση του επιπέδου των ναύλων και τις ανάλογες αρνητικές συνέπειες στον κλάδο που θα αναλύσουμε και παρακάτω. Τα στοιχεία παγκοσμίως δεν είναι διόλου ενθαρρυντικά ούτε και σήμερα καθώς ο όγκος της δανειοδότησης πλοίων έχει μειωθεί δραματικά φτάνοντας το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους σε χαμηλό πενταετίας. Υπολογίζεται ότι στο διάστημα αυτό ο όγκος δανειοδοτήσεων ήταν 5,9 δισ. δολάρια, μειωμένος κατά 60% σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2011. Η συρρίκνωση των πιστώσεων είναι ανησυχητική, αν ληφθεί υπόψη ότι ακόμα και μετά το ξέσπασμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2008 ο όγκος των δανείων προς τη ναυτιλία κυμαινόταν σε ανώτερα επίπεδα.

Παρόλο το μέγεθος της κρίσης αυτής οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατάφεραν λόγω της ιστορικής τους γνώσης της αγοράς και επειδή διέθεταν μια πιο παραδοσιακή, συντηρητική προσέγγιση στο αποκορύφωμα της ναυλαγοράς πριν το 2008, να διατηρήσουν ένα υψηλό επίπεδο ρευστότητας (Petrofin S.A. στο οικονομικό δελτίο της Alpha Bank, 2009) και με χαμηλά επίπεδα υποχρεώσεων και

έτσι να βγουν σχεδόν αλώβητοι από την κρίση που ακολούθησε. Ακόμα και μέσα σε αυτό το δυσμενές περιβάλλον αλλά και του ιδιαίτερα ανταγωνιστικού χαρακτήρα της συγκεκριμένης αγοράς, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία συνεχίζει να στηρίζει την οικονομική δραστηριότητα της χώρας συμβάλλοντας στη μείωση του ελλείμματος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, διατηρώντας παράλληλα επάξια την ηγετική της θέση αυξάνοντας δε συνεχώς την δυναμικότητα του ελληνόκτητου στόλου.

3.2.2.1 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

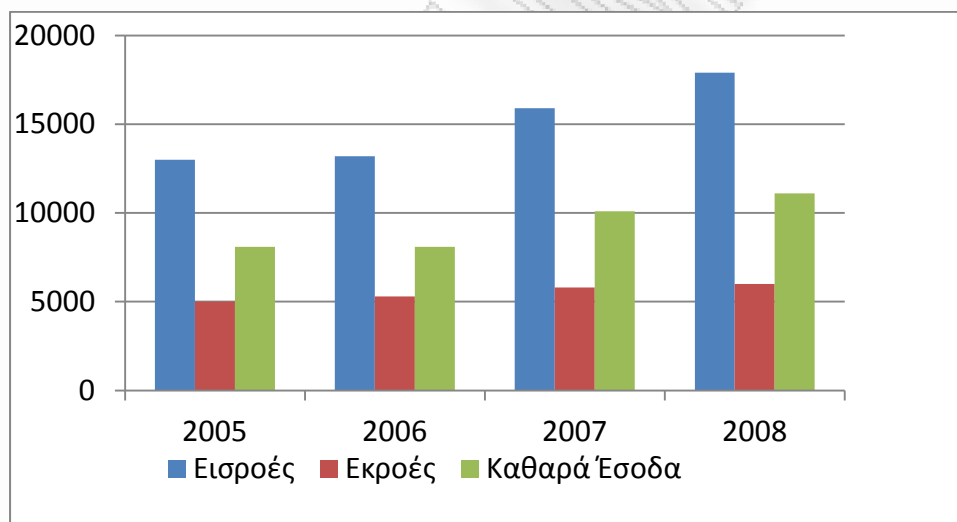
Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα καταχωρίζεται στις μεταφορές και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κονδύλια του ισοζυγίου υπηρεσιών στην χώρα μας. Η υπερπόντιος ναυτιλία προσφέρει τα μεγαλύτερα ποσά είσπραξης συναλλάγματος από μεταφορές κατά 90% ,και προέρχονται από τις διεθνείς δραστηριότητες του εμπορικού στόλου ελληνικών συμφερόντων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί ένα από τα πιο δυναμικά στοιχεία του ισοζυγίου πληρωμών. Η αύξηση της καθαρής εισροής του συναλλάγματος από θαλάσσιες υπηρεσίες παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 16,7% την δετία 2003-2008, έναντι 27,9% της δετίας 1998-2002. Οι προσδιοριστικοί παράγοντες του ναυτιλιακού συναλλάγματος εξαρτώνται από διεθνείς και εσωτερικούς παράγοντες όπως η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου με το οποίο ο ελληνόκτητος στόλος συνδέεται άμεσα, η αύξηση των ναύλων, η απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών, οι αποδοχές και εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία του ναυτεργατικού δυναμικού, η ανανέωση των πλοίων , η κατασκευή νέων πλοίων, η αύξηση των μεγεθών τους, η προσέλκυση ναυτιλιακών εταιριών και η μετατροπή των πλοίων τους σε ελληνικής σημαίας πλοία, η εγκατάσταση των γραφείων τους στην Ελλάδα, η κατάλληλη δημιουργία ευρύτερης ναυτιλιακής υποδομής και λιμενικής υποδομής, όπως αυτά έχουν προσδιοριστεί οικονομικά (Μ. Κωνσταντοπούλου, 1977 ,Γουλιέλμος, 1997).

Οι καθαρές εισροές από τους κλάδους της ναυτιλίας και του τουρισμού αποτελούν το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής οικονομίας συμβάλλοντας με την δυναμική τους στην αύξηση του πλεονάσματος στο ισοζύγιο υπηρεσιών και κατ' επέκταση στη μείωση του ελλείμματος του ισοζυγίου

τρεχουσών συναλλαγών. Οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν συνεχή αύξηση ποσοστών μεταξύ 2006-2008: στο ισοζύγιο υπηρεσιών από 53,8% σε 65% , στο ΑΕΠ από 3,9% σε 4,6% και στο εμπορικό έλλειμμα από 23,4% σε 25,3%, παραμερίζοντας τις αντίστοιχες καθαρές εισπράξεις από τον τουρισμό στη δεύτερη θέση από την πρώτη θέση που είχαν (Τράπεζα της Ελλάδος,ΑΕΠ,ΕΣΥΕ*) . Με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα το 2008 που ανήλθε στα 17,6 δις. ευρώ, από 15,7 δις. ευρώ το 2007 με μικρότερο ρυθμό μεταβολής από 18.1% το 2007 σε 12.4% το 2008. Τούτο αποδίδεται στη σημαντική μείωση των ναύλων κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, λόγω της διεθνούς κρίσης . Το 2011 οι εισπράξεις από τη ναυτιλία μειώθηκαν στα 14 δις. ευρώ καλύπτοντας το 51% του εμπορικού ελλείμματος της χώρας , από 15,4 δις. ευρώ το 2010 (8,6%) εξαιτίας της κατακόρυφης μείωσης των τιμών των ναύλων. (ΕΣΥΕ,2011)

Διάγραμμα 3.2

Ελληνικό ναυτιλιακό συνάλλαγμα 2005-2008 (σε εκατ. €)



Πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος, 2009

3.2.2.2 Ο ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΚΡΙΣΗ

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει ηγετικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Ο ελληνόκτητος στόλος ήταν ανέκαθεν από τους μεγαλύτερους στόλους διεθνώς με ποιοτική αναβάθμιση και συνεχώς ανοδικούς ρυθμούς μεγέθυνσης. Τον Φεβρουάριο του 2008 ο ελληνόκτητος στόλος κατείχε την πρώτη θέση παγκοσμίως με 4.173 πλοία άνω των 1.000κοχ (κόβοι ολικής χωρητικότητας) με συνολική χωρητικότητα 260.9 εκατ. Dwt (Lloyds Register-Fairplay,2012) Τον Μάρτιο του 2012 αν και ο αριθμός των πλοίων φαίνεται να έχει μειωθεί, 3.760 πλοία άνω των 1.000 κοχ η συνολική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου έφτασε το ανώτατο σημείο της με 264 εκατ.Dwt. και 155.9 εκατ. GT . Φαίνεται λοιπόν ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες μείωσαν το στόλο τους σε απόλυτο αριθμό πλοίων αλλά αύξησαν την χωρητικότητα του στόλου τους ,στο υψηλότερο σημείο όλων των εποχών. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι 437 πλοία βρίσκονται υπό κατασκευή με 25,4 εκατ. GT. Δυστυχώς λόγω των πολλών προβλημάτων οργανωτικής υποδομής του Ελληνικού νηογνώμονα τα πλοία με ελληνική σημαία συνέχισαν την καθοδική τους πορεία μειωμένα κατά 55 μέσα σε ένα χρόνο και έφτασαν στα 862 σε σύνολο ελληνόκτητων 4.173 γεγονός που δείχνει την μεγάλη σημασία που θα πρέπει να δοθεί στο συγκεκριμένο ζήτημα ώστε ο ελληνικός νηογνώμονας να μπορέσει να προσελκύσει και άλλα ελληνόκτητα πλοία που για διάφορους λόγους οι πλοιοκτήτες τους έχουν επιλέξει άλλες σημαίες, κυρίως σημαίες ευκαιρίας. Χαρακτηριστικά τα ελληνόκτητα tankers αργού πετρελαίου αποτελούν το 23% του παγκοσμίου στόλου της συγκεκριμένης κατηγορίας(από 22.7% το 2011) ενώ τα bulk carriers το 15.1% (από 16.4% το 2011). Επίσης διαφαίνεται πως οι Έλληνες πλοιοκτήτες αυξάνουν επίσης και την συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου αερίου με το ποσοστό τους να αυξάνεται από 7.9% το 2011 σε 8.4% το 2012 αλλά και στα container ships από 4.8% το 2011 σε 5.5% το 2012.

Η ελληνική ναυτιλία έχει δείξει τα τελευταία δύο χρόνια ισχυρές αντοχές παρά τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες καθ' όλο το διάστημα μετά την κρίση φρόντισαν να αντικαταστήσουν τα παλιά τους πλοία με καινούρια μεγαλύτερης χωρητικότητας και έτσι να συνεχίσουν τον ηγετικό τους ρόλο στο παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας.

Επίσης κατάφεραν να εντοπίσουν τις επενδυτικές ευκαιρίες που προέκυψαν από την κρίση ,να αγοράζουν πλοία σε ικανοποιητικές τιμές και αναλαμβάνουν νέα projects. (Δ.Κωνσταντίνου,2012,Ernst&Young). Οι Έλληνες πλοιοκτήτες λόγω της ιδιομορφίας που συνεχίζει να χαρακτηρίζει τον τρόπο διοίκησης των επιχειρήσεών τους ,που παραμένει δηλαδή να είναι σχεδόν οικογενειοκρατικός, σε μικρότερο βαθμό φυσικά απ' ότι αυτό συνέβαινε στο παρελθόν ,και λόγω της μεγάλης τους εμπειρίας στο θαλάσσιο εμπόριο ήταν από τους λιγότερο χαμένους στην κρίση του 2008. Εφοπλιστές άλλων κρατών κατά τη διάρκεια της άνθησης πριν την κρίση παρήγγελλαν νέα πλοία λόγω της ευκολίας των πιστώσεων και βρέθηκαν τελικώς μετά την κρίση με πολλά χρέη που δυσκόλεψαν την βιωσιμότητα των πλοίων τους, τακτική που δεν ακολουθήθηκε από τους Έλληνες πλοιοκτήτες που σύμφωνα με υπεύθυνους ανά τον κόσμο για τους Έλληνες πλοιοκτήτες όσον αφορά τα επενδυτικά τους σχέδια , δεν επέδειξαν στο σύνολό τους αγοραστική μανία κατά τα χρόνια της άνθησης καθώς πολλοί προτίμησαν να κάνουν χρήση των πλοίων τους με σκοπό να αποκομίσουν εξαιρετικά υψηλά λειτουργικά κέρδη ενώ όσοι δαπάνησαν χρήματα προχώρησαν και στις απαραίτητες κινήσεις αντιστάθμισης κινδύνου (B.Καρακουλάκης,2010,Clarksons London). Οι Έλληνες εφοπλιστές επωφελήθηκαν επίσης από το ότι εστίασαν στη μεταφορά προϊόντων όπως πετρέλαιο, σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα και σιτηρά, και γι' αυτόν τον λόγο δεν υπέφεραν από την ύφεση όσο οι ιδιοκτήτες containers πλοίων που μεταφέρουν μόνο τελικά καταναλωτικά προϊόντα.

3.2.2.3 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ

Η ποντοπόρος ναυτιλία περιλαμβάνει ιδιαίτερα σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες που επηρεάζουν σημαντικά την πορεία της ανάπτυξης και την ευημερία της χώρας. Παρακάτω καταγράφονται στοιχεία τα οποία φανερώνουν την διασύνδεση της εμπορικής ναυτιλίας και των κλάδων της με τα οικονομικά μεγέθη της χώρας και την βελτίωση που διαγράφουν.

Μετά το 2002 παρατηρείται μια μεγάλη άνοδος της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας. Η ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας με αύξηση του διεθνούς εμπορίου από την μια οδήγησε σε αύξηση της ζήτησης των ναυτιλιακών

υπηρεσιών και ειδικότερα οδήγησε και σε περαιτέρω ανάπτυξη για τις Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Επίσης το καλύτερο επενδυτικό κλίμα που δημιουργήθηκε στην χώρα μας λόγω μιας σειράς παραγόντων (απαλλαγή ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας με τον ν.3091/2002, ένταξη στο Ευρώ, διαφήμιση μέσω των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας), ώθησαν ναυτιλιακές επιχειρήσεις Ελληνικών συμφερόντων που ήταν εγκατεστημένες στο εξωτερικό (κυρίως στο Λονδίνο) να επαναφέρουν την έδρα τους στην Ελλάδα. Έτσι λοιπόν η ναυτιλία προσέφερε ιδιαίτερη ώθηση στην οικονομία της χώρας όπως διαφαίνεται και από τα παρακάτω στοιχεία του πίνακα 3.1.

Πίνακας 3.1

**Συμβολή του κλάδου των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη
(σε παρένθεση είναι η % συμμετοχή του κλάδου στο σύνολο)**

Μεγέθη	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ακαθάριστη αξία παραγωγής	7393 (2,95)	9630 (3,69)	8895 (3,24)	10358 (3,63)	13749 (4,62)	14763 (4,89)	14481 (4,67)	16920 (5,20)	18089 (5,58)
Σύνολο	250523	260797	274611	285513	297735	301913	310213	325308	324273
Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία	2423 (1,71)	3836 (2,62)	2711 (1,78)	3821 (2,35)	6004 (3,51)	6069 (3,46)	6986 (3,86)	7961 (4,22)	8742 (4,54)
Σύνολο	141589	146641	152679	162507	171199	175171	180799	188650	192373
Εισαγωγές	683 (1,19)	170 (0,29)	103 (0,18)	62 (0,11)	25 (0,04)	17 (0,03)	21 (0,03)	17 (0,02)	34 (0,05)
Σύνολο	57167	57827	57103	58796	61871	61667	67248	72025	72178
Εξαγωγές	7387 (19,16)	8990 (23,32)	8115 (22,98)	9325 (25,66)	12719 (29,81)	13448 (30,78)	13448 (29,22)	15803 (32,47)	16925 (33,45)
Σύνολο	38548	38543	35308	36339	42662	43697	46022	48674	50598
Ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου	1982 (6,13)	1655 (4,88)	3774 (10,17)	4316 (10,40)	3696 (8,79)	2330 (5,80)	2340 (5,30)	3657 (7,92)	3253 (7,61)
Σύνολο	32340	33904	37115	41509	42071	40161	44114	46158	42750

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2004-2008 προσωρινά στοιχεία, ποσά σε εκατ. ευρώ

Όπως φαίνεται και στον ανωτέρω πίνακα (Πίνακας 3.1) η συμβολή των υδάτινων μεταφορών στα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας υπήρξε σημαντικότερη. Η ακαθάριστη αξία παραγωγής από τα 7,3 δις το 2000 έφτασε το 2008 στα 18 δις που αντιστοιχεί στο 5,5% της ακαθάριστης αξίας παραγωγής του συνόλου της οικονομίας. Όσον αφορά την ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, αυτή από τα 2,4 δις το 2000 έφτασε στα 8,7 δις το 2008 φτάνοντας στο 4,54 % τη συμμετοχή της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας των υδάτινων μεταφορών στο σύνολο της οικονομίας. Ενδιαφέροντα είναι τα ευρήματα που αφορούν τις εισαγωγές όπου παρατηρείται μια μείωση από 1,2% συμμετοχής του κλάδου στο σύνολο των εισαγωγών το 2000 στο 0,05% το 2008. Αντιθέτως παρατηρείται μια εκτόξευση των εξαγωγών από τα 7,3 δις ευρώ καλύπτοντας το 19,16% το 2000 στα 17 δις το 2008 καλύπτοντας το 33,5% των συνολικών εξαγωγών της χώρας. Τέλος, όσον αφορά τις ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου αξίζει να σημειωθεί ότι υπήρξε σημαντική αύξηση από τα 1,9 δις ευρώ το 2000 στα 3,2 δις το 2008 φτάνοντας το 7,61% των συνολικών επενδύσεων παγίου κεφαλαίου.

Η συμβολή της ναυτιλίας στα επιμέρους μακροοικονομικά μεγέθη μπορεί να φανερώσει εύκολα την αλληλεξάρτηση των υδάτινων μεταφορών με την οικονομία. Η συμβολή δε της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας μπορεί να αποδείξει ακόμα καλύτερα την αλληλεξάρτηση αυτή. Για να φανεί ακόμα καλύτερα η αλληλεξάρτηση αυτή μπορεί να συγκριθεί η συμβολή αυτή με αυτήν του τουρισμού και των εξαγωγών της χώρας. Αυτή η ανάλυση θα ακολουθήσει στους παρακάτω πίνακες στον Πίνακα 3.2 με στοιχεία για την διαχρονική πορεία των εισπράξεων και πληρωμών της ναυτιλίας και του τουρισμού και στον Πίνακα 3.3 για τα αντίστοιχα στοιχεία για τις εξαγωγές.

Πίνακας 3.2

Συγκριτική εξέλιξη των εισπράξεων από Τουρισμό και Ναυτιλία 2000-2008 (σε εκατ. Ευρώ)

	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008
Εισπράξεις							
Τουρισμός	10.061,2	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.835,5	11.319,2	11.319,2
Ναυτιλία	8.640,6	8.523,4	9.569,8	13.307,0	13.871,4	16.939,3	19.188,3
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946
Τουρισμός/ΑΕΠ	7,4%	6,6%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	4,8%
Ναυτιλία/ΑΕΠ	6,3%	5,4%	5,6%	7,2%	7,0%	7,4%	7,9%
Πληρωμές							
Τουρισμός	4.948,9	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.485,7	2.679,3
Ναυτιλία	4.458,3	5.029,7	4.923,6	5.728,2	6.237,7	7.771,3	9.316,0
ΙΣΟΖΥΓΙΟ							
Τουριστικό Ισοζύγιο	5.112,3	7.736,0	7.359,3	8.037,4	8.389,8	8.833,5	9.019,7
Ναυτιλιακό Ισοζύγιο	4.182,3	3.493,7	4.646,2	7.578,8	7.633,7	9.167,9	9.872,3
Κέρδη τουρισμού/ΑΕΠ	3,75%	4,93%	4,29%	4,32%	4,24%	3,87%	3,71%
Κέρδη ναυτιλίας/ΑΕΠ	3,06%	2,23%	2,71%	4,07%	3,86%	4,01%	4,06%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Πίνακας 3.3

Εισπράξεις Εξαγωγών και ΑΕΠ ,2000-2008 (σε εκατ. Ευρώ)

	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008
Εξαγωγές αγαθών	11.098,5	10.433,6	11.113,6	12.653,3	14.200,9	17.445,5	19.812,9
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946
Εξαγωγές/ΑΕΠ	8,1%	6,7%	6,5%	6,8%	7,2%	7,6%	8,2%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Όπως παρατηρούμε στους παραπάνω πίνακες η ναυτιλία και τα έσοδα που προκύπτουν από αυτή μπορούν να συγκριθούν με τα έσοδα του τουρισμού αλλά και των εξαγωγών της χώρας. Τα έσοδα δε από τη ναυτιλία για το εξεταζόμενο διάστημα (2000-2008) φαίνονται να υπερδιπλασιάζονται φτάνοντας το 2008 περίπου στα 19,2 δις ευρώ από 8,6 δις το 2000 ,ενώ τα έσοδα από τον τουρισμό

φαίνονται να έχουν απλά μια αύξηση από 10 δις το 2000 στα 11,6 δις το 2008. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι το 2003 τα έσοδα από τον τουρισμό είχαν ακόμα και αρνητική ανάπτυξη στα 9,4 δις από 10,2 δις το 2002. Επίσης φαίνεται η σημασία της ναυτιλίας στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της χώρας όπου το 2000 η ναυτιλία αποτελούσε το 6,3% του ΑΕΠ ενώ το 2008 το 7,9%. Το τουριστικό ΑΕΠ το 2000 αποτελούσε αντίστοιχα το 7,4% του ΑΕΠ και το 2008 το 4,8%. Παρατηρούμε λοιπόν μια διαφορά των 3 ποσοστιαίων μονάδων όσον αφορά των επιδράσεων των δύο κλάδων στο ΑΕΠ της χώρας, η οποία διαφορά όμως είναι πλασματική. Στην πραγματικότητα η συνεισφορά της ναυτιλίας μετριάζεται λόγω των υψηλών πληρωμών που έχει στο εξωτερικό και αυτό φαίνεται καλύτερα από το αποτέλεσμα στο ισοζύγιο των δύο κλάδων. Αυτό θα μπορούσε να καταστεί πιο εμφανές εάν υπήρχε ένας δείκτης που θα έδειχνε το ποσοστό του ΑΕΠ που αναλογούν στα κέρδη του κάθε κλάδου όπου εκεί θα βλέπαμε τον αντίκτυπο των εσόδων μείον των πληρωμών στο ΑΕΠ της χώρας, των καθαρών εσόδων δηλαδή ή καθαρών εισπράξεων. Φυσικά ένας τέτοιος δείκτης δεν ευσταθεί λόγω του ότι η μέτρηση του ΑΕΠ γίνεται βάσει των πληρωμών και όχι των κερδών, όμως στον πίνακα 3.2 παρατίθεται προς διευκόλυνση διεξαγωγής συμπερασμάτων (δείκτης κέρδη ναυτιλίας/ΑΕΠ). Σε αυτόν λοιπόν τον δείκτη-λόγο κερδών ναυτιλίας προς ΑΕΠ φαίνεται ότι η καθαρή επίδραση της ναυτιλίας στο ΑΕΠ απαλλαγμένη από τις πληρωμές του κλάδου στο εξωτερικό είναι για το 2008 στο 4,06% έναντι 3,71% για τον τουρισμό που έχει σαφώς μικρότερες πληρωμές στο εξωτερικό και έτσι μπορεί να καταλάβει κανείς ότι οι συνεισφορές του κλάδου της ναυτιλίας και του τουρισμού στην εγχώρια οικονομία είναι σχεδόν ισόποσες με μικρή διαφορά υπέρ της ναυτιλίας.

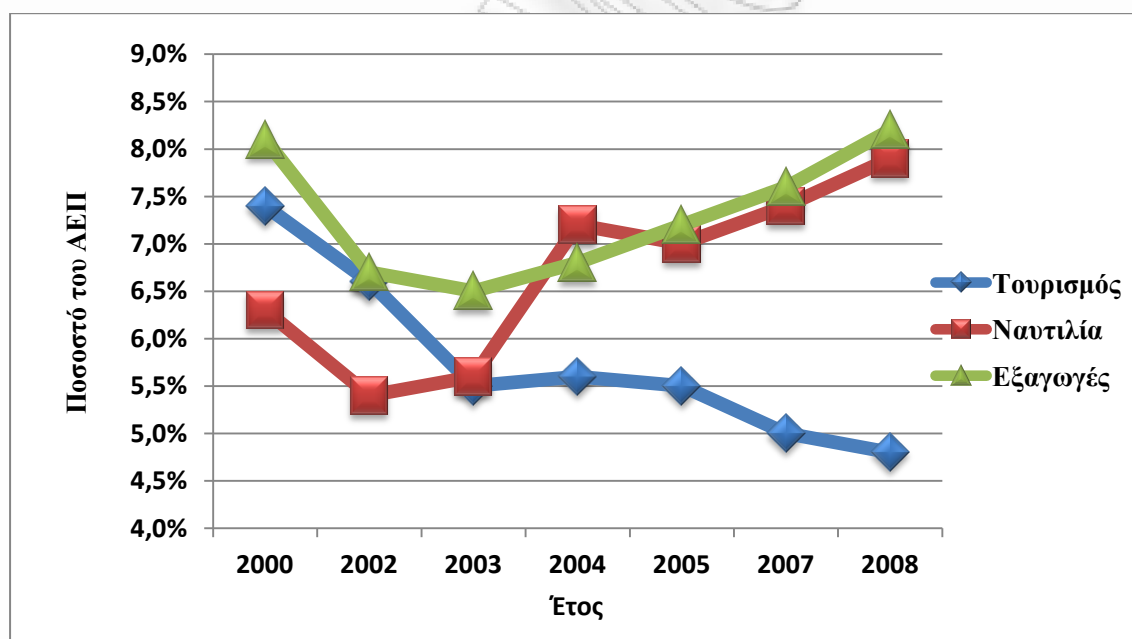
Τέλος στον πίνακα 3.3 παρατηρούμε πως οι εξαγωγές της χώρας από το 2000 έως το 2008 έχουν σχεδόν διπλασιαστεί αφού το 2000 ήταν 11 δις ευρώ ενώ το 2008 ήταν 19,8 δις ευρώ κατέχοντας βέβαια σχεδόν το ίδιο ποσοστό του ΑΕΠ ίσο με 8,2% το 2008 από 8,1% το 2000 διαγράφοντας κάποιες αυξομειώσεις, όχι όμως ιδιαίτερες σημαντικές, στο ενδιάμεσο διάστημα.

Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 3.3) παρουσιάζονται οι διακυμάνσεις των ποσοστών του ΑΕΠ των κλάδων της ναυτιλίας, του τουρισμού και των

εξαγωγών διαχρονικά από το 2000 μέχρι το 2008. Η παράθεση αυτή γίνεται με σκοπό να καταστεί πιο φανερή η σημαντικότητα των εισπράξεων της ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ που μπορεί να συγκριθεί μόνο με το ποσοστό των εισπράξεων των εξαγωγών. Φυσικά όπως ήδη προαναφέρθηκε ,αυτό το ποσοστό αναφέρεται στις εισπράξεις της ναυτιλίας και όχι στα κέρδη της αφού το ΑΕΠ ως δείκτης υπολογίζεται βάσει των εισπράξεων (ή πληρωμών στην χώρα) χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις πληρωμές στο εξωτερικό και η ναυτιλία ως κλάδος παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλες πληρωμές στο εξωτερικό όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως. Οπότε η διαφορά επίδρασης της ναυτιλίας με την επίδραση του τουρισμού και των εξαγωγών είναι στην πραγματικότητα λίγο διαφορετική.

Διάγραμμα 3.3

Διαχρονική εξέλιξη εισπράξεων από Ναυτιλία, Τουρισμό και Εξαγωγές ως ποσοστά του ΑΕΠ



Πηγή: Από επεξεργασία στοιχείων Τράπεζας της Ελλάδος

Όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από την ναυτιλία ανά κάτοικο, η Ελλάδα στην ΕΕ των 27 ,το 2007 κατατάσσεται δεύτερη με 916€ /κάτοικο ,ακολουθώντας την Δανία με 1.120€/κάτοικο. Η αύξηση της εγχώριας αγοραστικής δύναμης νοικοκυριών και επιχειρήσεων από τις καθαρές ναυτιλιακές εισροές εκτιμάται στο

4,1% και με την υπόθεση ότι το 40% αυτής της αγοραστικής δύναμης δαπανάται σε εισαγωγές, η καθαρή συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας εκτιμάται περίπου στο 2,6%. Οι θαλάσσιες μεταφορές επίσης κατά τα έτη 2000-2007 αποτέλεσαν έναν από τους σημαντικότερους κλάδους των εξαγωγών της χώρας με μέση συμμετοχή 37,2% στο σύνολο των εξαγωγών και μέση ποσοστιαία συμβολή στην αύξηση των εξαγωγών κατά 138,4%. Ο κλάδος των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών συμμετείχε κατά 3,4% στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία το 2007 και συνέβαλε κατά 44,2% στην αύξησή της το χρονικό διάστημα 2000-2007. Ακόμα συμμετείχε κατά μέσο όρο στο 4,2% της ακαθάριστης αξίας παραγωγής και συνέβαλε κατά 43,2% στην αύξησή της. Επιπλέον κατά την περίοδο 2000-2005 οι επενδύσεις για ναυτιλιακές υπηρεσίες αποτέλεσαν κατά μέσο όρο το 8,2% των συνολικών εθνικών επενδύσεων παγίου κεφαλαίου.

Το 2006 σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, οι επιχειρήσεις των κλάδων της ναυτιλίας που περιλαμβάνουν και δραστηριότητες και άλλων μέσων μεταφοράς ή κλάδων, ανέρχονταν σε 16,7 χιλ. επιχειρήσεις με κύκλο εργασιών 8,6 δις. €. Οι επιχειρήσεις αυτές παρήγαγαν καθαρή προστιθέμενη αξία περίπου 3,8 δις. €, απασχόλησαν 77 χιλ. εργαζομένους και επένδυσαν 1,1 δις. €. Για να διαφανεί η γεωγραφική κατανομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή σχετικών με αυτές έχουμε να αναφέρουμε ότι οι περισσότερες σε αριθμό, το 53,4% βρίσκονται στην Περιφέρεια Αττικής και ακολουθούν η Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας με 13%, η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου με 6,1% και η Περιφέρεια Κρήτης με 4,9%.

Όσον αφορά τα θέματα της απασχόλησης από την ναυτιλία στην Ελλάδα συναντώνται μερικά προβλήματα ειδικότερα όσον αφορά την στελέχωση με ναυτεργατικό δυναμικό στα ελληνικά πλοία, δηλαδή παρατηρείται έλλειψη ναυτικών για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία με τα συνεπακόλουθα προβλήματα που δημιουργεί αυτή η κατάσταση στην ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού νηολογίου. Ο αριθμός των Ελλήνων και ξένων ναυτικών σε πλοία που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) είναι συνεχώς πτωτική τις τελευταίες δεκαετίες δημιουργώντας τεράστια προβλήματα στην ίδια την βιωσιμότητα του Ταμείου.

Επίσης άλλο ένα πρόβλημα που παρατηρείται είναι η δυσκολία του να ποσοτικοποιηθεί η έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση της χώρας

καθώς είναι συχνά δυσδιάκριτα τα όρια επίδρασης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με άλλες.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα βρίσκονται στην Περιφέρεια Αττικής και ειδικότερα στον Πειραιά κατατάσσοντας το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας σε παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο. Η μετατροπή αυτή του Πειραιά σε λιμενικό cluster παγκόσμιας εμβέλειας βοηθά στην προσέλκυση όλο και περισσότερων επιχειρήσεων ,όχι μόνο ελληνικών συμφερόντων αλλά και ξένων και προσελκύει επίσης άλλες παρά-ναυτιλιακές επιχειρήσεις που προσφέρουν βοηθητικές υπηρεσίες προς την ναυτιλία ,που πέραν της αύξησης της εισροής συναλλάγματος έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία όλο και περισσότερων θέσεων εργασίας και κατ' αυτόν τον τρόπο να βελτιώνονται ακόμα περισσότερο από την ναυτιλία τα επίπεδα απασχόλησης της χώρας συνολικά. Εν κατακλείδι πρέπει να τονιστεί ότι η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τη διεξαγωγή περισσότερων δραστηριοτήτων στην Ελλάδα δίνει την ευκαιρία απόκτησης εμπειρίας και παράδοσης, παράλληλα με την εισαγωγή και εφαρμογή προηγμένων τεχνολογιών που χρησιμεύουν στη συνεχή βελτίωση των υποδομών και του γενικότερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

3.2.3 ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Σε αυτήν εδώ την ενότητα θα αναλύσουμε την επίδραση ενός συγκεκριμένου κλάδου της ναυτιλίας ,όπως είναι αυτός της κρουαζιέρας ,στην Ευρωπαϊκή και Ελληνική οικονομία. Επίσης θα αναφερθούν οι τρόποι με τους οποίους αυτή η επίδραση στην Ελληνική οικονομία μπορεί να πολλαπλασιαστεί. Τέλος θα ακολουθήσει μια συγκριτική ανάλυση με στοιχεία από την κρουαζιέρα στην Ελλάδα και στην Ιταλία, η οποία αυτήν την στιγμή (με στοιχεία για το 2011) διαφαίνεται να είναι η δημοφιλέστερη χώρα όσον αφορά τον αριθμό των επισκεπτών κρουαζιέρας αλλά και η χώρα με τα μεγαλύτερα έσοδα από την κρουαζιέρα ,αποκομίζοντας μεγάλα οικονομικά οφέλη για το σύνολο της οικονομίας.

Η Ελλάδα είναι από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στην Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως. Τα έσοδα της χώρας από την τουριστική βιομηχανία έχουν συνεχώς αυξητική πορεία τα τελευταία χρόνια με περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης και πολλαπλασιασμού των ωφελειών για την ελληνική οικονομία. Η χώρα μας γίνεται τουριστικός πόλος έλξης λόγω των νησιών, του ζεστού κλίματος, της αρχαίας της ιστορίας που μπορεί να «ξαναζωντανέψει» μέσα από τα αρίστης κατάστασης αρχαία μνημεία, και της σημαντικής πολιτισμικής κληρονομιάς.

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα είδος «διακοπών» διαφορετικό από τις συμβατικές διακοπές που δύναται να επιλέξει ο τουρίστας. Όταν ένας τουρίστας επιλέγει την κρουαζιέρα ως τρόπο αναψυχής, έχει την δυνατότητα να επισκεφτεί πολλά μέρη σε σύντομο χρονικό διάστημα ,σε ένα συνήθως ιδιαίτερος ευχάριστο περιβάλλον όπως είναι αυτό των σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων σε πλέον ιδιαίτερος ελκυστικές τιμές. Τα τελευταία έτη η κρουαζιέρα έχει δείξει σημάδια σημαντικής ανάπτυξης με μεγάλη άνοδο των επιβατών κρουαζιέρας και άνοδο των εσόδων από την κρουαζιέρα . Στον πίνακα 3.4 παρακάτω φαίνονται τα διαχρονικά στοιχεία της οικονομικής επίδρασης της Ευρωπαϊκής βιομηχανίας της κρουαζιέρας τα οποία έχουν όλα θετική ανάπτυξη ενισχύοντας τον ρόλο της κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή οικονομία.

Πίνακας 3.4

Οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας στην Ευρωπαϊκή οικονομία

	2008	2009	2010	2011
Έσοδα επιχειρήσεων άμεσα συνδεδεμένων με την κρουαζιέρα	€14,2 δις	€14,1 δις	€14,5 δις	€14,9 δις
Έσοδα άμεσων, έμμεσων και συνδυαστικών επιπτώσεων της βιομηχανίας της κρουαζιέρας	€32,2 δις	€34,1 δις	€35,2 δις	€36,7 δις
Αριθμός άμεσων απασχολούμενων	150.369	143.235	150.401	153.012
Αριθμός άμεσων και έμμεσων απασχολούμενων στον κλάδο	311.512	296.288	307.526	315.500
Συνολικό ύψος άμεσων μισθών (επιχειρήσεων άμεσα συνδεδεμένων με κρουαζιέρα)	€4,6 δις	€4,3 δις	€4,4 δις	€4,6 δις
Συνολικό ύψος μισθών (επιχειρήσεων συνδεδεμένων με κρουαζιέρα γενικά)	€10,0 δις	€9,0 δις	€9,3 δις	€9,8 δις

Πηγή: ECC,2012

Η χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της θέσης (ανάμεσα σε ιδιαίτερες τουριστικές χώρες όπως είναι η Ιταλία και η Τουρκία και βορείως της Αιγύπτου) αλλά και λόγω της νησιώτικης της διασποράς μπορεί να αποτελέσει τον ακρογωνιαίο λίθο όσον αφορά την δομή της κρουαζιέρας στην συγκεκριμένη περιοχή της Μεσογείου. Εξάλλου, αξίζει να σημειωθεί ότι ο χώρος της Μεσογείου είναι ο δημοφιλέστερος όσον αφορά την επισκεψιμότητα επιβατών κρουαζιέρας με την Ιταλία, την Ισπανία και την Ελλάδα να αποτελούν τους πιο δημοφιλείς προορισμούς στην ΕΕ. Στο παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3.5) παρουσιάζονται αναλυτικά οι 14 σημαντικότερες χώρες στον κλάδο της κρουαζιέρας στην Ευρώπη όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που την επισκέφθηκαν το 2011 και στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 3.4) το ποσοστό % της κάθε μίας χώρας στο συνολικό ποσοστό επιβατών κρουαζιέρας της Ευρώπης για το έτος 2011.

Πίνακας 3.5

Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στην Ευρώπη

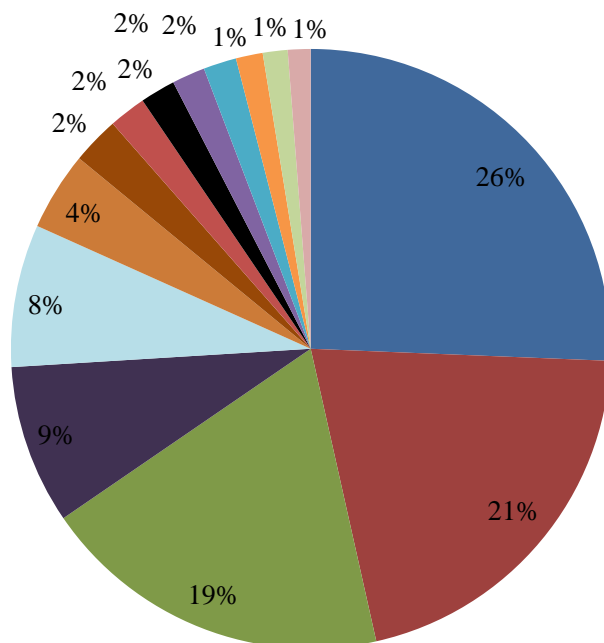
Χώρα	Σύνολο επιβατών κρουαζιέρας που επισκέφθηκαν την χώρα
Ιταλία	6.471.000
Ισπανία	5.255.000
Ελλάδα	4.780.000
Γαλλία	2.167.000
Νορβηγία	1.947.000
Πορτογαλία	1.069.000
Ην. Βασίλειο	648.000
Σουηδία	517.000
Δανία	483.000
Μάλτα	445.000
Εσθονία	443.000
Φινλανδία	356.000
Γιβραλτάρ	329.000
Γερμανία	315.000

Πηγή: ECC, 2012

Διάγραμμα 3.4

%Ποσοστό επιβατών κρουαζιέρας –επισκεπτών κάθε χώρας επί του ευρωπαϊκού συνόλου

■ Ιταλία ■ Ισπανία ■ Ελλάδα ■ Γαλλία ■ Νορβηγία
■ Πορτογαλία ■ Ην. Βασίλειο ■ Σουηδία ■ Δανία ■ Μάλτα
■ Εσθονία ■ Φινλανδία ■ Γιβραλτάρ ■ Γερμανία

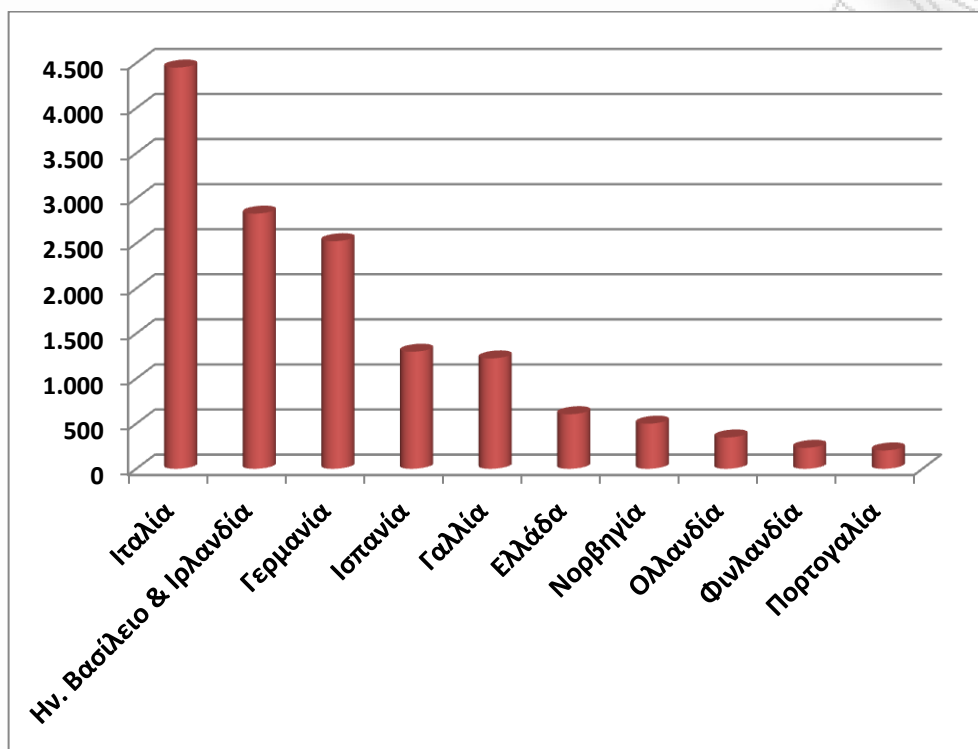


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ECC, 2012

Η Ελλάδα αν και απ' ότι φαίνεται και από τα παραπάνω στοιχεία είναι ο τρίτος πιο δημοφιλής προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη εν τούτοις τα έσοδά της από την κρουαζιέρα υπολείπονται από τα έσοδα άλλων χωρών και εκεί με στοιχεία του 2011 από το ECC, κατατάσσεται μόλις 6^η με συνολικά έσοδα αξίας 605 εκατ. ευρώ όταν η πρώτη σε επισκεψιμότητα Ιταλία φαίνεται και στα έσοδα να είναι πρώτη κερδίζοντας 4,4 δις ευρώ ενώ η δεύτερη σε επισκεψιμότητα επιβατών κρουαζιέρας Ισπανία κατατάσσεται 4^η όσον αφορά τα έσοδα από την κρουαζιέρα με 1,3 δις ευρώ. Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 3.5) αναφέρονται τα έσοδα από την βιομηχανία της κρουαζιέρας για το 2011 για τις δέκα σημαντικότερες χώρες όσον αφορά την κρουαζιέρα στην ΕΕ.

Διάγραμμα 3.5

Άμεσα Έσοδα Κρουαζιέρας σε χώρες τις ΕΕ (τα ποσά αναφέρονται σε εκατ. ευρώ)



Πηγή: ECC,2012

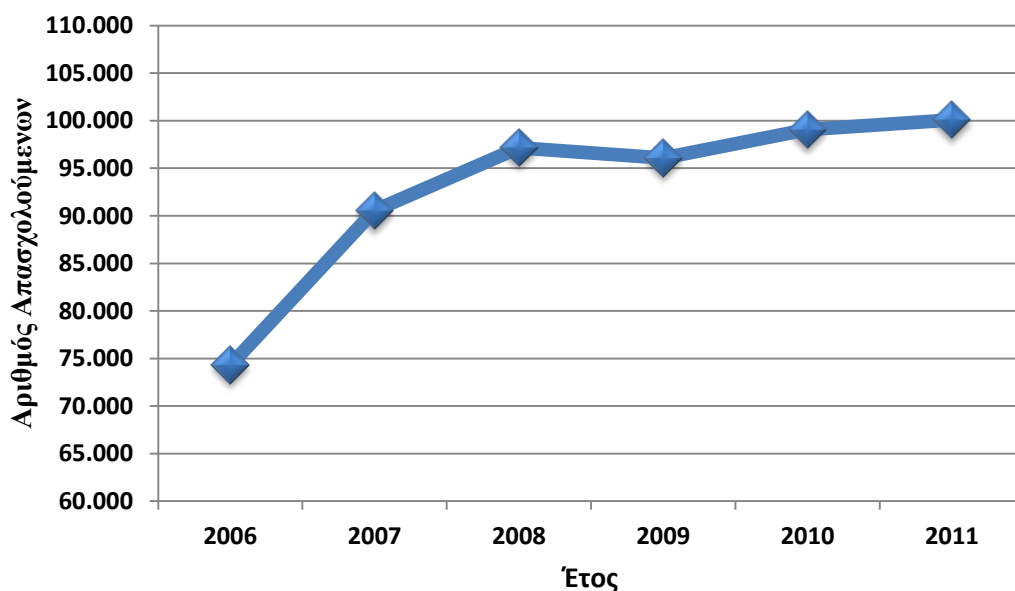
Όπως εύκολα μπορεί να παρατηρήσει κανείς στο παραπάνω διάγραμμα η Ελλάδα φαίνεται να κατατάσσεται σε χαμηλή θέση όσον αφορά τα έσοδά της ένα αντιθέσει με την τρίτη θέση που κατέχει όσον αφορά τους επισκέπτες-επιβάτες κρουαζιέρας. Αυτό συνεπάγεται ότι η χώρα έχει περιθώρια αύξησης των εσόδων της από την κρουαζιέρα και αυτό θα φανεί περισσότερο εάν αναλυθούν συγκεκριμένα στοιχεία της βιομηχανίας της κρουαζιέρας άλλων χωρών με υψηλότερα έσοδα ,όπως για παράδειγμα η Ιταλία, έτσι ώστε να διαφανούν περισσότερο οι στρατηγικές ανάπτυξης της συγκεκριμένης βιομηχανίας που πρέπει να ακολουθηθούν.

Τα επίπεδα της απασχόλησης επίσης παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία μιας χώρας. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας μπορεί να δημιουργήσει αρκετές θέσεις απασχόλησης εάν αναπτυχθεί καταλλήλως. Στο παρακάτω γράφημα (Διάγραμμα

3.6) φαίνονται οι θέσεις εργασίας που δημιούργησε στην Ιταλία διαχρονικά από το 2006 μέχρι το 2011. Παρατηρώντας τα στοιχεία και τον ρυθμό ανάπτυξης που παρουσιάζει η συγκεκριμένη βιομηχανία ως προς τον αριθμό των εργαζομένων σε αυτήν ,συμπεραίνεται ότι η κρουαζιέρα μπορεί να καταστεί μια πρώτης τάξης ευκαιρία ώστε να μειωθεί η ανεργία στην χώρα μας που θα έχει και πολλαπλά οφέλη για το σύνολο της οικονομίας, με παράλληλη αύξηση για παράδειγμα της καταναλωτικής δαπάνης ανά άτομο ,κτλ.

Διάγραμμα 3.6

Αριθμός απασχολούμενων κρουαζιέρας στην Ιταλία (2006-2011)

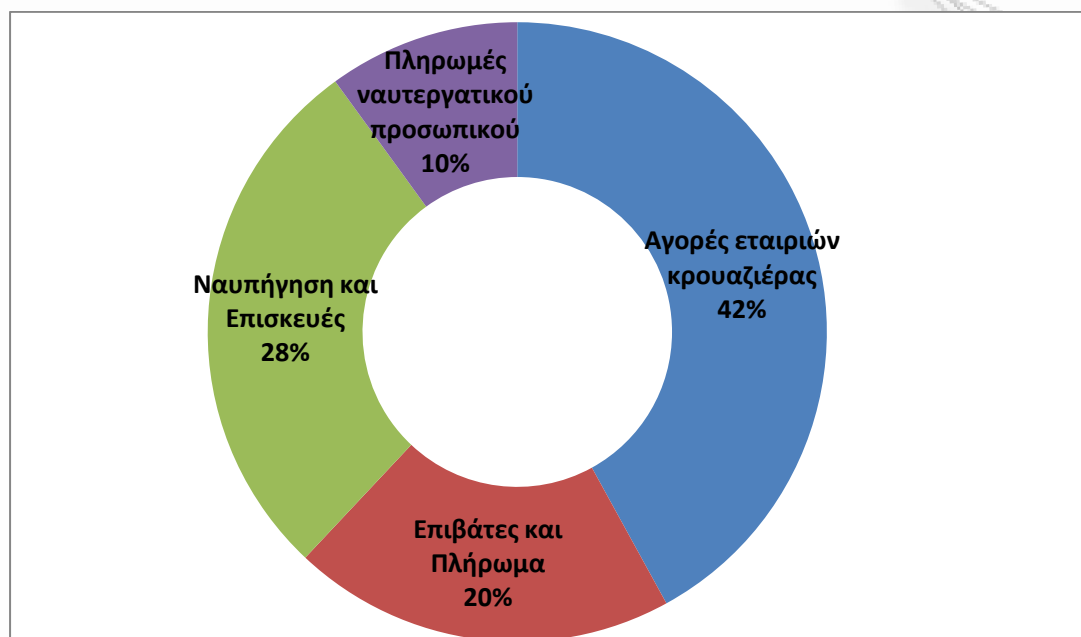


Πηγή: ECC,2011

Στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 3.7) διαφαίνεται ο διαχωρισμός και η κατηγοριοποίηση των άμεσων εσόδων της Ιταλίας από τον κλάδο της κρουαζιέρας που για το 2011 ήταν ίσα με €4,45δισ .

Διάγραμμα 3.7

Άμεσα Έσοδα Κρουαζιέρας Ιταλίας



Πηγή: ECC ,2012

Όπως φαίνεται λοιπόν και από το άνω διάγραμμα (Διάγραμμα 3.7) το 28% από τα έσοδα της κρουαζιέρας για την Ιταλική οικονομία ήτοι τα €1,23 δις ευρώ ήταν από έξοδα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας προς τα ιταλικά ναυπηγεία για κατασκευή νέων κρουαζιερόπλοιων ή για συντήρηση και ανακαίνιση υπαρχόντων κρουαζιερόπλοιων. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα έξοδα αυτού του ύψους και συγχρόνως έσοδα για την Ιταλική οικονομία, τα €1,23 δις δηλαδή, αντιστοιχούν στο 32% των συνολικών εξόδων για κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και έργα συντήρησης και επισκευής κρουαζιερόπλοιων για όλα τα ναυπηγεία της Ευρώπης για το 2011. Για την Ελλάδα τα έσοδα από επισκευές ήταν το 17% περίπου από τα συνολικά έσοδα από την κρουαζιέρα ,δηλαδή περίπου τα €107 εκατ.

Επίσης εξετάζοντας τα διαγράμματα 3.4 και 3.5 μπορεί εύκολα να επισημάνει κανείς ότι υπάρχουν χώρες όπως η Γερμανία και η Γαλλία όπου η επισκεψιμότητα επιβατών κρουαζιέρας βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά της Ελλάδας (η Γερμανία για το 2011 είχε μόλις 315.000 επισκέπτες-επιβάτες κρουαζιέρας) και παρόλα αυτά τα επίπεδα εσόδων αυτών των χωρών φαίνονται ιδιαίτερος υψηλότερα από της Ελλάδας. Και σε αυτές τις περιπτώσεις η ναυπήγηση πλοίων

και τα έσοδα από υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής ήταν ιδιαίτερος σημαντικά με τα έσοδα αυτά για την Γερμανία να αποτελούν το 53% των συνολικών εσόδων από την κρουαζιέρα και με το ύψος τους για το 2011 να ανέρχεται στα €1,33 δις ενώ το αντίστοιχο ποσό για την Γαλλία ανέρχεται σε €674 εκατ. αποτελώντας το 55% των εσόδων της από την κρουαζιέρα. Θα ήταν λοιπόν σκόπιμη η ανάπτυξη του ναυπηγοεπισκευαστικού τομέα όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια στην Ελλάδα ώστε και η χώρα μας να πάρει ένα μερίδιο από την «πίτα» αυτή η οποία διαγράφεται ιδιαίτερος προσοδοφόρα.

Παρατηρώντας ακόμα το διάγραμμα 3.7 διαφαίνεται ότι το 42% των εσόδων της κρουαζιέρας για το 2011 ,ήτοι τα €1,89 δις αντιστοιχούν σε έσοδα που προήλθαν από έξοδα των εταιριών κρουαζιέρας και αναφέρονται σε έξοδα για τρόφιμα και ποτά (περίπου €190 εκατ.), για πετρελαϊκά προϊόντα, λιπαντικά και άλλα χημικά προϊόντα όπως μπογιές πλοίων (περίπου € 335 εκατ.) , σε έξοδα που αφορούν προμήθειες ,τα λεγόμενα commissions των Ιταλών ταξιδιωτικών πρακτόρων (περίπου €191 εκατ.) ,έξοδα για μεταλλικά προϊόντα και μηχανήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως ως εξοπλισμός στην ναυπηγοεπισκευαστική διαδικασία (περίπου άλλα €310 εκατ.) και τέλος ,έξοδα που η βιομηχανία της κρουαζιέρας δαπάνησε (€318 εκατ.) για χρηματοοικονομικές και άλλες εταιρικές υπηρεσίες (ασφάλειες, διαφήμιση, προγραμματισμοί υπολογιστών). Επίσης παρατηρείται ότι το 20% των άμεσων εσόδων της κρουαζιέρας ,ήτοι τα €878 εκατ. ισοδυναμούν με τα έξοδα των επισκεπτών- επιβατών των κρουαζιερόπλοιων και του πληρώματος. Οι δυο αυτές κατηγορίες εσόδων δεν αναφέρθηκαν τυχαία. Αυτές οι δύο κατηγορίες εσόδων έχουν άμεση σχέση με τη συγκεκριμένη χώρα που αναλύεται και που εδώ είναι η Ιταλία και με το ρόλο που παίζει αυτή η χώρα και τα λιμάνια αυτής ως λιμάνια πρώτης επιβίβασης επιβατών, βάσεων εκκίνησης της κρουαζιέρας, ως homeport δηλαδή. Οι δύο αυτές κατηγορίες εσόδων έχει διαπιστωθεί ότι αυξάνονται σημαντικά αν αναφέρονται σε λιμάνια που λειτουργούν ως homeports. Όσον αφορά τις εταιρίες κρουαζιέρας η μέση δαπάνη ανά επιβάτη, και είναι δαπάνη που αφορά την προμήθεια καυσίμων, τροφίμων, ποτών, ανταλλακτικών, μηχανημάτων αλλά και διαφόρων επισκευών, εκτιμάται στα €300 για τα λιμάνια εκκίνησης (homeports) έναντι €20 περίπου για τα λιμάνια διέλευσης. Όσον αφορά τους επιβάτες έχει ερευνηθεί ότι συνήθως οι επιβάτες κρουαζιέρας πραγματοποιούν στα λιμάνια εκκίνησης δαπάνες διαμονής ενώ παράλληλα η χώρα

που βρίσκεται το λιμάνι εκκίνησης καρπώνεται επιπλέον όφελος μέσω των αεροπορικών εισιτηρίων , με αποτέλεσμα η μέση δαπάνη ανά επιβάτη να είναι της τάξης των €300 ενώ οι επισκέψεις των επιβατών στα λιμάνια διέλευσης που έχουν συνήθως μικρή διάρκεια αποφέρουν περίπου €60 ανά επιβάτη και αναφέρεται μόνο σε έξοδα για τρόφιμα, τουριστικά είδη, αξιοθέατα, κτλ.(Εθνική Τράπεζα ,2012)

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι για την Ελλάδα το 2011 μόνο 313.000 επιβάτες ξεκίνησαν από ελληνικό λιμάνι σε σύνολο 4.780.000 επισκεπτών – επιβατών κρουαζιέρας ενώ για την Ιταλία ο αριθμός αυτός ανέρχεται στα 1.861.000 επιβάτες σε σύνολο 6.470.000. Υπάρχουν λοιπόν πολλά περιθώρια βελτίωσης της απόδοσης της Ελλάδας σε αυτές τις κατηγορίες εσόδων με την προώθηση των λιμανιών της ως homeports.

Συμπερασματικά και έπειτα και από την συγκριτική ανάλυση και παράθεση στοιχείων από την Ιταλική βιομηχανία κρουαζιέρας ,η Ελλάδα έχει πολλά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας εκμεταλλευόμενη και τα φυσικά συγκριτικά της πλεονεκτήματα εάν φυσικά αρθούν σημαντικές δομικές στρεβλώσεις. Τα επενδυτικά προγράμματα στα λιμάνια (κυρίως στον ΟΛΠ) αλλά και η πλήρης άρση του καμποτάζ είναι κινήσεις προς τη σωστή κατεύθυνση αλλά θα πρέπει να συνδυαστούν και με άλλες όπως:

- Προώθηση συμβάσεων παραχώρησης σε ιδιώτες για διαχείριση των τερματικών σταθμών και για την κατασκευή κατάλληλων υποδομών στα ελληνικά λιμάνια
- Εγκατάσταση στα ελληνικά λιμάνια σύστημα κράτησης θέσεων πρόσδεσης
- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε τομείς όπως οι επισκευές πλοίων και η τροφοδοσία καυσίμων κυρίως
- Η προσέλκυση ή δημιουργία εταιρειών κρουαζιέρας που θα εδρεύουν στην Ελλάδα διατηρώντας και βελτιώνοντας την υπάρχουσα τεχνογνωσία
- Πολιτική ευκολότερης άφιξης και προώθησης των επισκεπτών, π.χ. η αποφυγή διπλών ελέγχων αποσκευών μέσω του μνημονίου συνεργασίας με το ΔΑΑ είναι προς τη σωστή κατεύθυνση

Στρατηγικές όπως αυτές που αναφέρθηκαν παραπάνω θα μετατρέψουν τα λιμάνια της χώρας μας σε πιο ανταγωνιστικά λιμάνια και έτσι θα μπορέσουν να παίξουν σημαντικότερο ρόλο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, στοχεύοντας κυρίως στο να καταστούν homeports ώστε να καταφέρουν να μεγιστοποιήσουν τα έσοδά τους από το συγκεκριμένο κλάδο ο οποίος φαίνεται να είναι μια εν δυνάμει πηγή υψηλών εσόδων και δημιουργίας θέσεων εργασίας για το μέλλον.

3.2.4 ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ναυτιλία έχει να προσφέρει ακόμα περισσότερα στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας εάν φυσικά ακολουθηθεί μια αναπτυξιακή πολιτική με μεταρρυθμίσεις σε πολλούς τομείς. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού νηολογίου με μεγαλύτερη προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία. Η ελληνική σημαία θα πρέπει να γίνει πιο ανταγωνιστική, πιο σύγχρονη, απαλλαγμένη από αναχρονιστικές και χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες και πλήρως εναρμονισμένη με τις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας και τις ευκολίες και την ταχύτητα που αυτή παρέχει, ώστε να καταστεί δυνατή η επαναφορά σε ελληνική σημαία τουλάχιστον μεγαλύτερου μέρους του ελληνόκτητου στόλου που βρίσκεται υπό άλλη σημαία. Με αυτόν τον τρόπο θα γίνει δυνατή η εισροή ακόμα μεγαλύτερου συναλλάγματος και έτσι θα πολλαπλασιαστεί η αξία της ναυτιλίας ως προς την οικονομία της χώρας.

Επίσης θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στο ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα ο οποίος φαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια έχει παραγκωνιστεί και δεν μπορεί υπό τις παρούσες συνθήκες να διαδραματίσει τον ρόλο που πρέπει και μπορεί στο παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη. Και σε αυτόν τον κλάδο πρέπει να δημιουργηθούν οι συνθήκες εκείνες μέσω των μεταρρυθμίσεων κυρίως στα εργασιακά που ισχύουν εδώ και στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων με περισσότερα έργα υποδομής ώστε να καταστεί ο κλάδος ανταγωνιστικός και πολύ πιθανόν λόγω της πρωτοπόρας θέσης της ελληνικής ναυτιλίας και της σημαντικής γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας να καταστεί η Ελλάδα ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο παγκόσμιου βεληνεκούς αποκομίζοντας πολλαπλά οφέλη.

Ακόμα ένας σημαντικός παράγοντας που η βελτίωσή του θα απέφερε οφέλη για την οικονομία και την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής σημαίας θα ήταν η αύξηση της προσφοράς ναυτεργατικού δυναμικού ,είτε αναφερόμαστε σε πλοιάρχους και μηχανικούς είτε σε ανειδίκευτο προσωπικό. Είναι σύνηθες στην χώρα μας η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας να είναι μικρότερη της υπάρχουσας ζήτησης κυρίως όσον αφορά πλοιάρχους και μηχανικούς. Αν και η ελληνική πολιτεία έχει προσπαθήσει και παλιότερα με καμπάνιες ενημέρωσης να προσελκύσει περισσότερο προσωπικό στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και ακόμα και σε τέτοιες δύσκολα οικονομικά εποχές όπου η ανεργία καλπάζει ο κλάδος συνεχίζει να αντιμετωπίζει πρόβλημα προσέλκυσης νέων επαγγελματιών ναυτικών αφού λόγω της δύσκολης φύσης του επαγγέλματος πολλοί ναυτικοί επιλέγουν να βρουν εργασία στη στεριά ενώ οι νέοι στρίβουν την πλάτη στα ναυτικά επαγγέλματα που όμως μπορούν να τους παράσχουν αξιοπρεπή μισθό και σχεδόν σίγουρη εργασία. Έτσι λοιπόν θα πρέπει να γίνουν οι προσπάθειες κυρίως από την μεριά της πολιτείας για την καλύτερη ενημέρωση των ενδιαφερομένων για τα ναυτικά επαγγέλματα ώστε να καλυφθεί με κάποιο τρόπο η υπερβάλλουσα ζήτηση προσωπικού για Έλληνες ναυτικούς.

Η εκτεταμένη γραφειοκρατία είναι ένα ακόμα σημαντικό ανάχωμα στην ανάπτυξη της ναυτιλίας στην χώρα μας. Πολλοί ξένοι επενδυτές κωλύονται στο να μεταφέρουν τις επιχειρήσεις τους στην Ελλάδα λόγω της ύπαρξης του γραφειοκρατικού κυκεώνα που πολλές φορές «δηλητηριάζει» ακόμα και την υγιή επιχειρηματικότητα στη χώρα μας. Η γραφειοκρατία στην ελληνική δημόσια διοίκηση θα πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστεί ώστε να προσελκύσουμε ακόμα περισσότερες επενδύσεις για την ανάπτυξη της οικονομίας που θα μας βοηθήσει για την έξοδό μας από την κρίση.

Επίσης θα πρέπει να συνεχισθεί η πολιτική ανάδειξης του λιμανιού του Πειραιά ως ναυτιλιακό κέντρο και να προωθηθεί ακόμα περισσότερο αφού η εδραίωση του στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη θα αποφέρει πολλαπλά οφέλη για το σύνολο της οικονομίας πέρα από την ναυτιλιακή οικονομία.

Τέλος θα πρέπει η ίδια η ελληνική οικονομία μέσω των αναγκαίων μεταρρυθμίσεων κυρίως στην δημόσια διοίκηση να γίνει πιο ανταγωνιστική. Σε συνδυασμό λοιπόν με μια μακροοικονομική σταθερότητα και με το κατάλληλο και

ελκυστικό φορολογικό σύστημα θα μπορέσει να προσελκύσει επενδύσεις. Αυτό θα καταστεί δυνατό μόνο εάν υπάρξουν οι κατάλληλες αυτές συνθήκες που θα δημιουργήσουν ένα εύκρατο κλίμα επενδύσεων στην χώρα ώστε τα όποια κέρδη από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες να μπορέσουν να διαχυθούν σε όλο το φάσμα της οικονομίας μέσω άλλων ,μη ναυτιλιακών επενδύσεων. Για παράδειγμα η οικογένεια Κωνσταντακόπουλου που έχει την ναυτιλιακή εταιρία Costamare δημιούργησαν μια εξαιρετική τουριστική επένδυση στην Πύλο της Μεσσηνίας ,το ξενοδοχειακό συγκρότημα Costa Navarino, που οι εκσυγχρονισμένες και ποιοτικά άριστες εγκαταστάσεις του αποτελούν και αναβάθμιση του τουριστικού μας προϊόντος ως χώρα και δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και εισάγει τουριστικό συνάλλαγμα. Με αυτό το απλό παράδειγμα καταλαβαίνουμε ότι εάν καταφέρουμε να κρατήσουμε ως χώρα τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέσω άλλων επενδύσεων ,τότε τα οφέλη από την ναυτιλία θα είναι πολλαπλά και η συσχέτισή της με την οικονομία της χώρας θα αυξηθεί ακόμα περισσότερο. Εν δυνάμει λεφτά για την ανάπτυξη της οικονομίας μας λοιπόν υπάρχουν και βρίσκονται σε Έλληνες πλοιοκτήτες που προφανώς θα ήθελαν να βοηθήσουν την χώρα τους με επενδύσεις, αρκεί φυσικά αυτές οι επενδύσεις να ήταν οικονομικά ανταποδοτικές και σχετικώς εύκολα υλοποιήσιμες. Έτσι θα ήταν δυνατόν να μεγιστοποιηθεί το κέρδος για την οικονομία μας λόγω της ηγετικής θέσης της Ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη.

3.3 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.3.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ενδεικτικά αξίζει να σημειωθεί ότι για το έτος 2005 για την ΕΕ των 25 ο εκτιμώμενος τζίρος από τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές ανήλθαν στα 2.290,4 δις ευρώ ,ποσό που ισοδυναμεί με το περίπου 22% του ΑΕΠ της ΕΕ των 25. Ακόμα περίπου το 5% της

συνολικής εργατικής δύναμης της ΕΕ ,δηλαδή περίπου 15 εκατ. εργαζόμενοι ,απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα στους κλάδους που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές.

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας (Πίνακας 3.6) από μεγέθη επίδρασης των κλάδων των οδικών μεταφορών στην οικονομία της ΕΕ-25 ,με στοιχεία του 2005.

Πίνακας 3.6

Μεγέθη επίδρασης κλάδων των οδικών μεταφορών στην οικονομία της ΕΕ-25

Δραστηριότητα στους κλάδους των οδικών μεταφορών	Τζίρος (δισ ευρώ)	Προστιθέμενη Αξία (δισ ευρώ)	Απασχόληση (εκατ.)	Απασχόληση (% του συνόλου)
Κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων	749,0	130,4	3,05	1,03
Κατασκευή εξοπλισμού οχημάτων, συντήρηση, επισκευή, πώληση οχημάτων και εξοπλισμού αυτών	959,6	129,6	3,37	1,14
Λιανική καυσίμων κίνησης	141,0	11,6	0,44	0,10
Υπηρεσίες οδικών μεταφορών (εμπορευματικές, ιδιωτικές, δημόσιες συγκοινωνίες)	310,0	130,0	4,20	1,40
Κατασκευή και συντήρηση οδών	115,2	39,7	3,80	0,40
Λειτουργία αυτοκινητοδρόμων	15,6	2,9	0,07	0,02
Σύνολο κλάδων οδικών μεταφορών	2290,41	444,08	14,93	5,07

Πηγή: ERF (2008)

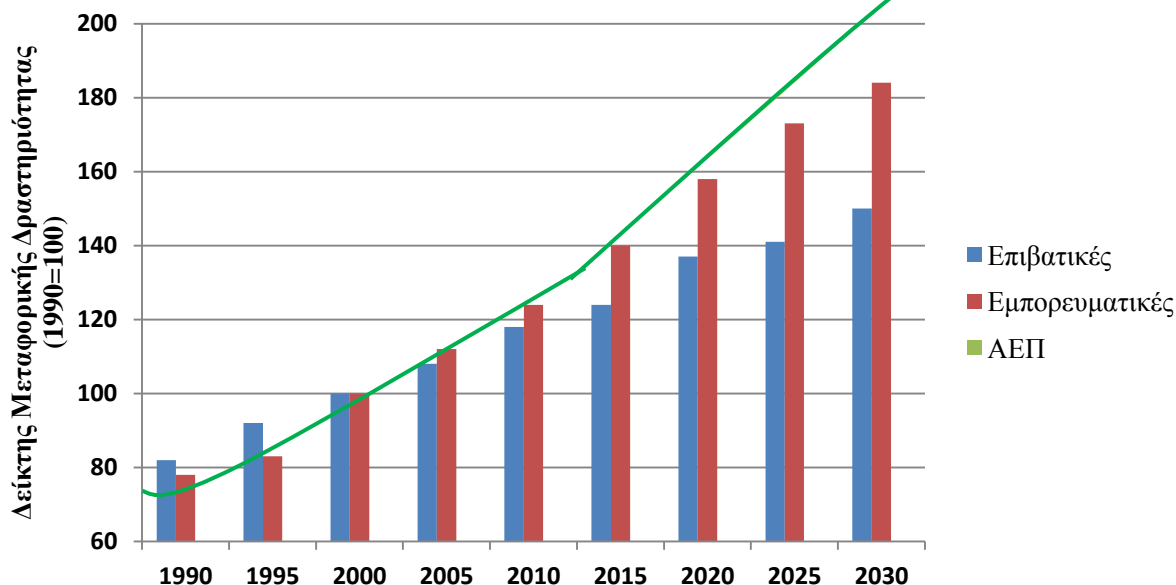
Διεθνώς έχει διερευνηθεί σημαντικά η σύνδεση μεταξύ των μεταφορών με την οικονομική ανάπτυξη εστιάζοντας ειδικότερα στις επιδράσεις των υποδομών και σε μικρότερο βαθμό στις επιβατικές και εμπορευματικές υπηρεσίες του τομέα. Αυτές οι έρευνες έχουν καταλήξει σε πλήθος εμπειρικών αποτελεσμάτων κυρίως όσον αφορά τις οδικές υποδομές που επιβεβαιώνουν τη σύνδεση αυτή ,τόσο σε ανεπτυγμένες όσο και σε αναπτυσσόμενες οικονομίες με χρήση διάφορων μεθοδολογικών προσεγγίσεων και βάσεων δεδομένων για διαφορετικά επίπεδα

χωρικής ανάλυσης και χρονικές κλίμακες. Οι Berechman et al (2006) στην εργασία τους, για παράδειγμα, αναφέρονται στις εκτιμώμενες ελαστικότητες του εθνικού προϊόντος στις Η.Π.Α. ως προς τις επενδύσεις σε υποδομές οδικών μεταφορών και παρουσιάζονται ευρείες διακυμάνσεις από πολύ υψηλές, όπως 0,39-0,56 (Aschauer,1989) ή 0,33 (Munnell,1990) έως πολύ χαμηλές όπως 0,04 (Garcia-Mila and McGuire, 1992) ή 0,08 (Waters,2004). Επίσης ιδιαίτερος σημαντικός είναι τα ευρήματα όσον αφορά τις ελαστικότητες του εθνικού προϊόντος ως προς τις επενδύσεις σε οδικές υποδομές και σε άλλες χώρες πέραν των ΗΠΑ όπως είναι η Γαλλία και το Μεξικό με θετικές και στατιστικά σημαντικές ελαστικότητες αλλά και πολύ υψηλά επίπεδα για την εκτιμώμενη ελαστικότητα στην Ιαπωνία που κυμαίνεται από 0,35-0,42. (Lakshmanan,2007). Σε μελέτη των Kemmerling and Stephan (2008) αναφέρεται ότι οι ελαστικότητες αυτές για την Ιταλία, τη Γαλλία και τη Γερμανία βρέθηκαν να είναι στατιστικά σημαντικές και να κυμαίνονται μεταξύ 0,10-0,20.

Επίσης έχει μελετηθεί και η δυναμική αλληλεπίδρασης διαφορετικών τύπων επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές μεταξύ τους και με το ΑΕΠ και άλλα μακροοικονομικά μεγέθη. Για παράδειγμα, έχει αποδειχθεί ότι οι επενδύσεις στο μετρό του Λονδίνου αυξάνουν τον ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ του Ηνωμένου Βασιλείου κατά 0,06% κατ' έτος (CEBR,1993). Σε μια άλλη έρευνα των Gamas and Anderson το 2005 βρέθηκε ότι το μητροπολιτικό μετρό του Σαν Χουάν του Πουέρτο Ρίκο προκαλεί αύξηση του ΑΕΠ της χώρας κατά περίπου 16% στην περίοδο κατασκευής και 2% κατ' έτος στην περίοδο λειτουργίας. Στο παρακάτω γράφημα φαίνεται η ύπαρξη αλλά και η πρόβλεψη μιας μακροχρόνιας αυξητικής τάσης στους δείκτες της συνολικής επιβατικής και εμπορευματικής μεταφορικής δραστηριότητας όσο και του ΑΕΠ των 27 χωρών –μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι το έτος 2030. Το διάγραμμα αυτό (Διάγραμμα 3.8) έγινε με στοιχεία του 2008 μέσω ποσοτικών μεθόδων και με την χρήση του ελληνικής έμπνευσης μοντέλου πρόβλεψης PRIMES και έγινε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Κομισιόν.

Διάγραμμα 3.8

Ιστορική και προβλεπόμενη αύξηση των δεικτών της μεταφορικής δραστηριότητας και του ΑΕΠ στην ΕΕ μέχρι το έτος 2030



Πηγή: CEC(2008)

Όπως μπορεί εύκολα να καταλάβει κανείς και από το παραπάνω διάγραμμα διαφαίνεται μια θετική αλληλεξάρτηση μεταξύ του ΑΕΠ και της μεταφορικής δραστηριότητας που όμως οδηγεί τελικά σε μια απόκλιση των αυξητικών τάσεων με μεγαλύτερη αύξηση του ΑΕΠ από την αύξηση των επιβατοχιλιόμετρων και τονοχιλιόμετρων, φαινόμενο που βιβλιογραφικά αναφέρεται ως αποσύνδεση (decoupling) μεταξύ της έντασης του μεταφορικού έργου και του ΑΕΠ. Αυτή η αποσύνδεση είναι μια επιθυμητή κατάσταση για την Ευρωπαϊκή Ένωση που με διάφορες πολιτικές προσπαθεί να μειώσει τη ζήτηση για χρήση οδικών μέσων και να την υποκαταστήσει με χρήση μη-οδικών εναλλακτικών μέσων μεταφορών που συγχρόνως είναι ακόμα πιο αποδοτικά.

Πέραν από το ΑΕΠ ένα άλλο σημαντικό οικονομικό μέγεθος που επηρεάζεται από τις οδικές μεταφορές είναι και η απασχόληση. Με μια ανάλυση κάποιων στοιχείων απασχόλησης που αφορούν τον κλάδο μπορούμε εύκολα να καταλάβουμε την θετική συσχέτιση που έχουν η απασχόληση με τον κλάδο των μεταφορών και ειδικότερα με τον κλάδο των οδικών μεταφορών. Παρακάτω

παρατίθεται ένας πίνακας (Πίνακας 3.7) που φέρει με αριθμούς τα επίπεδα απασχόλησης στην χώρα μας σε κλάδους μεταφορών με το ποσοστό συμμετοχής τους στο εθνικό σύνολο απασχόλησης ,και ειδικότερα και στις οδικές μεταφορές ώστε με στοιχεία να φανεί αυτή η αλληλεξάρτηση.

Πίνακας 3.7

**Απασχόληση στους κλάδους των μεταφορών μεταξύ 2001-2007 με %
συμμετοχή του κλάδου στο εθνικό σύνολο**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων	0,08	0,05	0,06	0,03	0,05	0,04	0,03
Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών	0,47	0,46	0,44	0,44	0,48	0,49	0,46
Εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, πωλήσεις καυσίμων	2,27	2,38	2,54	2,30	2,56	2,64	2,71
Χερσαίες μεταφορές, μεταφορές μέσω αγωγών	3,91	3,31	3,10	3,03	3,00	3,17	2,90
Μεταφορές μέσω υδάτινων οδών	0,48	0,45	0,50	0,47	0,38	0,44	0,47
Αεροπορικές μεταφορές	0,31	0,27	0,24	0,10	0,12	0,14	0,15
Βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες	0,96	1,09	0,99	1,03	1,08	1,02	0,91
Ταχυδρομεία και τηλεπικοινωνίες	0,96	1,04	1,04	1,02	0,99	1,10	1,04
Σύνολο κλάδων μεταφορών	9,45	9,04	8,91	8,43	8,66	9,04	8,67
Εθνικό σύνολο	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Πηγή: ΕΣΥΕ

Σε όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου 2001-2007 η ποσοστιαία συμμετοχή της απασχόλησης του τομέα στο εθνικό σύνολο της απασχόλησης εμφανίζει μια πτώση από το 9,45% το 2001 στο 8,67% το 2007 με παρόλα αυτά ένα

ιδιαίτερα σημαντικό αριθμό απασχολούμενων που φτάνει το 2007 στους 408.141 απασχολούμενους από 403.104 το 2001. Σε απόλυτους αριθμούς δηλαδή παρατηρείται μια αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων στον κλάδο με χαμηλότερο ωστόσο ρυθμό αύξησης από την αύξηση του συνολικού αριθμού των εργαζομένων στην Ελλάδα. (4,7 εκατ. απασχολούμενοι το 2007 έναντι 4,2 εκατ. το 2001).

3.3.1.1 ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην χώρα μας όσον αφορά τις οδικές μεταφορές πέραν από τα επίπεδα της απασχόλησης που αναφέρθηκαν προηγουμένως, υπάρχουν και κάποια άλλα οικονομικά στοιχεία που φανερώνουν την αλληλεξάρτηση της Ελληνικής οικονομίας με τις μεταφορές. Ειδικότερα για το έτος 2010 τα κρατικά έσοδα από φόρους που επιβλήθηκαν στα αυτοκίνητα οχήματα για το οικονομικό έτος 2009 ανήλθαν στα 5,42 δις ευρώ, εκ των οποίων τα 3,29 δις αφορούν καύσιμα και λιπαντικά, τα 0,57 δις στην αγορά νέων οχημάτων, τα 0,47 δις σε φόρους κατά την αγορά και της ταξινόμησης του οχήματος, τα 1,04 δις στα ετήσια τέλη κυκλοφορίας και τα 0,04 σε άλλους φόρους (ERF,2011).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα, όπως και στις χώρες της Ε.Ε. και γενικότερα του ΟΟΣΑ, έχει αυξηθεί με σημαντικό ρυθμό η ιδιοκτησία επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων (ιδιαίτερα αυτών Ι.Χ.). Ειδικότερα σύμφωνα με στοιχεία της EUROSTAT στην ΕΕ των 27 την περίοδο 1995-2006 αυξήθηκε συνολικά κατά 26,5% ο συνολικός στόλος επιβατικών αυτοκινήτων, και κατά 22,4% ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικού αυτοκινήτου. Όσον δε αφορά την χώρα μας το μέγεθος των αυξήσεων αυτών ήταν σημαντικά μεγαλύτερο αφού ο συνολικός στόλος επιβατικών αυτοκινήτων αυξήθηκε από 2,21 εκατ. το 1995 σε 4,8 εκατ. το 2007 και ο δείκτης ιδιοκτησίας αυξήθηκε από 207 (σε 1000 κατοίκους) το 1995 σε 407 το 2006.

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3.8), φαίνεται η μεγάλη σημασία της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτων για τις επιβατικές μεταφορές σε σχέση με τα άλλα χερσαία επιβατικά στην Ελλάδα και η συνεχιζόμενη αύξηση της χρήσης του συγκεκριμένου μέσου διαχρονικά από το 2000 μέχρι και το 2006.

Πίνακας 3.8

Μερίδια των επιβατοχιλιόμετρων με χερσαία επιβατικά μέσα μεταξύ 2000-2006

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Επιβατικά αυτοκίνητα I.X.	71,8	73,2	74,1	75,3	76,4	77,2	78,2
Λεωφορεία	24,7	23,5	22,6	21,8	20,6	19,7	18,9
Μετρό και Τραμ	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3
Σιδηρόδρομοι	2,2	1,9	1,9	1,6	1,6	1,7	1,6

Πηγή: Eurostat

Γίνεται κατανοητό λοιπόν ότι η μετακίνηση με αυτοκίνητα οχήματα I.X. εξακολουθεί να έχει καθοριστικό ρόλο στις επιλογές για επιβατικό μέσο και αυτό φαίνεται ξεκάθαρα από τις αυξήσεις που παρατηρούνται σε σχετικά μεγέθη όπως οι οικογενειακές δαπάνες για αγορά και χρήση αυτοκινήτου I.X., ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων αλλά και η αύξηση στα επιβατοχιλιόμετρα με αυτοκίνητα IX. Η αύξηση αυτών των μεγεθών όμως έχει προκαλέσει και ανάλογη αύξηση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με την έντονη χρήση των αυτοκινήτων ,φαινόμενο το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί ακόμη περισσότερο με περιορισμό της χρήσης των αυτοκινήτων και αντικατάστασή τους από άλλα μεταφορικά μέσα όποτε αυτό είναι δυνατόν. Στην Ελλάδα ένα μέτρο που έχει ληφθεί και βρίσκεται σε αυτήν την κατεύθυνση είναι η επιβολή του δακτυλίου στην Αθήνα ,από την δεκαετία του 1980 ,μέτρο που από πολλούς κρίνεται πλέον ως αναποτελεσματικό και αναχρονιστικό. Άλλα πιο πετυχημένα μέτρα που έχουν ως στόχο τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου είναι η τιμολόγηση του σταθερού και μεταβλητού κόστους της χρήσης των αυτοκινήτων όπως είναι για παράδειγμα η διατίμηση της οδικής χρήσης και στάθμευσης σε ορισμένες περιοχές και οδικούς άξονες. (Για παράδειγμα ,η χρέωση της οδικής συμφόρησης (congestion pricing) ή της εκπομπής ρύπων στο περιβάλλον (emission control) εντός συγκεκριμένων συνήθως μητροπολιτικών περιοχών) .Το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης έχει λειτουργήσει ιδιαίτερα θετικά στην Αθήνα και γενικότερα τέτοιες πολιτικές διαχείρισης της στάθμευσης σε

αστικές περιοχές οδηγούν σε μείωση της χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ. , σε αξιοποίηση ελευθέρων χώρων, σε αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας των δρόμων και σε παράλληλη αύξηση χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

Όσον αφορά την τιμολόγηση του σταθερού κόστους των αυτοκινήτων αυτό αναφέρεται σε μέτρα όπως η φορολόγησή τους ανάλογα με τα κυβικά τους και έλεγχο της περιβαλλοντικής τους απόδοσης μέσω της κάρτας καυσαερίων. Αξίζει βεβαίως να παρατηρηθεί πως συνήθως την φορολόγηση των αυτοκινήτων οι εκάστοτε κυβερνήσεις την χρησιμοποιούν για αύξηση των κρατικών τους εσόδων παρά για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους λειτουργίας τους και τα έσοδα αυτά δεν ανακατανέμονται με σκοπό την βελτίωση της χρήσης των οδικών υποδομών ή των μέσων μαζικής μεταφοράς. Τα κρατικά αυτά έσοδα λοιπόν θα πρέπει να επιστρέφουν από εκεί που προήλθαν ώστε να καταστεί δυνατό ένα αυτόνομο μεταφορικό σύστημα με τη λιγότερο δυνατή εξάρτηση από κρατικές επιδοτήσεις.

Ένα ακόμα μέτρο που θα είχε θετικό αποτέλεσμα στην απόδοση των οδικών επιβατικών μεταφορών θα ήταν η ενίσχυση του συγκοινωνιακού συστήματος των πόλεων με τα Συστήματα Ευφυών Μεταφορών (ΣΕΜ) τα οποία προσφέρουν ,κυρίως μέσω της τηλεματικής , λύσεις σε προβλήματα συμφόρησης και μπορούν να εντοπίσουν την χρονική διασπορά των ροών και έτσι να καταστήσουν το μεταφορικό σύστημα μιας πόλης πιο αξιόπιστο και πιο αποτελεσματικό κυρίως από μεριάς ταχύτητας ταξιδιού.

Στα μέσα μαζικής μεταφοράς εκτιμάται ότι η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων και οι πολιτικές μείωσης του επιβατικού κόστους σε συνδυασμό με ενίσχυση του συστήματος με αύξηση των ΣΕΜ στα οχήματα και στις μεταφορικές εγκαταστάσεις (για παράδειγμα συστήματα πληροφόρησης των επιβατών στις στάσεις) μπορούν οδηγήσουν σε αύξηση της επιβατικής ζήτησης των μέσων μαζικής μεταφοράς. Επίσης ένα πιθανό άνοιγμα της παρούσας αγοράς των μέσων μαζικής μεταφοράς και στους ιδιώτες μπορεί να αύξανε τον ανταγωνισμό με θετικά για τον χρήστη αποτελέσματα και με συνεπακόλουθη αύξηση του μεριδίου των δημοσίων μέσων μεταφοράς.

Επίσης άλλα μέτρα βιώσιμης ανάπτυξης στις οδικές επιβατικές μεταφορές είναι η ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς, η επέκταση των λεωφορειολωρίδων, των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων και η ενίσχυση της διατροπικότητας και διαλειτουργικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών. Ακόμα πρέπει να ενθαρρύνονται οι πρωτοβουλίες συλλογικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων (car-pooling) ιδιαιτέρως από εργαζόμενους σε μεγάλες επιχειρήσεις, όπως και να ενισχύονται οι προϋποθέσεις για αύξηση των πεζών μετακινήσεων και της επιβατικής ζήτησης με μέσα μαζικής μεταφοράς μέσω καλύτερου αστικού και χωροταξικού σχεδιασμού των πόλεων με έμφαση στην δημιουργία συγκεντρωτικών μητροπόλεων. Όλα τα παραπάνω μέτρα θα πρέπει φυσικά να ληφθούν υπό έναν εθνικό και μητροπολιτικό συντονισμό με τη συνεχή συνεργασία των φορέων του κράτους και των τοπικών φορέων στο επίπεδο σχεδιασμού και λειτουργίας του όλου μεταφορικού συστήματος και των υποδομών του.

Τέλος μαζί με τα ΣΕΜ θα πρέπει να προωθηθούν και άλλες εφαρμογές τηλεματικών υπηρεσιών όπως η τηλεργασία, το ηλεκτρονικό εμπόριο, η τηλεεκπαίδευση, εφαρμογές που επιτρέπουν την αποφυγή μέχρι πρότινος αναγκαίων μετακινήσεων και την καλύτερη αξιοποίηση του χρόνου. Οι συγκεκριμένες προοπτικές δύνανται να δημιουργήσουν νέα δεδομένα στην αγορά και σημαντικές ευκαιρίες παραγωγικής και κερδοφόρας αξιοποίησης των υποδομών και των εφαρμογών πληροφορικής στην ελληνική οικονομία.

3.3.1.2 ΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο στόλος των εμπορευματικών φορτηγών οχημάτων στην Ελλάδα αποτελείται από δύο βασικές κατηγορίες, ανάλογα με την άδεια χρήσης του οχήματος:

- Τα ΙΧΦΑ που χρησιμοποιούνται για ιδία εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων
- Τα ΔΧΦΑ που προσφέρουν υπηρεσίες διαμεταφορών και γενικότερα μεταφορών προς τρίτους (εδώ συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες Third-Party Logistics ή 3PL)

Ο εγχώριος κλάδος των εμπορευματικών μεταφορών με ΔΧΦΑ μέσω των υπηρεσιών 3PL βρίσκεται σε αρκετά πρώιμο στάδιο σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλα ανεπτυγμένα κράτη του κόσμου. Παρόλη την

καθυστέρηση στην ανάπτυξή του και στην εναρμόνισή του με τις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές, ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Τα τελευταία δέκα έτη η συμβολή του ανέρχεται στην εκτέλεση του 98% του συνολικού υπεραστικού μεταφορικού έργου. Επίσης εκτιμάται ότι το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών πραγματοποιείται μέσω των οδικών μεταφορών (IOBE, 2010). Ιδιαίτερα κατά τα τελευταία έτη λοιπόν παρατηρείται στον κλάδο μια δυναμική προοπτική ανάπτυξης με αυξανόμενα μερίδια στην αγορά της διακίνησης φορτίων σε σχέση με την ποσότητά τους και με τη μέση χιλιομετρική απόσταση μεταφοράς τους.

Για την ανάπτυξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κρίνεται αναγκαία η επιβολή πολιτικών που περιλαμβάνουν μέτρα για την οικονομικά επαρκή και δίκαιη τιμολόγηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως αυτό της χιλιομετρικής τιμολόγησης της οδικής χρήσης από τα ΔΧΦΑ και ΙΧΦΑ που ήδη εφαρμόζεται σε χώρες της Κεντρικής Ευρώπης (Γερμανία, Αυστρία, Ελβετία) με σκοπό την εσωτερικευση του εξωτερικού τους κόστους (π.χ. στις κυκλοφοριακές συνθήκες, στο περιβάλλον και στις οδικές μεταφορές). Η μη οριοθέτηση και θεσμοθέτηση των δραστηριοτήτων που περιλαμβάνουν οι υπηρεσίες 3PL αποτελεί ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα του κλάδου, αφού δημιουργεί διάφορες αυθαιρεσίες και στρεβλώσεις στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Επίσης στην Ελλάδα λόγω ενός αναχρονιστικού θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών που συντηρούσε μια σειρά από περιορισμούς στην έκδοση νέων αδειών έχει συμβάλει ώστε ο κλάδος να παραμείνει πίσω και να μην είναι τόσο ανταγωνιστικός όσο άλλων Ευρωπαϊκών χωρών. Η μέση ηλικία των Ελληνικών φορτηγών είναι πολύ υψηλή (ενδεικτικά σε μελέτη του IOBE αναφέρεται ότι για το έτος 2005 ο μέσος όρος όσον αφορά την ηλικιακή κατανομή για την Ελλάδα είναι 17,9 έτη όταν για την Δανία είναι 7,4 και για την Πορτογαλία 11,2 έτη) με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην ίδια την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών επιχειρήσεων με ΔΧΦΑ και με αρνητικά επακόλουθα όσον αφορά την οδικά ασφάλεια αλλά και τις εκπομπές ρύπων στο περιβάλλον. Θα πρέπει λοιπόν να δοθούν από το κράτος κίνητρα (και αντικίνητρα) ώστε να υπάρξει ένας εκσυγχρονισμός και μια ανανέωση του στόλου των φορτηγών οχημάτων, πιθανώς και μέσω εσόδων από μια διορθωτική επιβάρυνση των οδικών μεταφορέων, ανάλογα με το επίπεδο του εξωτερικού κόστους που προκαλούν οι δραστηριότητές

τους (στην κυκλοφορία ,το περιβάλλον, το οδόστρωμα, κτλ). Η αύξηση της παραγωγικότητας και ο εκσυγχρονισμός του στόλου θα ενισχύσουν παράλληλα την ανταγωνιστική θέση των Ελλήνων οδικών μεταφορέων στη διεθνή αγορά των εμπορευματικών μεταφορών. Μια πλήρης απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι λοιπόν το ζητούμενο αφού σύμφωνα με έρευνα του IOBE (2006) θα οδηγούσε σε αύξηση της απασχόλησης (2% έως 4% ετησίως), σε υποχώρηση του γενικού δείκτη τιμών του καταναλωτή (κατά 0,2 έως 0,3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως) λόγω και των σημαντικών υποχωρήσεων των κομίστρων (1,5%-2,5% ετησίως), θα αύξανε και τον αριθμό των επιχειρήσεων στον κλάδο (1%-2% ετησίως), θα βελτίωνε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα οδηγούσε σε μείωση του λειτουργικού κόστους για τις επιχειρήσεις (κατά 2,5%-4,5% ετησίως) και θα βελτίωνε την παραγωγικότητά τους (1,5%-2,5% ετησίως), θα ενίσχυε την εισαγωγή καινοτομιών και των νέων τεχνολογιών και τέλος θα βοηθούσε στην εξάλειψη του κοινωνικού κόστους λόγω της κατάργησης των εμποδίων εισόδου στο κλάδο και της εξάλειψης της υπεραξίας των αδειών. Φυσικά προϋπόθεση για την αποκόμιση των παραπάνω ωφελειών αποτελεί η εκτίμηση ότι θα υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός επιχειρήσεων ώστε να ενισχύεται το ανταγωνιστικό περιβάλλον χωρίς τον κίνδυνο δημιουργίας καρτέλ με υψηλές τιμές. Επίσης θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες και να δοθούν τα ανάλογα κίνητρα ώστε να δημιουργηθούν στη χώρα μας μεγαλύτερες σε μέγεθος επιχειρήσεις (πιθανώς μέσω συνενώσεων των ήδη μικρότερων διάσπαρτων επιχειρήσεων ιδιοκτητριών των ΔΧΦΑ) που θα παρέχουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες logistics θα απολαμβάνουν τα οφέλη οικονομιών κλίμακας και θα αυξήσουν την παραγωγικότητά τους. Η συμβολή των νέων τεχνολογιών πληροφορικής θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη αφού μπορεί να επιφέρει ιδιαίτερη αύξηση στην παραγωγικότητα και μείωση του εξωτερικού κόστους των οδικών μεταφορών. Τέλος η περαιτέρω οργανωτική ανάπτυξη και γεωγραφική επέκταση των εμπορευματικών κέντρων στη χώρα θα βοηθήσει στην ανασύνθεση και αναδιοργάνωση των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης καταλαβαίνουμε ότι η πλήρης απελευθέρωση των ΔΧΦΑ θα είχε ιδιαίτερα οφέλη για το σύνολο της οικονομίας. Φυσικά υπάρχει μια μερίδα ανθρώπων ,κυρίως μέσα στον κλάδο, που αντιστέκεται στην όποια αλλαγή του αναχρονιστικού θεσμικού πλαισίου που ισχύει ώστε να μην

χάσουν τα όποια τους συμφέροντα. Τα οικονομικά οφέλη φυσικά είναι πολύ μεγαλύτερα και ισχυρότερα από τα συμφέροντα συγκεκριμένων συντεχνιών και η πολιτική βούληση στο συγκεκριμένο θέμα πρέπει να είναι σθεναρή και αποφασιστική μακριά από τον φόβο του όποιου πολιτικού κόστους, επικεντρωμένη στο δημόσιο συμφέρον χωρίς πισωγυρίσματα και ημίμετρα, ώστε να αποκτήσει και η χώρα μας εμπορευματικές οδικές μεταφορές εφάμιλλες αυτές των ανεπτυγμένων χωρών.

3.4 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.4.1 *ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*

Οι αερομεταφορές προσφέρουν τη δυνατότητα ταχείας φυσικής σύνδεσης δύο περιοχών που βρίσκονται σε μακρινές αποστάσεις. Τα αεροδρόμια (ή αερολιμένες), οι βασικές υποδομές των αερομεταφορών αποτελούν φυσικές υποδομές με ιδιαίτερη σημασία για την χώρα μας αφού συμβάλλουν όχι μόνο στην τουριστική, εμπορική και γενικότερα οικονομική ανάπτυξη της χώρας αλλά και στην ενίσχυση της εδαφικής συνοχής, της εθνικής ασφάλειας και του γεωπολιτικού ρόλου της χώρας. Η σημασία των αερομεταφορών έχει μεγιστοποιηθεί τα τελευταία χρόνια λόγω της αυξανόμενης παγκοσμιοποίησης των αγορών που οδηγεί σε μεγαλύτερη ανάγκη για διεθνή μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων αλλά και στον μεγαλύτερο ανταγωνισμό των επιχειρήσεων στον κλάδο των διεθνών αερομεταφορών. Στον ανταγωνισμό αυτό να προσθέσουμε και τον ανταγωνισμό που διαφαίνεται να έχει επεκταθεί και σε επίπεδο αεροδρομίων όπου σε διάφορες χώρες ανά τον κόσμο εφαρμόζεται μια νέα μορφή κατασκευής και λειτουργίας των αεροδρομίων μέσω σχημάτων με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, που επιδρούν θετικά στην αποδοτικότητά τους.

Οι εναέριες μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας και στην περιφερειακή συνοχή της κυρίως μέσω της εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης και με τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων κυρίως υψηλής μοναδιαίας αξίας. Ο ρόλος αυτός καθίσταται ακόμα πιο σημαντικός λόγω της

αυξανόμενης διεθνοποίησης των τοπικών οικονομιών, των μεταβολών στον αεροπορικό στόλο, της ενίσχυσης της εγχώριας κατανάλωσης στις ασιατικές χώρες ιδιαίτερος λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας και των διεθνών συμφωνιών στον κλάδο (για παράδειγμα η συνθήκη Shengen ή και το πρόγραμμα single European sky atm research ,SESAR ,που θα εφοδιάσει την ΕΕ με ένα σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που θα βοηθήσει στην αειφόρο ανάπτυξη των αερομεταφορών). Οι μεταβολές στον αεροπορικό στόλο έγκεινται στην αύξηση του μέσου ωφέλιμου φορτίου των αεροσκαφών ,στην αύξηση των αεροπορικών δρομολογίων, στην ανάπτυξη στόλου αεροσκαφών αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων και στις τεχνολογικές βελτιώσεις. Οι βελτιώσεις αυτές κυρίως αφορούν το ηλεκτρονικό εμπόριο και την εύκολη κράτηση και αγορά/πώληση αεροπορικών εισιτηρίων, τα δορυφορικά συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και τα αυτοματοποιημένα συστήματα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στους αερολιμένες.

Την προηγούμενη δεκαετία κάποια γεγονότα επηρέασαν σημαντικά τις αερομεταφορές σε διεθνές επίπεδο με αποτέλεσμα να συντελεστούν κάποιες σημαντικές αλλαγές. Οι επιθέσεις της 11^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001, ο πόλεμος στο Ιράκ το 2003 ,η πετρελαϊκή κρίση το 2007-2008 αλλά και η χρηματοπιστωτική κρίση και η παγκόσμια οικονομική ύφεση που ξεκίνησε το 2008 και συνεχίζεται μέχρι και στις μέρες μας ,όλες αυτές οι κρίσεις συνετέλεσαν σε μεγάλες αλλαγές που παρατηρήθηκαν στις αερομεταφορές. Πολλές αεροπορικές εταιρείες πτώχευσαν ή έκλεισαν ,πολλές συγχωνεύτηκαν ,χάθηκαν πολλές θέσεις εργασίας, ανασχεδιάστηκαν και σε μερικές περιπτώσεις μειώθηκαν οι γραμμές , αυξήθηκαν οι τιμές των ναύλων και άλλες χρεώσεις και γενικότερα παρατηρήθηκε μεγαλύτερη αβεβαιότητα στις συνθήκες της αγοράς. Στην Ελλάδα τον Φεβρουάριο του 2010 επετεύχθη συμφωνία μεταξύ των δύο κύριων αεροπορικών εταιριών, των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της Aegean ,που όμως το αίτημα απορρίφθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού τον Ιανουάριο του 2011 λόγω παραβίασης των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού στην εγχώρια Ελληνική αγορά. Η συγχώνευση αυτή θα έφερνε μείωση του λειτουργικού κόστους μέσω ανάπτυξης οικονομιών κλίμακας και φάσματος και θα μπορούσε να επιφέρει πιο ανταγωνιστικές τιμές και υπηρεσίες στη διεθνή αγορά όμως θα δημιουργούσε παράλληλα οιονεί μονοπώλιο

στην εγχώριο αγορά με τους όποιους κινδύνους αυτό επιφέρει για τον καταναλωτή (υψηλότερες τιμές ,χαμηλότερη ποιότητα).

Όσον αφορά τις υποδομές των αερομεταφορών στην Ελλάδα παρατηρείται μια δυσκαμψία ,κυρίως όσον αφορά το κατασκευαστικό και λειτουργικό καθεστώς τους που μέχρι τώρα ,με εξαίρεση το «Ελευθέριος Βενιζέλος» , γίνεται κυρίως με κρατικούς πόρους. Οι συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) παραγωγής δημοσίων έργων μέχρι τώρα κυρίως παρατηρούνται στις οδικές υποδομές, βοηθώντας στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στη χώρα (Τσέκερης και Τσούμα ,2010) , με μοναδικό παράδειγμα το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελ.Βενιζέλος» που λειτουργεί με σύμβαση παραχώρησης σε γερμανική εταιρεία εκμετάλλευσης. Η δυνατότητα άντλησης ιδιωτικών πόρων μέσω των ΣΔΙΤ (φυσικά με τον απαραίτητο διαχωρισμό μεταξύ της εποπτικής αρχής και παρόχου αεροναυτιλιακών υπηρεσιών) μπορεί να φέρει τη λύση στη χρηματοδότηση αναγκαίων έργων υποδομής και τεχνολογικής αναβάθμισης των περιφερειακών αεροδρομίων υποστηριζόμενοι φυσικά από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Οι αερολιμένες συνιστούν συγκοινωνιακούς κόμβους του αεροπορικού δικτύου με σημαντικές εξωτερικές επιδράσεις στην τοπική ,περιφερειακή και εθνική ανάπτυξη και γι' αυτόν τον λόγο κρίνεται επιτακτική η ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξής τους. Η έκταση των επιδράσεων αυτών εξαρτάται από τα γεωγραφικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά και περιορισμούς που διέπουν την λειτουργία των αεροδρομίων. Πληθώρα μελετών στη διεθνή βιβλιογραφία έχει δείξει την θετική αλληλεπίδραση μεταξύ κατασκευής/λειτουργίας αεροδρομίων και τοπικής/ περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης (Green 2007, Button et al. 2010, Donzelli 2010) αλλά και τη συνεισφορά των αεροπορικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορικών υπηρεσιών στη συνολική οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας (Button and Taylor 2000) .Οι επιδράσεις από την κατασκευή υποδομών των αερομεταφορών (αερολιμένων) μπορούν να διαχωριστούν σε βραχυπρόθεσμες και μέσο-μακροπρόθεσμες. Στις βραχυπρόθεσμες επιδράσεις εντάσσονται αυτές που δημιουργούνται κατά την διάρκεια κατασκευής του έργου και έχουν να κάνουν με την αύξηση της απασχόλησης και αγορά πρώτων υλών και εξοπλισμού κυρίως σε τοπικό επίπεδο. Στις μέσο-μακροπρόθεσμες επιδράσεις εντάσσονται αυτές που δημιουργούνται μετά την έναρξη της λειτουργίας του αερολιμένα και αφορούν στο επιπρόσθετο εισόδημα και απασχόληση που δημιουργούνται σε τομείς

αεροπορικών και μη-αεροπορικών (άλλων μεταφορικών, εμπορικών ,κα.) δραστηριοτήτων οι οποίες εξυπηρετούν τον αερολιμένα. Επιπλέον υπάρχουν και οι προκληθείσες επιδράσεις που αντιστοιχούν στο επιπρόσθετο εισόδημα και απασχόληση που γεννώνται μέσω των δαπανών των απασχολουμένων οι οποίες προκύπτουν από τις άμεσες και έμμεσες επιδράσεις. Το σύνολο αυτών των επιδράσεων μπορεί να προκαλέσει δομικές μεταβολές στο παραγωγικό ιστό μιας τοπικής/περιφερειακής οικονομίας και να μετατοπίσει για παράδειγμα οικονομικές δραστηριότητες από τομείς του πρωτογενούς τομέα(αλιεία, γεωργία, κτηνοτροφία) σε τομείς των υπηρεσιών(τουρισμός, μεταφορές, κτλ). Οι συνολικές επιδράσεις των αερολιμένων ,άμεσες ,έμμεσες και προκληθείσες, στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) μιας χώρας κυμαίνονται από 1,4% έως 2,5% εξαιρώντας τις θετικές εξωτερικές επιδράσεις στον τουρισμό (στοιχεία από *ACI ,2004). Στην χώρα μας οι αερομεταφορές και τα αεροδρόμια συνιστούν καθοριστικό παράγοντα ανάπτυξης της τοπικής , περιφερειακής και εθνικής οικονομίας κυρίως σε σχέση με την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης. Από την άλλη η επίδραση του αεροπορικού εμπορευματικού φόρτου στο ΑΕΠ της Ελλάδας είναι αμελητέα λόγω της μειωμένης εξαγωγικής δραστηριότητας της χώρας, την απουσία τακτικών εμπορευματικών πτήσεων στους ελληνικούς αερολιμένες, την περιορισμένη δυνατότητα προσφοράς εμπορευματικού έργου από τις ελληνικές αεροπορικές εταιρίες, την μικρή έκταση του εγχώριου αεροπορικού δικτύου και τη μειωμένη χωρητικότητα αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε προορισμούς του εξωτερικού. Επίσης η μειωμένη ανταγωνιστικότητα της μεταφοράς διά αέρος σε σχέση με την χαμηλότερου κόστους μεταφορά μέσω θαλάσσης ή οδικώς για μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων καθιστά τις αερομεταφορές μη δημοφιλή τρόπο μεταφοράς. Οι αερομεταφορές λόγω της αυξημένης ταχύτητας παράδοσης που τις διέπουν και του εκτεταμένου διεθνούς χαρακτήρα του αεροπορικού δικτύου, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για τις εισαγωγές και εξαγωγές κυρίως εμπορευμάτων υψηλής μοναδιαίας αξίας και όχι μεγάλου μεγέθους σε αντίθεση για παράδειγμα με τις θαλάσσιες μεταφορές που αφορούν παραδοσιακά προϊόντα μεγάλου μεγέθους και χαμηλής μοναδιαίας αξίας.

*ACI: Airports Council International

Στην Ελλάδα όπου «βαριά» βιομηχανία της θεωρείται ο τουρισμός οι αερομεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο επιτυχής επίτευξης του ,αφού οι περισσότεροι αλλοδαποί τουρίστες επιλέγουν το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς τους στην χώρα μας (σε ποσοστό 72%-74%) και έπειτα έρχεται η επιλογή των οδικών μέσων με σημαντική διαφορά (σε ποσοστό 19%-20%).

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι οι αερολιμένες δημιουργούν επίσης οικονομίες συγκέντρωσης και ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με μελέτη (Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών,2009) στην περιοχή των Μεσογείων , ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών αντιπροσωπεύει το 21,8% (15.296 εργαζόμενοι) της συνολικής απασχόλησης (περίπου 70.000) και το 47% (2.699 εκατ. ευρώ) της συνολικής προστιθέμενης αξίας που παράγεται (3.708 εκατ. ευρώ) στην αντίστοιχη γεωγραφική περιοχή. Στην Αττική ο ΔΑΑ συνεισφέρει ετησίως 4,1 δις. ευρώ ποσό που αντιστοιχεί στο 3,2% του ΑΕΠ του Νομού ενώ εξαιτίας του δημιουργήθηκαν 48.001 θέσεις εργασίας. Παράλληλα αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τα τελευταία χρόνια οι μεγαλύτερες αυξήσεις σε αξίες γης παρατηρήθηκαν σε περιοχές της Ανατολικής Αττικής λόγω και της κατασκευής σημαντικών συγκοινωνιακών υποδομών (Αττική οδός, μετρό, προαστιακός).

3.4.2 ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι αεροπορικές μεταφορές συνδέονται άμεσα με τον εγχώριο και κυρίως με τον διεθνή τουρισμό της χώρας μας και γι' αυτόν τον λόγο παίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομία της χώρας. Ο κλάδος ωστόσο χρήζει εκσυγχρονισμού και βελτίωσης (κυρίως για τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας) ώστε να ανταποκριθεί κατάλληλα στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί παγκοσμίως. Πέραν από τις όποιες βελτιώσεις των υποδομών ,επιτακτική κρίνεται και η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού της χώρας με την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και με την προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού ,στρατηγικές που θα ενισχύσουν την αποδοτικότητα των περιφερειακών αερολιμένων και κατά τους χειμερινούς μήνες. Επίσης η αποσυμφόρηση των μεγάλων αερολιμένων της χώρας ,όπως αυτό της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης ,

με τις απευθείας πτήσεις εξωτερικού στα περιφερειακά αεροδρόμια κυρίως των νησιών θα βοηθήσει σημαντικά στην ανάπτυξη του κλάδου.

Επίσης θα πρέπει να ενισχυθούν και οι πτήσεις αμιγούς εμπορευματικής μεταφοράς σε διεθνή αεροδρόμια καθώς έτσι θα μειωθεί το κόστος της αερομεταφοράς εμπορευμάτων και θα ενισχυθεί η εδαφική συνοχή και η ανταγωνιστική θέση της χώρας σε σχέση με άλλες γειτονικές χώρες (για παράδειγμα στην Ιταλία στο αεροδρόμιο της Malpensa υπάρχει συγκεκριμένο terminal που ονομάζεται CargoCity που εξυπηρετεί μόνο εμπορεύματα) που διαθέτουν αεροδρόμια με πτήσεις αμιγώς εμπορευματικού προσανατολισμού.

Ακόμα μέσω της διασύνδεσης των κομβικών υποδομών των αερομεταφορών (αερολιμένων Αθήνας -Θεσσαλονίκης) με λιμάνια και εμπορευματικά κέντρα της περιοχής μέσω σιδηρόδρομου ,ενισχύεται ο γεωπολιτικός ρόλος της χώρας ως κύριας διεθνούς εμπορικής πύλης εισόδου στη Ν.Α. Ευρώπη.

Επίσης θα πρέπει να υπάρξει μείωση των επιβαρύνσεων στις τιμές των εισιτηρίων υπέρ τρίτους αλλά και η απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης των περιφερειακών αερολιμένων που εκτιμάται ότι θα ενισχύσει περαιτέρω την ανταγωνιστικότητά τους.

Ακόμα θεωρείται επιβεβλημένη η εφαρμογή των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών (για παράδειγμα πρόγραμμα αποτελεσματικής κατανομής χρονοθυρίδων των αεροσκαφών (slot allocation) και μείωση καθυστερήσεων λόγω συμφόρησης) που μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση της απόδοσης των αερολιμένων και στη βελτίωση της εξυπηρέτησης και ασφάλειάς των.

Τέλος σύμφωνα και με τις διεθνείς εξελίξεις προκρίνεται και η συμβολή της τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και ιδιαιτέρως ιδιωτικών φορέων σε θέματα ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των περιφερειακών αερολιμένων ώστε να καταστούν πλήρως ανταγωνιστικοί σε διεθνές επίπεδο. Σε περίπτωση παραχώρησης ή σύμπραξης για την εκμετάλλευση αεροδρομίων από ιδιώτες ,θα πρέπει οι κρατικές αρχές να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο λειτουργίας της ιδιοκτήτριας εταιρίας που θα διασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό ,τη συνεργασία με άλλους αερολιμένες ,την ασφάλεια ,την προστασία του περιβάλλοντος, και την διατήρηση της ποιότητας των

υπηρεσιών και επιβολή του ανώτατου ορίου κόστους χρήσης, με το μέγιστο όφελος για τον ίδιο τον καταναλωτή –τελικό χρήστη της υποδομής.

Μέσω τέτοιων στρατηγικών θα γίνει δυνατή η περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου των αερομεταφορών που αντανακλάται σε συνολική οικονομική ανάπτυξη της χώρας ,αφού όπως έχει ήδη αναφερθεί οι αερομεταφορές αποτελούν το πιο δημοφιλές μέσο μεταφοράς αλλοδαπών τουριστών στη χώρα μας και ο τουρισμός αποτελεί την «βαριά μας βιομηχανία». Όσον αφορά τις εμπορευματικές αερομεταφορές ,αυτές έχουν πολλά περιθώρια ανάπτυξης στην χώρα μας αφού η κατάστασή τους μπορεί να χαρακτηριστεί σε εμβρυακή κατάσταση.

3.5 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.5.1 Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) παρέχει τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς καλύπτοντας τις ανάγκες μετακίνησης του κοινωνικού συνόλου αλλά και τις ανάγκες διακίνησης των εμπορευμάτων κυρίως εντός αλλά και εκτός του Ελλαδικού χώρου. Ο όμιλος ΟΣΕ ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο και αποτελείται από 4 θυγατρικές εταιρείες την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.», την «Εταιρεία Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Υποδομής Α.Ε.» (ΕΔΙΣΥ) , «ΕΡΓΟΣΕ» και «ΓΑΙΟΣΕ». Το μεταφορικό έργο του ΟΣΕ δεν κρίνεται ικανοποιητικό και η διαχείριση του ομίλου δεν μπορεί να θεωρηθεί η καλύτερη δυνατή αφού διαφαίνεται από τα οικονομικά στοιχεία ότι ο όμιλος εκτός από ελλειμματικός είναι και ιδιαίτερα χρεωμένος ,καθιστώντας την πορεία του υπό το παρόν καθεστώς μη βιώσιμο. Η αναδιάρθρωση του ΟΣΕ κρίνεται επιτακτική ώστε να μπορέσει ο όμιλος να γίνει ξανά οικονομικά βιώσιμος με έναν εξορθολογισμό των δαπανών του αλλά και μια πλήρη ανατιμολόγηση των υπηρεσιών του , με σεβασμό πάντα στις κοινωνικές ανάγκες και δυνατότητες, με παράλληλη βελτίωση του επιπέδου υπηρεσιών του. Ο ΟΣΕ πρέπει να εναρμονιστεί με τα διεθνή και ευρωπαϊκά δεδομένα μέσω μιας ανασυγκρότησης που θα μπορέσει να αντιμετωπίσει τις

θεμελιώδεις αδυναμίες του και να μπορέσει να αναδείξει τον σιδηρόδρομο σε ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς σε σχέση με τα άλλα μέσα με παράλληλη μείωση της εξάρτησης του οργανισμού από τις κρατικές επιδοτήσεις για την λειτουργία του. Μόλις το τελευταίο οικονομικό έτος 2010-2011 ο όμιλος ΟΣΕ κατάφερε να μηδενίσει το ετήσιο έλλειμμα του 1,5 δις ευρώ μέσω ενός σχεδίου εξυγίανσης της λειτουργίας του ομίλου διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο λειτουργίας σύγχρονο τόσο για τις υποδομές του όσο και την εκμετάλλευσή του (Αξίζει να σημειωθεί πως το διάστημα αυτό η χώρα βρίσκεται σε δεινή οικονομική κατάσταση και σε περίοδο ύφεσης). Αυτή η εξέλιξη μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι μια περαιτέρω προσπάθεια εξυγίανσης και εξορθολογισμού της λειτουργίας του μέσω διορθωτικών παρεμβάσεων θα μπορούσε να καταστήσει τον ΟΣΕ πλήρως βιώσιμο και σαφώς πλεονασματικό οργανισμό με πολλαπλά οφέλη για την οικονομία της χώρας δημιουργώντας ευκαιρίες ανάπτυξης με αύξηση στο μερίδιο της αγοράς σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Ο ΟΣΕ θα πρέπει να μειώσει το χρέος του και να αυξήσει τα έσοδά του με κατάλληλους σχεδιασμούς για κατανομή των πόρων του σε κερδοφόρες λειτουργίες, με αλλαγές στην τιμολογιακή πολιτική, με αξιοποίηση σημαντικών περιουσιακών στοιχείων, με μεγιστοποίηση στην χωρητικότητα των γραμμών καθώς και με δράσεις για την επέκταση της πελατειακής βάσης του σιδηροδρόμου. Η απεξάρτηση του οργανισμού από κρατικές επιδοτήσεις θα μπορέσει να είναι η απαρχή μιας συνέργειας με ιδιώτες επενδυτές που θα επενδύσουν κεφάλαια ως προς την περαιτέρω ανάπτυξη της υποδομής χωρίς βέβαια να αμφισβητείται ο κοινωνικός και εθνικός για κάποιες περιπτώσεις χαρακτήρας του σιδηροδρόμου.

Τα τελευταία 12 χρόνια υπήρξαν ιδιαίτερα σημαντικά για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο. Δρομολογήθηκαν οργανωτικές αναδιαρθρώσεις και ολοκληρώθηκαν σημαντικά έργα δικτύου και προωθήθηκε η σημαντική διάκριση μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς. Επίσης ξεκίνησε η λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στην Αττική και σημαντική σταθερή αύξηση του μεταφορικού έργου και υψηλό βαθμό ικανοποίησης του επιβατικού κοινού. Ακόμα παρατηρήθηκαν αυξήσεις στο μεταφορικό έργο του ΟΣΕ στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές εξωτερικού εν αντιθέσει με αυτές του εσωτερικού που δεν ευνοήθηκαν το ίδιο διάστημα σε σχέση με τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές (επιβατικές και εμπορευματικές). Άλλο ένα δυσμενές

στοιχείο για τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο είναι οι χαμηλοί δείκτες εκμετάλλευσης των υποδομών και της παραγωγικότητας σε σχέση με τους άλλους Ευρωπαϊκούς σιδηρόδρομους. Το μεγάλο πρόβλημα του οργανισμού όπως έχει ήδη προαναφερθεί είναι ο συνδυασμός χαμηλής παραγωγικότητας και υψηλού λειτουργικού κόστους που εγείρουν ερωτήματα για την βιωσιμότητά του. Παρακάτω ο πίνακας 3.9 περιέχει κάποιους δείκτες εκμετάλλευσης και παραγωγικότητας από διάφορες χώρες του κόσμου και της χώρας μας, ώστε να διαφανεί ευκολότερα η διαφορά παραγωγικότητας του Ελληνικού σιδηροδρόμου σε σχέση με άλλους του εξωτερικού. Εδώ θα πρέπει να γίνει μια επεξήγηση των δεικτών Δ1,Δ2,Δ3,Δ4 που θα αναφερθούν στον παρακάτω πίνακα. Ο δείκτης Δ1 βρίσκεται με τον ακόλουθο τρόπο: Χιλιόμετρικοί επιβάτες + τόνοι / Μήκος γραμμών , ο Δ2 με τον ακόλουθο: Χιλιόμετρικοί επιβάτες + τόνοι / Απασχολούμενοι, ο Δ3 με τον ακόλουθο: Απασχολούμενοι / Μήκος γραμμών , και ο Δ4 με τον ακόλουθο τρόπο: Συνολικοί μισθοί / Συνολικά έσοδα.

Πίνακας 3.9

Δείκτες εκμετάλλευσης και παραγωγικότητας: Διεθνείς Συγκρίσεις 2000-2005

Χώρα		2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ελλάδα	Δ1	830	910	908	841	921	958
	Δ2	182	262	241	271	314	305
	Δ3	4,57	2,82	3,71	2,52	2,39	3,14
	Δ4	-	3,39	3,48	3,16	3,15	-
Γερμανία	Δ1	4230	4122	4016	3983	4252	4693
	Δ2	696	884	670	576	900	715
	Δ3	6,07	3,86	4,52	4,73	2,84	6,56
	Δ4	-	0,63	0,55	0,47	-	-
Γαλλία	Δ1	3854	4130	4199	4058	4074	4031
	Δ2	715	728	733	716	738	706
	Δ3	5,39	5,32	5,40	5,34	5,19	5,71
	Δ4	-	0,93	0,71	0,72	0,68	-

Τουρκία	Δ1	1798	1505	1427	1666	1667	1623
	Δ2	330	482	475	602	581	455
	Δ3	5,44	1,66	1,72	1,56	1,78	3,56
	Δ4	-	2,12	2,01	1,80	1,72	-
ΗΠΑ	Δ1	13403	13873	13703	14250	15500	16119
	Δ2	12,724	13476	13993	14659	15406	15261
	Δ3	1,05	1,03	0,98	0,97	1,01	1,06
	Δ4	0,33	0,32	0,32	0,31	0,31	0,28

Πηγή: World Bank's Railways Database (2006)

Εξετάζοντας τον παραπάνω πίνακα (Πίνακας 3.9) μπορούμε να συμπεράνουμε πως ο ελληνικός σιδηρόδρομος είναι λιγότερο αποδοτικός σε σχέση με τους διεθνείς σιδηρόδρομους, παρατηρώντας όλους τους δείκτες συνολικά. Το εργατικό δυναμικό του ελληνικού σιδηρόδρομου φαίνεται αριθμητικά επαρκές, ακόμα και υπεράριθμο θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς, όμως λιγότερο αποτελεσματικό και παραγωγικό από ότι το αντίστοιχο σε άλλες χώρες και αυτό μπορεί να οφείλεται στην μη υιοθέτηση σύγχρονων τεχνολογιών (Δ2 και Δ3) . Επίσης εντύπωση προκαλεί ο Δ4 ο οποίος φαίνεται να βρίσκεται πάνω από το 3 ενώ στις άλλες χώρες με εξαίρεση την Τουρκία όπου και εκεί είναι σημαντικά μικρότερος από αυτόν της Ελλάδας, δεν υπερβαίνει την μονάδα, φανερώνοντας ότι τα συνολικά τους έσοδα είναι περισσότερα από το ύψος των αμοιβών του προσωπικού κάτι που δεν συμβαίνει στην χώρα μας με αποτέλεσμα τον κίνδυνο της μη βιωσιμότητας του. Έτσι λοιπόν οι ιθύνοντες του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα θα πρέπει να επιλέξουν εκείνες τις στρατηγικές και πολιτικές που θα βελτιώσουν την παραγωγικότητα του σιδηρόδρομου ώστε να αποφέρει ο σιδηρόδρομος τα μέγιστα οφέλη που δύναται για το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας. Παρακάτω παρατίθεται ο Πίνακας 3.10 με στοιχεία για το προσωπικό που εργάστηκε στον ΟΣΕ από το 2000-2006 ανά κατηγορία.

Πίνακας 3.10
Εργατικό Δυναμικό του ΟΣΕ ,2000-2007

Έτος	Γενικό σύνολο προσωπικού	Μόνιμο προσωπικό	Έκτακτο προσωπικό
2000	10101	9973	128
2001	9601	9560	41
2002	9108	9069	39
2003	8797	8754	43
2004	8424	8392	32
2005	7963	7930	33
2006	7505	7474	31

Πηγή: ΕΣΥΕ και ΟΣΕ

Στον παραπάνω πίνακα (Πίνακα 3.10) παρατηρούμε τον σημαντικό αριθμό εργαζομένων που διαχρονικά απασχολούνται στον ελληνικό σιδηρόδρομο με την όποια σημασία έχει το γεγονός αυτό στην Ελληνική οικονομία. Παρατηρείται δε διαχρονικά μετά το 2000 μια σημαντική μείωση στον αριθμό του προσωπικού όπου στο γενικό σύνολο του προσωπικού από το 2000 μέχρι το 2007 υπήρξε μείωση ίση με 25,7% ,ιδιαίτερως σημαντική. Παρόλη την μείωση αυτή του αριθμού των εργαζομένων και σε συνδυασμό με τον προηγούμενο πίνακα 3.7 ,διαπιστώνεται ότι ο αριθμός αυτός είναι ακόμα υψηλός σε σχέση με την παραγωγικότητα του μέσου και θα μπορούσε να μειωθεί περαιτέρω ,μειώνοντας έτσι το λειτουργικό κόστος του οργανισμού και φτάνοντας στα διεθνή ισχύοντα standards όσον αφορά τον αριθμό των εργαζομένων.

Ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος λοιπόν θα μπορέσει να αποφέρει τα μέγιστα οφέλη στην Ελληνική οικονομία μόνο μέσα από μια εξυγίανσή του και αυτή μπορεί να γίνει μέσω της ενίσχυσης της διαφάνειας με βελτίωση των ελεγκτικών μηχανισμών και έλεγχο των διαδικασιών αναθέσεων έργων, μελετών και προμηθειών, γενικότερα της οικονομικής διαχείρισης του οργανισμού, μέσω του εξορθολογισμού των λειτουργικών του δαπανών. Ακόμα χρειάζεται η ενίσχυση της ασφάλειας που είναι συνδεδεμένη με την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών με παράλληλη αύξηση του παρόντος δικτύου στα πλαίσια και των

Ευρωπαϊκών οδηγιών. Στην Ελλάδα με βάση την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 93/628 ΕΕΟ αναμένονται να ολοκληρωθούν σημαντικοί σιδηροδρομικοί άξονες (π.χ. Πάτρα- Κόρινθος-Αθήνα) με σκοπό την ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου αλλά και η δημιουργία νέων σιδηροδρομικών αξόνων όπως αυτή στο Βορρά της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας».

Οι επενδύσεις στις υποδομές καθαυτές δημιουργούν μια οικονομική ανάπτυξη όπως έχουμε αναφέρει ήδη σε προηγούμενο κεφάλαιο ,αναλόγως και οι επενδύσεις στις υποδομές του σιδηρόδρομου δημιουργούν συνθήκες ανάπτυξης της οικονομίας. Μια περαιτέρω δε ανάπτυξη των επενδύσεων λόγω ενδεχόμενης ανάπτυξης του δικτύου του σιδηρόδρομου θα προκαλούσε και ανάλογα αποτελέσματα στην οικονομία. Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας 3.11 που αναφέρει τα ποσά επενδύσεων του ΟΣΕ για τα έτη 2000-2007 (Πρέπει να σημειωθεί ότι τα ποσά αυτά αναφέρονται σε εκατ. ευρώ και επίσης τα ποσά αυτά είναι υπολογισμένα με βάση τις σταθερές τιμές του 2005. Ακόμα, διευκρινίζεται ότι στην κατηγορία ΟΣΕ και θυγατρικές για τα έτη 2000-2002 αναφέρονται οι εταιρίες ΟΣΕ και ΓΑΙΟΣΕ, για τα έτη 2003-2006 για τις εταιρίες ΟΣΕ- ΓΑΙΟΣΕ- ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ – ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ και για το έτος 2007 στις εταιρίες ΟΣΕ- ΕΔΙΣΥ -ΓΑΙΟΣΕ).

Πίνακας 3.11

Σύνολο Επενδύσεων ΟΣΕ 2000-2007 ανά θυγατρική

Επενδύσεις	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ΟΣΕ (& θυγατρικές)	123,5	147,5	150,2	282,5	465,0	439,9	314,8	453,7
ΕΡΓΟΣΕ	328,7	366,9	399,3	364,9	289,1	289,4	306,9	542,4
Σύνολο	452,2	514,4	549,5	647,4	754,1	729,3	621,7	996,1

Πηγή: ΟΣΕ και ΕΣΥΕ

Παρατηρώντας τα στοιχεία του πίνακα 3.11, διαπιστώνεται η μεγάλη αξία των επενδύσεων του ΟΣΕ με αυξητική τάση για το διάστημα από το 2000-2004 και πτωτική ως το 2006 με ραγδαία αύξηση το 2007. Όσον αφορά την ΕΡΓΟΣΕ παρατηρείται μια αυξητική τάση για το διάστημα από το 2000-2002 μετά παρατηρείται μια πτωτική τάση μέχρι το 2005 και μετά βλέπουμε τις επενδύσεις της

ΕΡΓΟΣΕ να αυξάνονται ξανά και να φτάνουν το 2007 το ποσό των 542,4 εκατ. ευρώ. Συνολικά για το 2007 βλέπουμε ότι οι επενδύσεις στον Ελληνικό σιδηρόδρομο φτάνουν σχεδόν το 1 δις ευρώ (996,1 εκατ. ευρώ), ποσό ιδιαίτερα σημαντικό που φανερώνει την σημασία του για την Ελληνική οικονομία.

Τέλος για να μπορέσει η χώρα να εκμεταλλευτεί τα οφέλη του σιδηρόδρομου στο μέγιστο βαθμό θα πρέπει το σιδηροδρομικό δίκτυο να επεκταθεί προς τα κύρια λιμάνια και αεροδρόμια της χώρας με παράλληλη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων (π.χ. Θριασίου Πεδίου) και έτσι σε συνδυασμό με την ανάπτυξη και βελτίωση της υποδομής του να μπορέσει να παίξει κύριο ρόλο σε ένα δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών. Ακόμα ο σιδηρόδρομος για να καταστεί πιο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς και για να εναρμονιστεί με τα Ευρωπαϊκά standards θα πρέπει να εισάγει σύγχρονα πληροφοριακά συστήματα που θα αυτοματοποιήσουν τη διαχείριση των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του ομίλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4 . ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ- ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΛΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

4.1 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές τις τελευταίες δεκαετίες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της λειτουργίας του κοινωνικού συνόλου και αποτελούν κύριο παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης και του παγκοσμιοποιημένου καπιταλιστικού οικονομικού συστήματος. Τα τελευταία έτη η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη στηρίχθηκε στις μεταφορές και στην περαιτέρω ανάπτυξή τους. Αυτή η ανάπτυξη όμως επέφερε και κάποιες αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία και προσελκύνουν ενδιαφέρον στο θέμα του κοινωνικού κόστους των μεταφορών. Η αυξανόμενη κινητικότητα οδηγεί σε ένταση των αρνητικών επιπτώσεων που σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση ,τις κλιματολογικές αλλαγές ,την υποβάθμιση του τοπίου, τα ατυχήματα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα επίπεδα θορύβου (ηχορρύπανση).

Έτσι λοιπόν οι μεταφορές έχουν καταλήξει να είναι ένας σημαντικός παράγοντας εκπομπής ρύπων στη φύση. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για σχεδόν το 1/3 του συνόλου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι πλέον ρυπογόνες μεταφορές είναι οι οδικές (οξειδία του αζώτου, μονοξείδιο του άνθρακα, υδρογονάνθρακες, κ.α.) αν και οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις εναέριες και τις θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητες. Επίσης η εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα σε συνδυασμό με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου και μεθανίου συντελούν στην δημιουργία του φαινόμενου του θερμοκηπίου που όλοι γνωρίζουμε τις επιπτώσεις τους στις δυσμενείς κλιματολογικές αλλαγές.

Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 οι μεταφορές έχουν γίνει ο κύριος καταναλωτής μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας λόγω της σχεδόν αποκλειστικής χρήσης πετρελαίου. Ακόμα οι διαρροές πετρελαίου αλλά και άλλων χημικών συστατικών στο περιβάλλον τόσο από πλοία όσο και από φορτηγά αυτοκίνητα είναι συχνές και συμβαίνουν όχι μόνο σε περίπτωση

ατυχήματος αλλά και κατά την κανονική λειτουργία τους με άμεσο αρνητικό αντίκτυπο στην μόλυνση του εδάφους, των ποταμών και των θαλασσών.

Ακόμα μια αρνητική επίπτωση των μεταφορών είναι η ενόχληση που προκαλείται από το θόρυβο ο οποίος οφείλεται σε αυτές. Πέρα από την αρνητική ιδιαιτερότητα που παρατηρείται στο θόρυβο των αεροπλάνων πρέπει να σημειωθεί και ο θόρυβος που δημιουργείται από την κυκλοφορία των μεγάλων οδικών αρτηριών αλλά και από τα υπέργεια μέσα σταθερής τροχιάς.

Τέλος μια αρνητική περιβαλλοντική επίπτωση που θα πρέπει να αναφερθεί είναι και η υποβάθμιση του φυσικού τοπίου κυρίως λόγω των μεταφορικών υποδομών. Συνήθως η κατασκευή των υποδομών αυτών (λιμάνια, αεροδρόμια, δρόμοι, σιδηρόδρομοι, χώροι στάθμευσης, κτλ) καταλαμβάνουν μέρος γης που θα μπορούσαν να είχαν χρησιμοποιηθεί διαφορετικά μεγιστοποιώντας την χρησιμότητα και την ευημερία των κατοίκων. Αντιθέτως συνήθως αυτές οι συγκοινωνιακές υποδομές αλλοιώνουν κατά τρόπο μη αναστρέψιμο το φυσικό περιβάλλον και υποβαθμίζουν αισθητικά το τοπίο.

4.2 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η ναυτιλία όπως έχουμε ήδη αναφέρει θεωρείται το καταλληλότερο μέσο μεταφοράς για εμπορεύματα μικρής αξίας και σημαντικού βάρους, όπως είναι τα χύμα φορτία σιδήρου, κάρβουνου, σιτηρών, κοκ. Τα τελευταία όμως χρόνια η ναυτιλία προσφέρει τις υπηρεσίες της ακόμα και για μεταφορά υψηλής αξίας προϊόντων όπως είναι τα βιομηχανοποιημένα προϊόντα, τελικά καταναλωτικά αγαθά, ενδιάμεσα ή τμήματα προϊόντων που μεταφέρονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις λόγω της καθετοποίησης της παραγωγής και του νέου παγκοσμιοποιημένου οικονομικού περιβάλλοντος. Η διακίνηση αυτών των προϊόντων γίνεται μέσω των εμπορευματοκιβωτίων που αποτελούν εξειδικευμένους τρόπους μεταφοράς για ταχύτητα, χαμηλό κόστος και ασφάλεια των εμπορευμάτων. Το μοναδοποιημένο φορτίο στα εμπορευματοκιβώτια αυξάνεται με πολύ υψηλούς ρυθμούς και αναμένονται και στο μέλλον οι ίδιοι υψηλοί ρυθμοί. Οι οικονομίες

κλίμακας επιβάλλουν μεγαλύτερα φορτία και κατ' επέκταση μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων για τη μείωση του κόστους.

Δυστυχώς όμως αυτή η εξέλιξη της οικονομίας και η περαιτέρω ανάπτυξη της χρήσης των θαλάσσιων μεταφορών συνεπάγεται επιβάρυνση του περιβάλλοντος, δεδομένου ότι τα πλοία χρησιμοποιούν καύσιμα υψηλής περιεκτικότητας σε θείο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η ναυτιλία να ευθύνεται για υψηλές εκπομπές ρύπων μονοξειδίου θείου και αζώτου, αλλά χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της ναυτιλίας θεωρούνται πηγή ρύπανσης του αέρα από το μονοξείδιο θείου και αζώτου και περιλαμβάνονται στις Διεθνείς Συμβάσεις για την προστασία από τη ρύπανση του αέρα από τα πλοία (MARPOL 1973/1978/1997) του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (International Maritime Organization, IMO).

Σύμφωνα με τον IMO η κατανάλωση καυσίμων των πλοίων το 2007 έφτασε στους 369 εκατ. τόνους και αναμένεται μέχρι το 2020 να φθάσει στους 486 εκατ. τόνους. Το παραγόμενο διοξείδιο του άνθρακα σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις, για το οποίο δεν περιλαμβάνονται ρυθμίσεις στις ανωτέρω συμβάσεις MARPOL, αναμένεται από τους 1.120 εκατ. τόνους το 2007 να φθάσει στους 1.475 εκατ. τόνους το 2020, που αντιστοιχούν στο 4% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) της παγκόσμιας κατανάλωσης καυσίμων μηχανής (global fuel combustion). Με μια απλή γεωγραφική κατανομή, μεγάλες συγκεντρώσεις σε οξείδιο του αζώτου (NO_x) παρατηρούνται στη Βόρεια Θάλασσα και το κανάλι της Μάγχης. Επίσης, αυξήσεις του επιφανειακού όζοντος (O₃) παρατηρούνται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες σε θάλασσες με μεγάλη κίνηση πλοίων (Μεσόγειο, Περσικό Κόλπο και Κανάλι του Σουέζ). Το Πρωτόκολλο του Κιότο που αφορά τις κλιματικές αλλαγές δεν περιλαμβάνει οδηγίες για τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία αλλά ακόμα και σήμερα ο IMO, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και η διεύθυνση περιβάλλοντος των ΗΠΑ (USA Environment Protection Act) επεξεργάζονται σειρά οδηγιών ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές του οξειδίου του αζώτου (NO_x) και διοξειδίου του θείου (SO₂) και ανάπτυξης στρατηγικών για περιορισμό εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα (CO₂). Μια σημαντική οδηγία είναι η 2005/33/EC η οποία αφορά την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων των πλοίων. Πέραν από τους κανονισμούς όμως για την μείωση των εκπομπών των πλοίων σημαντικό ρόλο παίζουν και

ορισμένες τεχνολογίες και μέθοδοι που συμβάλλουν και αυτές στην μείωση των εκπομπών αυτών και μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην χάραξη στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης της ναυτιλίας. Υπάρχουν για παράδειγμα το καταλυτικό μοριακό φίλτρο (katalyzed particular filter), η επανακυκλοφορία αερίου εξάτμισης (Exhaust Gas Recirculation), οι καταλύτες απορρόφησης NOx, η επιλεκτική καταλυτική αναγωγή (Selective Catalytic Reduction, SCR), η χρήση πυρηνικής ενέργειας, η μέθοδος σύλληψης και αποθήκευσης CO₂ (CO₂ capture and storage, CGS) ,οι κυψέλες καυσίμων (fuel cells) και τέλος η χρήση των βιοκαυσίμων. Μερικές τεχνολογίες από τις προαναφερθείσες έχουν δοκιμαστεί και έχουν επιφέρει αποτελέσματα ,άλλες δοκιμάζονται ενώ άλλες έχουν ήδη απορριφθεί. Για παράδειγμα ,τα βιοκαύσιμα και η περαιτέρω ανάπτυξη τους μπορεί να φανεί σωτήρια για το περιβάλλον όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία ενώ η πυρηνική ενέργεια ως μέσο πρόωσης των πλοίων έχει κριθεί οικονομικά ασύμφορη και έχει απορριφθεί.

Εκτιμήσεις και στην Ελλάδα (ΕΜΠ, 2008) καταλήγουν σε παραπλήσια αποτελέσματα για τις εκπομπές ρύπων της ναυτιλίας όπως αυτές που προαναφέραμε όπου ειδικότερα εκτιμάται ότι η κατανάλωση καυσίμων του παγκόσμιου στόλου το 2008 ανήλθε σε 297,62 εκατ. τόνους και οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα σε 943,44 εκατ. τόνους. Αναλυτικότερα οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά κατηγορία πλοίων του παγκόσμιου στόλου φαίνονται και στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 4.1).

Πίνακας 4.1

Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά κατηγορία πλοίων του παγκοσμίου στόλου

Τύπος πλοίου	Σύνολο CO₂ Σε εκατ. Τόνους ετησίως
1.Dry Bulk	151,03
2.Containerships	269,45
3.Crude Oil	106,28
4.LNG	19,94
5.LPG	14,91
6.Refrigerated Cargo	21,9
7.Product Chemical	130,08
8.Ro-Ro	42,87
9.General Cargo	83,37

Πηγή: ΕΜΠ, “Ship Emission Study” NEE, 5/2008

4.3 ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Αποτελεί πλέον πραγματικότητα ότι τα αυτοκίνητα και η καύση ορυκτών καυσίμων αποτελούν τις μεγαλύτερες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι καύσεις των αυτοκινήτων παράγουν (εκτός από άλλα βλαβερά αέρια και ενώσεις) παράγουν διοξείδιο του άνθρακα το οποίο αν και αβλαβές σε μεγάλες ποσότητες στην ατμόσφαιρα συμβάλλει στη δημιουργία του φαινομένου του θερμοκηπίου. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου προκαλεί κλιματολογικές αλλαγές στον πλανήτη με δυσμενείς επιπτώσεις στον ίδιο τον άνθρωπο.

Επίσης το αυτοκίνητο επιβαρύνει το περιβάλλον με τα καυσαέρια, με ενώσεις όπως το μονοξείδιο του άνθρακα, οξείδια του αζώτου, διοξείδιο του θείου, υδρογονάνθρακες, αιθάλη, μόλυβδος, κ.ά. οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν σοβαρές βλάβες στο αναπνευστικό, στο νευρικό και κυκλοφοριακό σύστημα του ανθρώπου. Επίσης μερικές από αυτές τις ενώσεις χαρακτηρίζονται ως καρκινογόνες και κρίνονται ιδιαίτερα επικίνδυνες για τον ανθρώπινο οργανισμό. Η συμμετοχή της κυκλοφορίας στη συνολική ρύπανση της ατμόσφαιρας ανέρχεται σε 60% για το μονοξείδιο του άνθρακα, 30% για τα οξείδια του αζώτου (με επακόλουθο την δημιουργία της όξινης βροχής), 50% για τους υδρογονάνθρακες και 3.5% για το διοξείδιο του θείου και λαμβάνοντας υπόψη ότι τα καυσαέρια εκπέμπονται στο ύψος αναπνοής του ανθρώπου, τα αυτοκίνητα κατατάσσονται στους μεγαλύτερους ρυπαντές της ατμόσφαιρας των πόλεων με ποσοστό συμμετοχής 80-99% (δρ.Κ.Φυτιανός,2002).

Αξίζει ακόμα να σημειωθεί ότι οι οδικές μεταφορές ευθύνονται επίσης σημαντικά και για την ηχορρύπανση. Από έρευνες έχει διαπιστωθεί ότι το 30-35% των κατοίκων των πόλεων υποφέρουν από τους θορύβους που οφείλονται στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται στο 50% όσον αφορά δρόμους υψηλής κυκλοφορίας. Τα πιο θορυβώδη θεωρούνται τα φορτηγά αυτοκίνητα και έπονται τα λεωφορεία, οι μοτοσυκλέτες και τελευταία τα αυτοκίνητα Ι.Χ.

Η κατασκευή και λειτουργία των υποδομών των οδικών μεταφορών, των αυτοκινητόδρομων, των χώρων στάθμευσης, κτλ ,τείνει να μεταλλάσσει και συχνά καταστρέφει το φυσικό τοπίο. Η εικόνα ακόμα και σταθμευμένων αυτοκινήτων

μπορεί να αλλοιώσει την φυσική ομορφιά ενός τοπίου πόσο δε μάλλον αυτοκινήτων εν κινήσει που κορνάρουν και αγενών οδηγών που φωνάζουν ή ακόμα και ρυπαίνουν με τα απορρίματά τους το περιβάλλον. Πέραν αυτής της καταστροφής, η χρήση γης που γίνεται από αυτές τις υποδομές μπορεί να δημιουργεί πρόβλημα στο περιβάλλον ή και στον ίδιο τον άνθρωπο. Για παράδειγμα, μόνο μέχρι τον μήνα Σεπτέμβριο του έτους που διανύουμε (2012) 12 αρκούδες έχουν βρει τραγικό θάνατο κατά μήκος της Εγνατίας οδού από διερχόμενα αυτοκίνητα. Επίσης πέραν από το περιβαλλοντολογικό αρνητικό αποτύπωμα αυτών των υποδομών ως προς την χρήση γης υπάρχει και το κόστος ευκαιρίας που παρατηρείται σε αυτές τις εκτάσεις γης αφού πολλές από αυτές τις εκτάσεις, εάν δεν χρειάζονταν ως οδικές υποδομές θα μπορούσαν να είχαν χρησιμοποιηθεί ώστε να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Έχει παρατηρηθεί, για παράδειγμα, ότι σε ένα μέσο κέντρο μιας πόλης στην Αμερική, οι δρόμοι, τα παρκινγκ και οι πίσω δρόμοι καταλαμβάνουν τουλάχιστον το 40% της συνολικής τους έκτασης (New Transportation Vision).

Τέλος θα πρέπει να προστεθεί ως άλλη μια αρνητική περιβαλλοντολογική επίπτωση των οδικών μεταφορών η υψηλή κατανάλωση ενέργειας που κατατάσσει το αυτοκίνητο ως τον τρίτο κατά σειρά καταναλωτή ενέργειας. Η ενεργειακή εξάρτηση πολλών χωρών από το πετρέλαιο έχει κοστίσει πολλούς πολέμους με αρνητικά αποτελέσματα στο περιβάλλον και κυρίως φυσικά σε ανθρώπινες ζωές. Τα αυτοκίνητα κρίνονται ως τα πλέον ενεργοβόρα μέσα για μετακίνηση μέσα στην πόλη. Ειδικότερα έχει παρατηρηθεί ότι ένα αυτοκίνητο μέσα στην πόλη με δύο άτομα καταναλώνει την τριπλάσια ενέργεια (ανά άτομο και ανά χιλιόμετρο) από ότι ένα λεωφορείο με 20% πλήρωση.

Σε διάφορες χώρες του κόσμου έχουν ληφθεί κάποια μέτρα ώστε να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον. Το κυριότερο από αυτά τα μέτρα είναι η βελτιωμένη ποιότητα καυσίμου που συνήθως συμβαίνει με την ελάττωση συγκέντρωσης μολύβδου στην βενζίνη και θείου στο diesel. Άλλο ένα μέτρο που λαμβάνεται είναι ο τακτικός τεχνικός έλεγχος των αυτοκινήτων με πολλές φορές βαριά πρόστιμα σε αυτούς που συλλαμβάνονται να μολύνουν περισσότερο από όσο τους αναλογεί. Ένα ακόμα χρήσιμο μέτρο είναι ο περιορισμός της κυκλοφορίας Ι.Χ. σε κέντρα πόλεων ακόμα και μέσω επιβολής

διοδίων, η εξάπλωση της διαδικασίας του car sharing αλλά και η πιο σωστή και δίκαιη χρέωση των χρηστών των υποδομών των αυτοκινητοδρόμων ώστε να μην πληρώνουν μέρος του κοινωνικού τους κόστους και οι μη χρήστες τους. Επίσης χρήσιμη είναι και η πιο δίκαιη φορολόγηση, με υψηλούς φόρους για τα πιο ρυπογόνα αυτοκίνητα και μικρότερους ή και μηδαμινούς φόρους για τα τελευταίας τεχνολογίας αυτοκίνητα που δεν ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα. Ένα ακόμα χρήσιμο μέτρο είναι η χρησιμοποίηση καταλύτη για τη δέσμευση των οξειδίων του αζώτου, του μονοξειδίου του άνθρακα και των υδρογονανθράκων. Επίσης άλλο ένα χρήσιμο μέτρο είναι η δημιουργία πεζοδρόμων στα κέντρα των πόλεων αλλά και ποδηλατοδρόμων και ταυτόχρονη εξάπλωση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς ώστε να περιοριστεί η χρήση του αυτοκινήτου αλλά και η καλυτέρευση των ήδη υπαρχόντων συνθηκών κυκλοφορίας.

Τέλος θα πρέπει να ληφθούν μέτρα που αφορούν την ελάττωση του θορύβου από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, για παράδειγμα με την χρήση ηχοπετασμάτων όπου αυτό είναι δυνατόν.

Με τα προαναφερθέντα μέτρα μπορούν να μετριαστούν τα περιβαλλοντολογικά προβλήματα που προκύπτουν από τη λειτουργία των οδικών μεταφορών και που όπως φαίνονται είναι πολύπλευρα και ιδιαίτερος σημαντικά.

4.4 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι αερομεταφορές, αλλά και οι οδικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων από και προς τα αεροδρόμια, αποτελούν ένα σημαντικό επιβαρυντικό παράγοντα για την ποιότητα του περιβάλλοντος. Οι αερομεταφορές ευθύνονται για εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (κυρίως του διοξειδίου του άνθρακα CO₂) και μικροσωματιδίων, για φαινόμενα οδικής συμφόρησης γύρω από τα αεροδρόμια, για την αλλαγή του φυσικού τοπίου στην έκταση γης που εγκαθίσταται μια αεροπορική υποδομή και γύρω από αυτήν και τέλος ευθύνονται για την αύξηση του επιπέδου θορύβου .

Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με στοιχεία της ΕΕ εκτιμάται ότι σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο οι εκπομπές CO₂ από τις διεθνείς αερομεταφορές

ανέρχονται στο 3-4% του συνόλου των εκπομπών του CO₂. Σε αυτό το ποσοστό θα πρέπει να προστεθούν και οι εκπομπές CO₂ από τις οδικές μετακινήσεις από και προς τα αεροδρόμια, τις βιομηχανίες παραγωγής αεροσκαφών και καυσίμων αλλά και τις εκπομπές από τα οχήματα επίγειας εξυπηρέτησης στα αεροδρόμια. Μεταξύ των ετών 1990-2004 οι εκπομπές CO₂ στον κλάδο αυξήθηκαν σημαντικά (κατά 85%) στις χώρες της ΕΕ (EEA,2007).

Στην Ελλάδα υπολογίζεται ότι το 50% του συνόλου των εκπομπών CO₂ οφείλεται στην αερομεταφορά τουριστών κυρίως κατά την θερινή περίοδο. Ειδικότερα οι εκπομπές CO₂ που οφείλονται στις διεθνείς πτήσεις είναι 4 φορές περισσότερες από αυτές των εγχώριων πτήσεων ενώ το 37% των συνολικών εκπομπών αποδίδεται σε πτήσεις από/προς το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών (Pagoni and Psaraki, 2010).

Μερικά αέρια και μικροσωματίδια που απελευθερώνονται από τους κινητήρες των αεροπλάνων και είναι ιδιαίτερα επιβλαβή για τον άνθρωπο και το περιβάλλον (ρύπανση αέρα, δημιουργία όξινης βροχής, κτλ) πέραν από το διοξείδιο του άνθρακα ,είναι τα οξείδια του Αζώτου (NOX) ,το οξείδιο του Θείου (SOX) , το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), η αιθάλη και άλλα μικροσωματίδια. Από αυτούς τους ρύπους συνήθως περισσότερο επιβαρύνονται οι περιοχές που βρίσκονται στις προεκτάσεις του διαδρόμου –και συγκεκριμένα σε απόσταση 6 Km στην τελική φάση προσγείωσης και 3 Km μετά την απογείωση. (Ι.Σταυλάς,2009).

Το μεγαλύτερο πρόβλημα των αερομεταφορών όμως είναι ο θόρυβος. Ο θόρυβος αποτελεί την πρώτη αιτία διαμαρτυριών των κατοίκων που διαμένουν σε περιοχές κυρίως γύρω από αεροδρόμια. Μόνο το 2000 το αεροδρόμιο του Dusseldorf (DUS) έλαβε περί των 3.000 διαμαρτυριών για θόρυβο ενώ μόνο το Σεπτέμβριο του 2002 το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης (FRA) έλαβε περίπου 5.300 διαμαρτυρίες για θόρυβο.

Για την αειφόρο ανάπτυξη του κλάδου των αερομεταφορών έχουν ληφθεί κάποιες αποφάσεις και έχουν δρομολογηθεί κάποιες στρατηγικές ανάπτυξης ώστε να καταστούν οι αερομεταφορές φιλικότερες προς το περιβάλλον με μείωση του κοινωνικού τους κόστους. Πιο συγκεκριμένα η ΕΕ αποφάσισε (2008/101/ΕΟ) τον

Ιούλιο του 2008 την εφαρμογή από το έτος που διανύουμε (2012) του μέτρου της εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών ρύπων ,στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Εμπορίας Ρύπων στις αερομεταφορές ,συμπεριλαμβάνοντας όλες τις πτήσεις και αεροπορικές εταιρείες των κρατών-μελών της αλλά και τις εταιρίες τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν αεροδρόμια στο έδαφος της ΕΕ.

Επίσης θα πρέπει να εντατικοποιηθεί η πίεση προς τις εταιρίες που κατασκευάζουν αεροπλάνα ώστε τα νέα μοντέλα να μειώσουν σημαντικά τα επίπεδα θορύβου που παράγουν. Άλλα μέτρα που μπορούν να ληφθούν να μειωθούν τα επίπεδα θορύβου μπορεί να σχετίζονται με τις επιτρεπτές ώρες της εναέριας κυκλοφορίας (για παράδειγμα στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης (FRA) δεν επιτρέπεται λόγω απαγόρευσης από Ανώτατο Δικαστήριο της χώρας η αεροπορική κίνηση από τις 11 μ.μ μέχρι τις 5 π.μ.).

Ακόμα για μια φιλικότερη προς το περιβάλλον λειτουργία των μεταφορών μπορούν να ληφθούν μέτρα όπως ο περιορισμός στην χρήση γης από τα αεροδρόμια, ο περιορισμός στο βάρος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, η επιβολή ορίων για την επιτρεπτή ηλικία των αεροσκαφών και τέλος ο περιορισμός της κατανάλωσης καυσίμων από τα αεροσκάφη και το είδος των καυσίμων αυτών με χρήση νέων ειδών καυσίμων (συνθετικά καύσιμα, βιοκαύσιμα ,κτλ). Επίσης μέτρα μπορούν να ληφθούν και όσον αφορά τα επίγεια μέσα εξυπηρέτησης του αεροδρομίου και την χρησιμοποίηση και σε αυτά νέων καυσίμων, περαιτέρω εξάπλωση χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς από υπαλλήλους του αεροδρομίου, επιβάτες και επισκέπτες και φιλικότερη προς το περιβάλλον λειτουργικότητα του αεροδρομίου μέσω χρήσης συστημάτων που λειτουργούν με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, καλύτερη διαχείριση ρύπων και ανακύκλωση αποβλήτων, κτλ.

4.5 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι μεταφορές και η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας αποτελούν τους μεγαλύτερους ρυπαντές της ατμόσφαιρας. Γι' αυτόν τον λόγο οι κύριες προσπάθειες για περιβαλλοντική βελτίωση ,εστιάζονται σε αυτούς τους δύο τομείς. Όσον αφορά τις μεταφορές η σημαντικότερη στρατηγική που θα πρέπει να

ακολουθηθεί που θα είναι σύμφωνη με τις περιβαλλοντικές ανησυχίες θα είναι να γίνει η χρήση των μεταφορικών μέσων λιγότερο ενεργοβόρα και ρυπογόνα με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και ταυτόχρονη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας λιγότερο επιβλαβών ως προς το περιβάλλον. Η ανάπτυξη του σιδηρόδρομου αποτελεί το αποτελεσματικότερο περιβαλλοντικό μέτρο που αφορούν τις μεταφορές και μπορεί να έχει εντυπωσιακά αποτελέσματα κυρίως στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Το ηλεκτροκίνητο τρένο στην Μεγάλη Βρετανία εκπέμπει 54g CO₂ /επιβατοχιλιόμετρο ενώ ένα τρένο που κινείται με diesel εκπέμπει 69g CO₂ (όταν για τα ίδια δεδομένα ένα λεωφορείο εκπέμπει παραπάνω από 100g CO₂ και το αυτοκίνητο περίπου 140g CO₂). Έχει επίσης σημειωθεί ότι με εφαρμογή μιας συγκεκριμένης πολιτικής όσον αφορά την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στη Μεγάλη Βρετανία, οι εκπομπές CO₂ των ηλεκτροκίνητων τρένων το 2020 θα μειωθεί περαιτέρω κατά 25%. Τα ηλεκτροκίνητα τρένα, επίσης, εμφανίζουν μια σειρά πλεονεκτημάτων όπως, μεγαλύτερη διάρκεια ζωής κινητήρα, λιγότερη συντήρηση, μικρότερη φθορά σε τροχιές, λιγότερο θόρυβο, καμία ρύπανση στις περιοχές διέλευσης και μεγαλύτερη κατά 40% διάρκεια χρόνου λειτουργίας (Π. Παταργιάς, 2010). Αξίζει δε να σημειωθεί ότι το ηλεκτρικό τρένο είναι κατά 20% φθηνότερο σε σχέση με το τρένο που χρησιμοποιεί diesel κινητήρα όσον αφορά την αγορά του και 35% φθηνότερο όσον αφορά τη λειτουργία του.

Η ανάπτυξη του σιδηρόδρομου επίσης είναι λιγότερο επιβαρυντική όσον αφορά και το φυσικό τοπίο αφού ο σιδηρόδρομος μπορεί και να υπογειοποιηθεί σε συγκεκριμένα μέρη του ή να χρησιμοποιηθεί ως αμιγώς υπόγειο μέσο (μετρό) και να μην καταλαμβάνει η υποδομή του καθόλου επιφάνεια γης.

Άρα εύκολα μπορεί να καταλάβει κανείς ότι ο σιδηρόδρομος και δη ο ηλεκτροκίνητος αποτελεί το πιο «οικολογικό» μέσο μεταφοράς και κρίνεται επιβεβλημένη η περαιτέρω ανάπτυξή του ώστε να καταλήξουμε σε ένα πιο φιλικό ως προς το περιβάλλον μεταφορικό σύστημα.

Η περαιτέρω ανάπτυξη της χρήσης του σιδηρόδρομου φαντάζει λοιπόν επιτακτική λόγω του ήδη επιβαρυσμένου περιβάλλοντός μας. Πρέπει λοιπόν να ληφθούν κάποια μέτρα όσον αφορά την στρατηγική ανάπτυξη του σιδηροδρόμου που να συνάδουν με την αειφόρο ανάπτυξη του μέσου και την μεγιστοποίηση των

ωφελειών του στους χρήστες του. Θα πρέπει για παράδειγμα να αναπτυχθούν περαιτέρω οι διευρωπαϊκές και διαβαλκανικές διαδρομές ώστε να επεκταθεί η χρήση του από κατοίκους περιοχών που μέχρι σήμερα χρησιμοποιούν άλλα μέσα. Επίσης κρίνεται επιτακτική η γενικευμένη χρήση του και ανάπτυξή του σε όλες τις χώρες ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη που παρουσιάζει έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς. Η επιλογή δε της χρήσης ηλεκτροκίνητου τρένου διαφαίνεται ως η ιδανική όσον αφορά την φιλικότητα ως προς το περιβάλλον. Ακόμα θα πρέπει οι ιθύνοντες για την μεταφορική δραστηριότητα των χωρών να προωθήσουν τη σύνδεση των εθνικών δικτύων σιδηροδρόμου με τα εμπορευματικά κέντρα και τα λιμάνια των μεγαλουπόλεων ,προκειμένου οι μεταφορές των εμπορευμάτων να γίνονται με το μικρότερο δυνατό κόστος αλλά και με την μικρότερη δυνατή περιβαλλοντολογική επιβάρυνση. Τέλος θα πρέπει ,όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο(όπως για παράδειγμα στην Ελλάδα), να εκσυγχρονιστούν οι σιδηροδρομικές υποδομές ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα τελευταίας τεχνολογίας σιδηροδρομικά οχήματα που συνδυάζουν υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας, χαμηλά επίπεδα θορύβου, μικρή κατανάλωση ενέργειας ,υψηλότερες ταχύτητες και λιγότερους ρύπους για το περιβάλλον. Επίσης το σιδηροδρομικό δίκτυο θα πρέπει να καλύπτει κάποια standards (π.χ. πλάτος της σιδηροδρομικής γραμμής) ώστε να μπορεί να κινηθεί σε δίκτυα διαφορετικών χωρών. Για να φτάσουμε σε ένα ιδανικό επίπεδο προσφοράς μεταφορικής κινητικότητας και ελαχίστων περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων ο ρόλος του σιδηρόδρομου είναι ιδιαίτερα σημαντικός όπως αναλύσαμε και παραπάνω. Η περαιτέρω δε αξιοποίηση και χρήση του κρίνεται αναγκαία για ένα φιλικότερο προς το περιβάλλον μεταφορικό σύστημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΛΛΗΛΕΞΑΡΤΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η παρούσα εργασία είχε ως αντικείμενο την αναζήτηση και κυρίως την ανάδειξη της σχέσης των μεταφορών με την οικονομική ανάπτυξη. Η αλληλεξάρτηση αυτή τις περισσότερες φορές είναι έκδηλη αφού τα αποτελέσματα των μεταφορών πάνω στην οικονομία και στην ανάπτυξη αυτής είναι άμεσα και ευδιάκριτα από τον κάθε εξετάζοντα της αλληλεξάρτησης αυτής. Άλλες πάλι φορές οι επιπτώσεις των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη είναι λιγότερο ευδιάκριτες ή και κάποιες άλλες φορές οι επιπτώσεις αυτές μπορεί και να αγνοηθούν. Επίσης δεν έχει πλήρως αποσαφηνιστεί το εάν η ανάπτυξη των μεταφορών δημιουργεί συνθήκες οικονομικής ανάπτυξης ή εάν μια οικονομική ανάπτυξη επιφέρει και περαιτέρω αύξηση στην ανάγκη για μεταφορές. Οι περιπτώσεις αυτές μπορούν να αποδειχτούν και οι δύο οπότε το συμπέρασμα το οποίο μπορεί να καταλήξει κανείς είναι ότι η σχέση αυτή είναι μια σχέση αλληλεξάρτησης.

Οι διάφορες επενδύσεις λοιπόν σε μια μεταφορική υποδομή ,φέρουν αντίστοιχα και θετικά αποτελέσματα στους ρυθμούς ανάπτυξης της οικονομίας μιας χώρας. Το ζητούμενο είναι το ποια από όλες τις ενδεχόμενες μεταφορικές επενδύσεις θα λειτουργήσει με το μεγαλύτερο δυνατό όφελος για την οικονομία. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι για να επιλεγεί η μεταφορική επένδυση με το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα για την οικονομία της χώρας θα πρέπει να επιλεγεί και η καλύτερη δυνατή μεθοδολογία και η καλύτερη δυνατή συγκέντρωση δεδομένων για την αξιολόγηση των επενδύσεων αυτών ,στην οποία θα λαμβάνονται υπόψη και οι αρνητικές εξωτερικότητες που μπορεί να έχει μια μεταφορική επένδυση, αρνητικές εξωτερικότητες που πολλές φορές αγνοούνται, πέραν από τα αποτελέσματα της μεταφορικής αυτής επένδυσης σε διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας. Η αλληλεξάρτηση των μεταφορών με τα διάφορα αυτά σημαντικά μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας, όπως είναι το ΑΕΠ ή το μέσο

εισοδήμα των νοικοκυριών ή τα επίπεδα απασχόλησης ή παραγωγικότητας, φανερώνει με αριθμούς την αλληλεξάρτηση μεταφορών και οικονομίας.

Επιπροσθέτως η μεταφορική επένδυση που θα αποφασίζεται ως ιδανική με τα μέγιστα οφέλη προς την οικονομία ,θα πρέπει και να μπορεί να εντάσσεται σε ένα ενιαίο σύστημα μεταφορών που να το χαρακτηρίζει η διατροφικότητα, με σκοπό το μικρότερο δυνατό οικονομικό αλλά και κοινωνικό κόστος, ώστε να υπάρχει τελικώς μια βελτίωση στο γενικό σύστημα μεταφορών με το μεγαλύτερο δυνατό όφελος για τον τελικό χρήστη, που δεν είναι μόνο το χαμηλότερο κόστος μεταφοράς και τα υψηλότερα επίπεδα κινητικότητας που μπορεί να απολαμβάνει αλλά και η εν γένει ευημερία του, και με τα μέγιστα δυνατά οφέλη για την ίδια την οικονομία.

5.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΛΛΗΛΕΞΑΡΤΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΓΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Η οικονομία της Ελλάδας βασίζεται κυρίως σε δυο βιομηχανίες. Αυτές οι δύο βιομηχανίες είναι ο τουρισμός και η ναυτιλία. Τα έσοδα από τη ναυτιλία για την χώρα είναι ιδιαίτερος σημαντικά ,δημιουργώντας πολλές θέσεις εργασίας και αύξηση του μέσου εισοδήματος . Ο ελληνόκτητος στόλος είναι από τους πιο μεγάλους διεθνώς ,δεν ισχύει όμως το ίδιο και για τον στόλο με τα πλοία που έχουν Ελληνική σημαία ,που είναι πολύ λιγότερα, αφού η ελληνική σημαία δεν είναι πλέον το ίδιο δημοφιλής και ανταγωνιστική. Με μια ανταγωνιστικότερη σημαία ,θα μπορούσαν να προσελκυστούν ακόμα περισσότεροι Έλληνες αλλά και αλλοδαποί πλοιοκτήτες στο ελληνικό νηολόγιο ,πολλαπλασιάζοντας τα οφέλη για την οικονομία από την ναυτιλία (ακόμα περισσότερες θέσεις εργασίας ,μεγαλύτερη εισροή συναλλάγματος και περισσότερα έσοδα από το tonnage tax ,την φορολογία δηλαδή των ναυτιλιακών εταιριών που βρίσκονται στο ελληνικό νηολόγιο). Επίσης τα οφέλη από την ναυτιλία μετριάζονται λόγω της γραφειοκρατίας που συναντάται σε όλα τα επίπεδα της δημόσιας διοίκησης (και δη στο ελληνικό νηολόγιο) και της απουσίας των οικονομικών, φορολογικών και άλλων ερεισμάτων που θα μπορούσε να έδινε η πολιτεία στους εφοπλιστές ώστε να επένδυαν τα κεφάλαιά τους από τα ενδεχόμενα κέρδη τους εντός των συνόρων της χώρας σε άλλες παραγωγικές

διαδικασίες πέραν της ναυτιλίας. Ακόμα η απουσία ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας οδηγεί ακόμα περισσότερα κεφάλαια στο εξωτερικό ,σε έναν τομέα που η Ελλάδα θα έπρεπε λόγω τεχνογνωσίας και επιπέδου προσωπικού να είναι ηγέτιδα χώρα βρίσκεται εν τούτοις σε τραγική κατάσταση και με αποτέλεσμα μεγάλες πληρωμές στο εξωτερικό από Έλληνες πλοιοκτήτες για του συγκεκριμένου είδους υπηρεσίες.

Στην Ελλάδα ,βέβαια, το δημοφιλέστερο μέσο μεταφοράς είναι το αυτοκίνητο και όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές (με ΔΧΦΑ ή ΙΧΦΑ) αλλά και τις επιβατικές μεταφορές. Οι οδικές μεταφορές είναι ένας κλάδος που έχει βοηθήσει ιδιαίτερος στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας αφού έχουν δημιουργηθεί μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι με αντιστοίχως υψηλά οικονομικά κεφάλαια για δαπάνες κατασκευής τους, βελτιώνοντας τις συνθήκες μεταφοράς , μειώνοντας σημαντικά το χρόνο μεταφοράς, το οικονομικό κόστος λόγω καλύτερου οδικού δικτύου και έτσι έχουν οδηγήσει σε παράλληλη μείωση της ζήτησης για πετρέλαιο, αύξηση των εσόδων του κράτους από τα διόδια αλλά και δημιουργώντας πολλές θέσεις απασχόλησης κατά την διάρκεια της κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων αυτών με ότι θετικό αποτέλεσμα έχει αυτό στην οικονομία της χώρας. Βέβαια η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών στην χώρα μας έχει και ιδιαίτερο αρνητικό κυρίως κοινωνικό αντίκτυπο λόγω της αύξησης των ατυχημάτων, της αύξησης της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της αύξησης των εκπομπών ρύπων με ότι αυτό συνεπάγεται για την ποιότητα της ατμόσφαιρας, της αύξησης της ηχορύπανσης, πολλές φορές της καταστροφής του φυσικού τοπίου και την απαξίωση της αξίας της γης κοντά σε θορυβώδεις αυτοκινητοδρόμους. Ο περιορισμός της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου (π.χ. με τη διαδικασία του car pooling ή με την αύξηση της πεζοπορίας των χρηστών) ή η μερική αντικατάσταση του αυτοκινήτου ΙΧ από τους χρήστες με άλλα φιλικότερα προς το περιβάλλον μέσα (ποδήλατο, ΜΜΜ ,κα) αλλά και οικονομικότερα για την τσέπη του τελικού χρήστη ,μπορούν να βελτιώσουν την κατάσταση στις μετακινήσεις των χρηστών του μεταφορικού συστήματος. Η περαιτέρω ανάπτυξη ,λοιπόν ,από την πολιτεία των ΜΜΜ με βελτίωση των ήδη υπάρχοντων υποδομών τους και με αύξηση της μεταφορικής τους ικανότητας μέσω νέων υποδομών, τείνει προς τη σωστή κατεύθυνση ώστε να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου Ι.Χ. για τις επιβατικές μεταφορές.

Όσον αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αυτές βρίσκονται σε κακή κατάσταση λόγω του αναχρονιστικού νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας που τις περιελάμβανε και έθετε αναχώματα ως προς την εξέλιξή τους και την εναρμόνισή τους με τα διεθνή standards. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των αδειών για ΔΧΦΑ ήταν για πολλά χρόνια σταθερός ,αφού δεν μπορούσαν να δοθούν νέες άδειες κυκλοφορίας για νέα φορτηγά με ότι αυτό συνεπάγεται για την εφαρμογή των κανόνων της ελεύθερης αγοράς και του υγιούς ανταγωνισμού στον κλάδο, που ήταν ανύπαρκτοι. Με μια σειρά από παρεμβάσεις ,κυρίως από την πολιτεία, η κατάσταση αυτή μπορεί να διορθωθεί ώστε να επιτελέσουν οι εμπορευματικές οδικές μεταφορές και το κοινωνικό έργο που πρέπει να επιτελέσουν .Επίσης με αυτές τις παρεμβάσεις που σκοπό θα έχουν την απελευθέρωση του κλάδου ,οι οδικές μεταφορές θα καταστούν ανταγωνιστικές ώστε να λειτουργήσει η αγορά και να μειωθεί το μεταφορικό κόστος με ανάλογο όφελος για τον τελικό καταναλωτή λόγω μείωσης της τιμής των προϊόντων αλλά και θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας λόγω εισόδου νέων «παικτών» στον κλάδο.

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι επίσης δημοφιλείς στην χώρα και επηρεάζουν σαφέστατα την ελληνική οικονομία. Αυτό συμβαίνει λόγω της γεωγραφικής κατανομής της χώρας , με τα διάσπαρτα νησιά, τα οποία μερικές φορές για να προσεγγιστούν από την Αθήνα χρειάζονται πολλές ώρες με πλοίο, ενώ με το αεροπλάνο οι αποστάσεις αυτές μειώνονται στο ελάχιστο. Οι αεροπορικές μεταφορές στην χώρα μας είναι ιδιαίτερος σημαντικές διότι η Ελλάδα είναι μια χώρα κατεξοχήν τουριστική και ο πιο διαδεδομένος τρόπος μεταφοράς προς την χώρα μας είναι μέσω του αεροπλάνου. Η αεροπορική μεταφορά ως υπηρεσία πλήρως ενταγμένη στο συνολικό τουριστικό προϊόν της χώρας αυξάνει την αξία του προσφέροντας άνεση και ταχύτητα μετακίνησης στον επισκέπτη. Πέραν από την άμεση σχέση του τουρισμού με τις αερομεταφορές αξίζει να τονιστεί και η μεγάλη σημασία που έχουν για την περιφερειακή ανάπτυξη η ύπαρξη αεροδρομίων στην περιφέρεια και οι όποιες βελτιώσεις ή και επεκτάσεις των υποδομών αυτών. Η βελτίωση των υπηρεσιών των αεροδρομίων ,λοιπόν, θα μπορέσει να μεγιστοποιήσει τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η ελληνική οικονομία. Αυτή η βελτίωση μπορεί να επιβάλλει και συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για την διαχείριση των αερολιμένων ,πολιτική που δεν πρέπει να εξοστρακίζεται ως «ξεπούλημα» δημόσιας περιουσίας αφού μια ενδεχόμενη λειτουργία μέσω τέτοιας

διαχείρισης μπορεί να πολλαπλασιάζει τα οφέλη για τον μέσο έλληνα φορολογούμενο και για την ελληνική οικονομία συνολικά.

Τέλος ένα άλλο μέσο μεταφοράς με ιδιαίτερες δυνατότητες ανάπτυξης και προσφοράς στην γενικότερη ανάπτυξη της χώρας είναι ο σιδηρόδρομος. Ο ελληνικός σιδηρόδρομος ,με τον όμιλο ΟΣΕ που ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, δεν προσφέρει αυτά που δύναται να προσφέρει στην ελληνική οικονομία. Ο δημόσιος δε χαρακτήρας του ΟΣΕ είναι και το σημαντικότερο πρόβλημα της λειτουργίας του. Ο ΟΣΕ δεν κατέγραφε μόνο ελλείμματα κατά τη λειτουργία του αλλά είναι και ιδιαίτερος χρεωμένος με αποτέλεσμα να είναι άμεσα εξαρτώμενος από τις κρατικές επιδοτήσεις. Ο ελληνικός σιδηρόδρομος χαρακτηρίζεται από το υψηλό λειτουργικό κόστος του, την χαμηλή παραγωγικότητά , τον χαμηλό δείκτη εκμετάλλευσης των υποδομών του και από την μη χρησιμοποίηση τεχνολογικών καινοτομιών στη λειτουργία του. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά έχουν καταστήσει τον ελληνικό σιδηρόδρομο μη βιώσιμο και χρίζοντα άμεσων ενεργειών ώστε να ανακτήσει μέρος από την χαμένη του αξιοπιστία. Η ελληνική οικονομία λόγω της σημαντικής γεωπολιτικής θέσης που καταλαμβάνει η χώρα και λόγω της ανάπτυξης που παρουσιάζουν τα λιμάνια της (όπως αυτό του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης) μπορούν να καταστούν είσοδοι και κόμβοι διανομής εμπορευμάτων στην ΝΑ Ευρώπη και σε αυτό το ρόλο απαιτείται και η λειτουργία ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου που θα καταστεί ο επόμενος κρίκος στην εφοδιαστική αλυσίδα. Ο εκσυγχρονισμός ,λοιπόν, της λειτουργίας του ομίλου αλλά και των υποδομών, μηχανημάτων, η περαιτέρω εκπαίδευση του προσωπικού όσον αφορά την περαιτέρω τεχνολογική κατάρτιση, ο εξορθολογισμός της λειτουργίας του σιδηροδρόμου, με μείωση των λειτουργικών κοστών και η εναρμόνιση της λειτουργίας του με αυτή των πετυχημένων σιδηροδρόμων του εξωτερικού ,όλοι αυτοί είναι παράγοντες που μπορούν να βοηθήσουν τον ελληνικό σιδηρόδρομο να σταθεί ξανά στα πόδια του και να διαδραματίσει το ρόλο που του αρμόζει στην παραγωγική διαδικασία της χώρας. Με τη σωστή εκμετάλλευση του συγκεκριμένου μέσου διαφαίνεται πεντακάθαρα πως ο σιδηρόδρομος θα μπορέσει να συνεισφέρει τα μέγιστα στην ελληνική οικονομία σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα.

5.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές και οι διάφοροι τύποι αυτών ,αν και όπως έχουμε αναφέρει διεξοδικώς επηρεάζουν σημαντικά και θετικά με την ανάπτυξή τους την οικονομία παράλληλα έχουν σημαντικό κοινωνικό κόστος. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει το ζητούμενο για τον άνθρωπο είναι η ευημερία του. Αυτή η ευημερία δεν αναφέρεται όμως μόνο σε υλικά αγαθά και χρήματα που του τα προσφέρει μια ενδεχόμενη ανάπτυξη της οικονομίας αλλά και άλλοι παράγοντες όπως η υγεία, ψυχική και σωματική, η μακροζωία ,η ποιότητα του περιβάλλοντος, κτλ. Οι μεταφορές λοιπόν έχει διαπιστωθεί ότι έχουν υψηλό κοινωνικό κόστος για τον άνθρωπο με τα ατυχήματα, τη κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη ρύπανση του περιβάλλοντος, την ηχορρύπανση και την καταστροφή του φυσικού τοπίου να είναι κάποιες παράμετροι αυτού του κόστους. Η ρύπανση δε του περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερος σημαντική. Προς αυτή την κατεύθυνση έχουν παρθεί μέτρα και παίρνονται συνεχώς και άλλα όπως η χρήση νέων τεχνολογιών στα μέσα για λιγότερες εκπομπές ρύπων, η χρησιμοποίηση νέων, λιγότερο ρυπογόνων καυσίμων (συνθετικών καυσίμων, βιοκαυσίμων, κα.), η προώθηση πολιτικών για μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου από τους χρήστες ατομικά και η αντίθετης κατεύθυνσης προώθηση χρήσης του ηλεκτροκίνητου σιδηροδρόμου ως το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο(ως λιγότερο ενεργοβόρο και ρυπογόνο σε σχέση με τα άλλα μέσα) και ο περιορισμός των χρήσεων γης από τις μεταφορικές υποδομές με σκοπό την καλύτερη εκμετάλλευσή τους από τον άνθρωπο και με την διατήρηση της ομορφιάς του φυσικού τοπίου. Αυτά που αναφέρθηκαν είναι κάποια από τα σημαντικότερα μέτρα ώστε οι μεταφορές να έχουν το μικρότερο δυνατό αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον με τις μεγαλύτερες δυνατές ωφέλειες για τον ίδιο τον άνθρωπο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Διοίκηση παράκτιων και θαλάσσιων βιομηχανιών	Γουλιέλμος Αλ., 1997
Ναυτιλιακό Συνάλλαγμα: Οικονομική Ανάλυση και Προβλέψεις για την πενταετία 1976-1980	Κωνσταντοπούλου Μ. ,1977
Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία	Σπαθή Σ., Καραγιάννης Σ., Γεωργικόπουλος Ν., 2010
Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες εξελίξεις ,οικονομική σημασία και αποδοτικότητα	Τσέκερης, Θ. & Βογιατζόγλου Κ. 2011
Μεταφορές και Οικονομία: Συμβολή, τάσεις και προοπτικές στην Ελλάδα με έμφαση στις χερσαίες μεταφορές	Τσέκερης,Θ. , Τσούμα , Α.2010
Ανάλυση για λογαριασμό Εθνικής Τράπεζας: «Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους 2 δις ευρώ»	Βουμβάκη,Φ. , Σάββα,Μ., Κουτούζου,Αθ., Αύγουστος 2012
«Η Ανάπτυξη του Ελληνικού Σιδηροδρόμου και η Συμβολή του στην προστασία του περιβάλλοντος».	Παταργιάς Παν., «Φιλελεύθερη Έκφραση», Τριμηνιαία Επιθεώρηση του Ινστιτούτου Δημοκρατίας «Κωνσταντίνος Καραμανλής», Σεπτέμβριος 2009.
Οικονομικό δελτίο αρ.110	Alpha Bank ,Οκτώβριος 2009
Λευκή Βίβλος – Χάρτης πορείας προς έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών –Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών	Ευρωπαϊκή Επιτροπή, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EL:PDF ,Μάρτιος 2011
Άρθρο με τίτλο: «Αυτοκίνητα-ρύπανση-	http://www.sciencenews.gr , 29 Απριλίου 2002

ηχορρύπανση»	
Μελέτη για το "άνοιγμα" των οδικών επαγγελματιών	IOBE, http://www.capital.gr/News.asp?id=1050897 ,21 Σεπτεμβρίου 2010
Άρθρο με τίτλο: «Η ελληνική ναυτιλία αντέχει παρά την κρίση»	Κωνσταντίνου Δημ. (υπεύθυνος του ναυτιλιακού τομέα της Ernst & Young παγκοσμίως), http://news247.gr/eidiseis/oikonomia/h_ellhnikh_naytilia_antexei_para_thn_krish.1798283.html ,Ιούνιος 2012
Άρθρο με τίτλο: «Αεροδρόμιο «Διαγόρας»: Οι δύο όψεις του νομίσματος»	Σταυλάς Ι., http://www.rodos2010.eeek.gr/index_files/RODOS_NEWS.html ,5 Νοεμβρίου 2009
Άρθρο με τίτλο : «Με "όπλο" τη ρευστότητα η ελληνική ναυτιλία οδεύει στην ανάκαμψη»	Rai ,N. και Partnaude ,A., (Dow Jones Newswires) http://www.capital.gr/news.asp?id=944298 , Απρίλιος 2010
Empirical analysis of transportation investment and economic development at state ,country and municipality levels	Berechman,J. , Ozmen, D., Ozbay, K. , 2006
Transport Economics (3rd Edition)	Button ,K., Elgar E., Cheltenham, 2010
International air transportation and economic development	Button, K. , Taylor, S. , 2000
The economic impact of the London underground core investment programme	CEBR,Centre of Economic and Business Research ,London,UK 1993
The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy.	Donzelli, M., 2010
Understanding the Impact of Transportation	Eberts R., W. E. Upjohn Institute, January 2000

on Economic Development, Transportation in the new millennium	
Community Guide to Development Impact Analysis, Wisconsin Land Use Research Program	Edwards , M. ,University of Wisconsin-Madison (www.lic.wisc.edu); at www.lic.wisc.edu/shapingdane/facilitation/all_resources/impacts/CommDev.pdf. 2000
The Role of Transport , Transport and Economic Development	ESCAP, The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_publications/pub_2017/pub_2017_ch3.pdf
Ten keys to using transportation investments to promote economic development, Transportation and Economic Development	Forkenbrock ,D. J. 2002
Economic impact of construction of Tren Urbano	Gamas , J. A. , Anderson, W.P. , 2005
The contribution of publicly provided inputs to States' economies	Garcia-Milla, T. , McGuire, T.J. , 1992
Airports and Economic Development	Green R. ,2007
The politico-economic determinants and productivity effects of regional transport investment in Europe	Kemmerling , A. , Stephen ,A. 2008
The wider economic benefits of transportation: An overview	Lakshmanan , T.R. , 2007
Evaluating Transportation Economic Development Impacts	Litman ,T. 18 August 2010

How does public infrastructure affect regional economic performance	Munnell ,A.H., 1990
Reducing Foreclosures and Environmental Impacts through Location-Efficient Neighborhood Design,	NRDC , Natural Resources Defense Council (www.nrdc.org); at www.nrdc.org/energy/files/LocationEfficiency4pgr.pdf ,2010
Emissions at Greek Airports and the Environmental impact of Air Tourism	Pagoni ,I. and Psaraki ,V., January 2010
Transportation and Economic Development – Which Comes First?	Perry ,E., Ph.D. June 2004
Economic Competitiveness: Performance Measures for Transportation – Review of Literature and Best Practices,	Peters ,J. R. , Paaswell ,R.E. and Berechman ,J., University Transportation Research Center, City College New York (www.utrc2.org); at www.utrc2.org/research/assets/139/C-06-28finalrept-Phase1.pdf , 2008
Transportation and Economic Development(Chapter 7 ,concept 1) , THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS	Dr. Rodrigue , J. and Dr. Notteboom ,T., 2009
Article: “Is public expenditure productive”	Aschauer, D. , ,Journal of Monetary Economics, 23(2),177-200, 1989
Financing Transit Systems Through Value Capture: An Annotated Bibliography,	Smith ,J.. and Gihring ,T. (www.progress.org/geonomy); at www.vtpi.org/smith.pdf originally published as “Financing Transit Systems Through Value Capture: An Annotated Bibliography 2006 ; updated on 26 July 2012
Malaysian toll road Public-Private Partnership program: Analysis and recommendations for policy improvements	Ward, J.L. , Sussman ,J.M. , 2006

Empirical studies of infrastructure investment and economic activity Evidence from Canada.	Waters, W.G. II., 2004
Models to Predict the Economic Development Impact of Transportation Projects: Historical Experience and New Applications	Weisbrod ,G.,Annals of Regional Science, www.edrgroup.com/edr1/bm%7Edoc/models-to-predict- the-eco.pdf . 2007
Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2011,Country Report Italy	G. P. Wild (international) Ltd. ,Business Research & Economic Advisors, analysis prepared for The European Cruises Council Euroyards, July 2012
Report: “Making a real social and economic contribution to Europe’s economy” 2011/2012	European Cruise Council, 29 March 2012
Report: “Grow, develop, innovate ,build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays” 2010/2011	European Cruise Council , 30 March 2011
European Road Statistics 2011	European Union Road Federation, December 2011
Άρθρο με τίτλο: GREEK CONTROLLED SHIPPING	MARITECH Newspaper ,article based on data provided to the Greek Shipping Co-operation Committee (GSCC) by Lloyd’s Register of Shipping-Fairplay, May-June 2012
Transport Model Improvements improving Methods for Evaluating The Effects and Value of Transportation System Changes	http://www.vtpi.org/tdm/tdm125.htm , 2008, Updated 22 February 2012
Review of Maritime Transport	UN,2008

РАНЕЕ НЕ ПЕРПА