



Εργαστήριο Διαμόρφωσης της Αγοράς Εργασίας των Ομίλων
 Ευνοημενικών Καταρτίων στη Γαλλία, Γερμανία
 και Ιαπωνία, καθώς και Εργαστήριο στην Ελλάδα

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΕΡΕΥΝΑ
 Αρταμιός, Τσούμης, Χαρίδημος

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝστην
ΝΑΥΤΙΛΙΑΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ
ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ
ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Αντωνιάδη Ιουλία-Μαρία

Διπλωματική εργασία

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΠΙ.	
ΣΟΜΠ.	
ΤΑΞΗ	
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	

Πειραιάς
Ιούλιος 2011

« 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 στην γενικότερη αξία του υπό copyrightκειμένου».

Υπογραφή συγγραφέα

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

«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)
- Τζαννάτος Ερνέστος
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος

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

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κο. Παπαδημητρίου Ευστράτιογια τη δυνατότητα που μου έδωσε να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο ερευνητικό πεδίο, καθώς και για τα πολύτιμα σχόλια αλλά και για τις διορθώσεις που έκανε στην εργασία μου αυτή.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον υποψήφιο διδάκτορα κ.Κολιούση Ιωάννη για την υπομονή που έδειξε συμβουλευόντάς με στην συγγραφή της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας και για τις σημαντικές παρατηρήσεις του που με βοήθησαν να βελτιώσω το περιεχόμενο της εργασίας.

Αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω προσωπικά τους κυρίους Τζαννάτο Ερνέστο και Χλωμούδη Κωνσταντίνο, μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής, καθώς και να εκφράσω την απέραντη ευγνωμοσύνη που τρέφω στο πρόσωπο όλων των διδασκόντων καθηγητών του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία για το κίνητρο που μου προσέφεραν για την αναζήτηση της γνώσης.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την ηθική και ψυχολογική υποστήριξη που μου προσέφερε κατά τη διάρκεια όλης της περιόδου που χρειάστηκε για την ολοκλήρωση αυτής της έρευνας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες	4
Απόσπασμα	10
Επιτελική Σύνοψη	12
Ακρονύμια	15
Κεφάλαιο 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	16
1.1 ΓΕΝΙΚΑ	16
1.2 ΕΡΩΤΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ	16
1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	17
1.4 ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	19
1.5 ΚΙΝΗΤΡΟ	20
1.6 ΣΥΝΟΨΗ ΕΡΕΥΝΑΣ	21
1.7 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	21
Κεφάλαιο 2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	25
2.1 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	25
2.2 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ	30
2.3 ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ	31
Κεφάλαιο 3. ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ	32
3.1 ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΕ ΠΕΝΤΕ ΧΩΡΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ	32
3.1.1 ΗΠΑ	32
3.1.1.1 Διάκριση των μεταφορέων σε κατηγορίες	32
3.1.1.2 Παράγοντες που συνέβαλαν στην ρύθμιση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	34
3.1.1.3 Διαδικασία ρύθμισης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών	35
3.1.1.4 Επίδραση ρύθμισης	36
3.1.1.5 Απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	39
3.1.2 Ευρώπη	41
3.1.2.1 Παράγοντες που συνέβαλαν στην εφαρμογή ρύθμισης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	41

3.1.2.2	Διαδικασία ρύθμισης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών	43
3.1.3	Ηνωμένο Βασίλειο	43
3.1.4	Γαλλία	44
3.1.5	Γερμανία	44
3.1.6	Ολλανδία	45
3.1.7	Ελλάδα	45
3.2	ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ	49
3.2.1	Διαδικασία απελευθέρωσης στις Ηνωμένες Πολιτείες	50
3.2.2	Επίδραση απελευθέρωσης στις ΗΠΑ	51
3.2.2.1	Προβληματισμός σχετικά με την πραγματική συμβολή της απελευθέρωσης στον τομέα απασχόλησης	56
3.2.2.2	Επίδραση απελευθέρωσης στην κατηγορία TL και LTL μεταφορέων	57
3.2.3	Συνέπειες απελευθέρωσης στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης	58
3.2.3.1	Διαδικασία απελευθέρωσης στην Ευρώπη	59
3.2.3.2	Επίδραση απελευθέρωσης στην Ευρώπη	59
3.3	ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	64
3.4	ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ	66
3.5	ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ	68
3.6	ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ	71
Κεφάλαιο 4. ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ		
ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ		72
4.1	ΓΕΝΙΚΑ	72
4.2	ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	74
4.3	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	74
4.4	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	74
4.5	ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	75
4.5.1	Πρωώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση	75
4.5.2	Πρωώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από τις Ηνωμένες Πολιτείες	76
4.6	ΙΣΧΥΡΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	77
4.6.1	Ισχυρά σημεία της NMA	77

4.6.2	Αδύνατα σημεία της ΝΜΑ	77
4.7	SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	79
Κεφάλαιο 5.	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΣΤΗ ΝΜΑ	79
5.1	ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	79
5.2	ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	81
5.3	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	83
5.4	ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ	86
Κεφάλαιο 6.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ	86
6.1	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	86
6.2	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	88
6.3	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΝΜΑ	90
6.4	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΝΜΑ	91
	ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	92
	Παράρτημα Ι – Αποτελέσματα Ανάλυσης	98

Πίνακας 1-Λίστα Ακρωνυμίων	15
Πίνακας 2-Επίκεντρο Έρευνας βασισμένο σε σχετικές έρευνες	20
Πίνακας 3-Συνέπειες ρύθμισης στον τομέα εναέριων μεταφορών	26
Πίνακας 4-Συνέπειες ρύθμισης στον τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών	27
Πίνακας 5-Συνέπειες ρύθμισης στον τομέα οδικών μεταφορών	27
Πίνακας 6-Μεταρρυθμίσεις στον τομέα των εναέριων μεταφορών	28
Πίνακας 7-Μεταρρυθμίσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών	28
Πίνακας 8-Μεταρρυθμίσεις στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	29
Πίνακας 9- Ποσοστό των εσόδων από τη μεταφορά εμπορευμάτων ανά μεταφορικό μέσο, στις ΗΠΑ (%)	35
Πίνακας 10-Μεταφορά εμπορευμάτων στη Δυτική Ευρώπη (τονοχλιόμετρα)	41
Πίνακας 11-Ποσοστό συμμετοχής των οδικών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές	61
Πίνακας 12-Ποσοστό συμμετοχής των σιδηροδρομικών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές	62
Πίνακας 13-Ποσοστό συμμετοχής των πλωτών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές	62
Πίνακας 14-Οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη 1985-1994	63
Πίνακας 15-Μισθοί στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών την περίοδο 1995-2007	64
Πίνακας 16-Μερίδιο αγοράς σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών στη Γαλλία,1999-2009 (σε εκατομμύρια τονοχλιόμετρα)	68
Πίνακας 17-Τομέας οδικών εμπορευματικών μεταφορών- Ρυθμός αύξησης της απασχόλησης(%)	69
Πίνακας 18-Περιγραφικά στατιστικά στοιχεία	83
Πίνακας 19-Αποτελέσματα ανάλυσης	84

Σχεδιάγραμμα 1- Μεθοδολογία Έρευνας	19
Σχεδιάγραμμα 2-Επίδραση ρύθμισης στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών	38
Σχεδιάγραμμα 3-Επίδραση απελευθέρωσης στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις ΗΠΑ	40
Σχεδιάγραμμα 4-Επίδραση ρύθμισης στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη	43
Σχεδιάγραμμα 5-Χαρακτηριστικά των αδειών στην Ελλάδα	46
Σχεδιάγραμμα 6-Τομέας οδικών εμπορευματικών μεταφορών	48
Σχεδιάγραμμα 7-Συμβολή της απελευθέρωσης στην ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων	54
Σχεδιάγραμμα 8-Διαδικασία απελευθέρωσης στο Ηνωμένο Βασίλειο	65
Σχεδιάγραμμα 9-Αποτελέσματα απελευθέρωσης σε Γαλλία και Γερμανία	71
Σχεδιάγραμμα 10-Έτος έναρξης της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	72
Σχεδιάγραμμα 11- SWOT Ανάλυση της NMA	79
Σχεδιάγραμμα 12-Επίδραση απελευθέρωσης στις μεταβλητές NMA,ΑΕΠ και Οχηματο-χιλόμετρα	83

Abstract

The European Union has strived for deregulation in the road transport sector on the grounds of improved quality and reduced freight rates on the services offered. Implementing a deregulation process in the road freight transport aims at protecting the public interest, improving transport services as well as achieving higher compliance with the rules of fair competition. Extensive research has been undertaken to investigate the impact of road transport sector deregulation on freight rates, security and environment among others. This paper adds to the literature by analyzing the impact of the road transport deregulation on the Short Sea Shipping sector. The findings have two important implications for the formation of transport policy, that is regulatory reforms and the provision of stimuli to road freight transport companies have negative effects on short sea shipping; additionally, environmental benefits can be gained if the policies towards the enhancement of short sea shipping are complemented by focusing on reducing road freight transport externalities, including lowering truck movements based on load factors / empty runs and decreasing the number of trucks.

Key words: road freight deregulation, economic development, short sea shipping

Απόσπασμα

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιδιώξει την απορρύθμιση στον τομέα των οδικών μεταφορών, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας και τη μείωση των ναύλων σχετικά με τις υπηρεσίες που προσφέρονται. Η εφαρμογή της διαδικασίας απελευθέρωσης στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών στοχεύει στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος, τη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών καθώς και στην επίτευξη μεγαλύτερης συμμόρφωσης στους κανόνες του θεμιτού ανταγωνισμού. Εκτενής έρευνα έχει πραγματοποιηθεί για τη διερεύνηση των επιπτώσεων της απορρύθμισης των οδικών μεταφορών, σχετικά με το επίπεδο των χρεώσεων, την ασφάλεια και το περιβάλλον, μεταξύ άλλων. Αυτή η εργασία προσθέτει επιπλέον πληροφοριακό υλικό, αναλύοντας τις επιπτώσεις που έχει η απελευθέρωση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζουν δύο σημαντικά συμπεράσματα για τη

διαμόρφωση της πολιτικής των μεταφορών. Το πρώτο συμπέρασμα είναι ότι, οι κανονιστικές μεταρρυθμίσεις και η παροχή κινήτρων σε εταιρείες οδικών εμπορευματικών μεταφορών έχουν αρνητικές συνέπειες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Επιπλέον, περιβαλλοντικά οφέλη μπορούν να επιτευχθούν εάν οι πολιτικές για την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εστιάσουν στη μείωση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης της κίνησης των φορτηγών (με βάση συντέλεστές πληρότητας/διαδρομές χωρίς φορτίο) και της μείωσης του αριθμού των φορτηγών.

Λέξεις-κλειδιά: απελευθέρωση οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οικονομική ανάπτυξη, Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Επιτελική Σύνοψη

Ο τομέας οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, πρόσφατα απελευθερώθηκε μέσω μεταρρύθμισης του νομικού πλαισίου για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Η εφαρμογή του νέου μέτρου βασίστηκε στη δυνατότητα του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών να αυξήσει την αξία του, παρέχοντας υπηρεσίες D2D, όταν λειτουργεί στα πλαίσια ανταγωνισμού. Ωστόσο, ορισμένες συνθήκες πρέπει να εξασφαλίσουν την ισορροπία στην αγορά καθώς και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Ως προς αυτό, οι οδικές μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία, επηρεάζοντας την εθνική ανάπτυξη και την ευημερία. Κοινωνικά και οικονομικά οφέλη μπορούν να δημιουργηθούν εάν το σύστημα μεταφορών λειτουργεί αποτελεσματικά. Ο ρόλος των κυβερνητικών αποφάσεων είναι ζωτικής σημασίας για το νομικό πλαίσιο που διέπει την συμπεριφορά οδήγησης, την οδική ασφάλεια, τις συνθήκες εργασίας και την τεχνολογία (KolinKirkPatrick, etal, 2005), (RichardsonBarbara, 2005). Αυτό ισχύει δεδομένου ότι ένα σύστημα μεταφορών είναι πολυδιάστατο, αποτελούμενο από διάφορους τρόπους μεταφοράς, από φορείς παροχής υπηρεσιών σε διαφορετικούς ρόλους, διαφορετικά τεχνολογικά συστήματα και ρυθμιστικές αρχές που κάνουν την ανάλυση αυτή εξαιρετικά περίπλοκη.

Η προτεινόμενη εργασία θα εξετάσει την επίδραση της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, υπολογίζοντας τις επιπτώσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η πρώτη ενότητα της ανάλυσης είναι μια βιβλιογραφική επισκόπηση και παρουσιάζει μελέτες περιπτώσεων προκειμένου να γίνει κατανοητή η επίδραση της απελευθέρωσης και στις άλλες χώρες όπου εφαρμόστηκε. Η εργασία βασίζεται στην υπόθεση ότι, η ποιοτική και ποσοτική ρύθμιση η οποία εφαρμοζόταν για πολλά χρόνια στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, επηρεάζοντας σημαντικά τον ανταγωνισμό, την τεχνολογική καινοτομία, την απασχόληση και τη δομή κατάρτισης, οδήγησαν στη μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονταν από τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Υπό αυτές τις συνθήκες, στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται μια πρώτη αναφορά στην ρύθμιση που επικρατούσε στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με στόχο την κατανόηση της έννοιας της ρύθμισης.

Το τρίτο κεφάλαιο χωρίζεται σε δύο σκέλη. Στο πρώτο σκέλος περιγράφονται η εφαρμογή και οι συνέπειες που είχε η ρύθμιση στην οικονομία πέντε χωρών επιλογής, δηλαδή στην οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γερμανίας, της Γαλλίας και της Ολλανδίας. Με την περιγραφή των συνεπειών που είχε η ρύθμιση σε διάφορους τομείς της οικονομίας, η εργασία στοχεύει να τονίσει την αρνητική επίδραση που είχε το μέτρο αυτό, και στις πέντε χώρες επιλογής. Στο δεύτερο σκέλος του κεφαλαίου πραγματοποιείται επισκόπηση της εφαρμογής και των επιπτώσεων της απορρύθμισης στις χώρες που έχουν ήδη αναφερθεί. Μολονότι παρουσιάστηκαν αλλαγές στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών λόγω της απελευθέρωσης του τομέα, πρέπει να σημειωθεί ότι ο αντίκτυπος αυτής της διαδικασίας διαφέρει από τη μία χώρα στην άλλη, δεδομένου ότι το κανονιστικό πλαίσιο που ίσχυε σε κάθε χώρα πριν την απελευθέρωση, ήταν διαφορετικό.

Το κύριο μέρος της ανάλυσης θα εστιάσει στην εκτίμηση των επιπτώσεων του νέου πλαισίου απορρύθμισης της οικονομίας της Ελλάδας, με επίκεντρο του ενδιαφέροντος την εκτίμηση των επιπτώσεων στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Στο τέταρτο κεφάλαιο λοιπόν παρουσιάζονται η έννοια και τα πλεονεκτήματα/μειονεκτήματα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Σε αυτό το κεφάλαιο, η εργασία επιδιώκει:

- να τονίσει τα δυνατά σημεία της ΝΜΑ, έτσι ώστε να παρέχει κίνητρα για την πρόωθσή της
- να εμφανίσει τα αδύνατα σημεία της ΝΜΑ, με στόχο να παρέχει κίνητρα για την εξάλειψή τους.

Το πέμπτο κεφάλαιο θα εκτιμήσει την συμβολή του νέου νομοθετικού πλαισίου στην οικονομική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών σε μικρές αποστάσεις. Ένα παράδειγμα είναι ότι, η υπερβολική αύξηση της προσφοράς υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα μπορούσε να επηρεάσει τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μέσω της αύξησης της συμφόρησης, ιδιαίτερα όσον αφορά τα λιμάνια. Από την άλλη πλευρά, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, αποτελώντας συμπληρωματικό και παράλληλα ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς, θα μπορούσε να αποκτήσει μερίδιο αγοράς από αυτό το νέο νομοθετικό μέτρο, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της αποδοτικότητάς της (Ραΐχας, et al, 2009). Η εργασία στο κεφάλαιο αυτό, εκτιμά τις επιπτώσεις της απορρύθμισης των οδικών μεταφορών στην οποία η έρευνα προτείνει ένα πλαίσιο που περιλαμβάνει την οικονομετρική καθώς και την ποιοτική

προσέγγιση του ζητήματος. Για την εκτίμηση της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη ΝΜΑ, εφαρμόζεται ένα μοντέλο γραμμικής παλινδρόμησης. Οι μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν στην ανάλυση είναι α) το συνολικό βάρος των εμπορευμάτων (μετρημένο σε χιλιάδες τόνους) που μεταφέρονται σε/από τα κυριότερα λιμάνια, β) οι ετήσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές (εκατομμύρια τόνο-χιλιόμετρα και οχηματο-χιλιόμετρα), γ) το πραγματικό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν και δ) μια δυαδική μεταβλητή για τις χώρες που έχουν απορρυθμίσει τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται στην έρευνα για 25 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν αντληθεί από τις βάσεις δεδομένων Eurostat και OECD, ενώ πρόγραμμα στο οποίο εισάγαμε τα δεδομένα είναι το StatisticalPackageforSocialSciences.

Στο τελευταίο κεφάλαιο, η εργασία παρουσιάζει τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του μοντέλου και παραθέτει προτάσεις προκειμένου η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων να ενισχυθεί, με στόχο να κερδίσει μερίδιο από το νέο νομικό και επιχειρησιακό περιβάλλον. Συνοπτικά, διεξάγοντας την συγκεκριμένη έρευνα, συμπεραίνουμε ότι α) η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μειώνει τον αριθμό των φορτίων που μεταφέρονται μέσω της ΝΜΑ και β) η ΝΜΑ δύναται να αποτελέσει εναλλακτικό μέσο μεταφοράς.

Ακρωνύμια

NMA	Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
Ε.Ε.ΣΥ.Μ.	Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος
ΕΛ.ΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία
ILO	International Labor Organization
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
LTL	Less – than- truck load
ICC	Interstate Commerce Commission
CAB	Civil Aeronautics Board
JIT	Just-in-time
TIRRA	Trucking Industry Regulatory Reform Act
MARAD	Maritime Administration
ITS	Intelligent Transportation Systems
EDI	Electronic Data Interchange
ΦΔΧ	Φορτηγά Δημοσίας Χρήσης
ΦΙΔ	Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης
ATA	American Trucking Associations

Πίνακας 1-Λίστα Ακρωνυμίων

Κεφάλαιο 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η συγκεκριμένη έρευνα έχει ως κύριο στόχο να παρουσιάσει την απελευθέρωση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τις επιπτώσεις που έχει το μέτρο αυτό, τόσο στον ίδιο τον τομέα όσο και στον τομέα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Συγκεκριμένα, η έρευνα αυτή εξετάζει την επίδραση της απελευθέρωσης στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών. Επιπλέον, επιδιώκει να εκτιμήσει την αλληλεπίδραση που υφίσταται ανάμεσα στην απορρύθμιση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τωνσημαντικών παραγόντων για την ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας όπως είναι η παραγωγή, η απασχόληση, το περιβάλλον, η τεχνολογία και οι επενδύσεις. Ο τομέας των οδικών μεταφορών αποτελεί και αυτός με την σειρά του έναν σημαντικό παράγοντα της οικονομίας, ο οποίος επηρεάζει την ανάπτυξη και την ευημερία των πληθυσμών.

Μέσα από την αναφορά στις επιπτώσεις που είχε το μέτρο αυτό σε πέντε χώρες επιλογής, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του μοντέλου εκτίμησης της επίδρασης της απελευθέρωσης σε 25 Ευρωπαϊκές χώρες, διεξάγουμε συμπεράσματα σχετικά με το πιθανό αποτέλεσμα που θα έχει η εφαρμογή της απελευθέρωσης στην Ελλάδα, μέτρο το οποίο εφαρμόστηκε πολύ πρόσφατα.

1.2 ΕΡΩΤΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

Με την εφαρμογή ενός μοντέλου μέτρησης των επιπτώσεων της απελευθέρωσης, η εργασία επιχειρεί να δώσει απαντήσεις στα κάτωθι ερωτήματα:

- Η απελευθέρωση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα επηρεάσει την προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται από τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων ή μήπως δεν υπάρχει καμία συσχέτιση μεταξύ των δύο τομέων;
- Η ΝΜΑ θα μπορούσε να αποτελέσει ένα εναλλακτικό μέσο μεταφοράς, συμβάλλοντας στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και στη μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος;
- Οι ετήσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές (μετρημένες σε οχηματοχιλιόμετρα) θα αυξηθούν;

- Η αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας συνεπάγεται την αύξηση του βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της ΝΜΑ;

Η απελευθέρωση του τομέα οδικών μεταφορών πρόκειται για ένα θέμα που έχει απασχολήσει τις περισσότερες Ευρωπαϊκές και μη, χώρες. Οι περισσότερες έρευνες έχουν εστιάσει την προσοχή τους στην εκτίμηση των επιπτώσεων της απελευθέρωσης στον τομέα της απασχόλησης, στο επίπεδο των μισθών, στη μόλυνση του περιβάλλοντος και στα ατυχήματα. Αρκετοί ερευνητές (Allen, Michel, Israel, Shaked, Richard, Darbera) έχουν εκφράσει την ανησυχία τους σχετικά με τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή μοντέλων μέτρησης της επίδρασης της απελευθέρωσης, για τους εξής λόγους: α) ταυτόχρονα με την απελευθέρωση πραγματοποιούνται και άλλες αλλαγές στην οικονομία μιας χώρας όπως είναι η βελτίωση του οδικού δικτύου, η βελτιωμένη τεχνολογία οχημάτων και η μείωση της τιμής καυσίμων, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολο να διαχωριστεί η συμβολή της απελευθέρωσης σε έναν τομέα της οικονομίας, από την συμβολή των υπολοίπων παραγόντων, και β) η κατάργηση της επιβολής δημοσίευσης των χρεώσεων που εφαρμόζουν οι μεταφορικές επιχειρήσεις έχει ως αποτέλεσμα την απόκρυψη σημαντικών στοιχείων για την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων.

Κατανοώντας την σχέση μεταξύ της απελευθέρωσης και της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η εργασία έχει σκοπό να τονίσει την σημασία ενίσχυσης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ως ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς για τον τομέα των οδικών μεταφορών.

1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η προτεινόμενη έρευνα περιλαμβάνει ένα πλαίσιο ποιοτικής και ποσοτικής προσέγγισης του θέματος και χωρίζεται στα εξής βήματα:

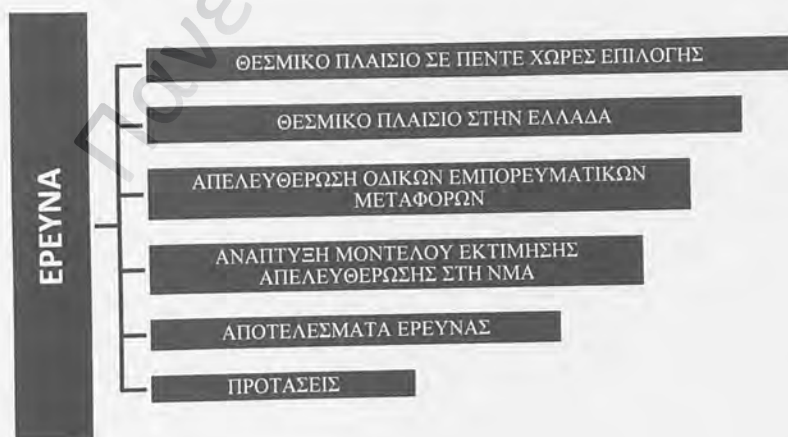
Το πρώτο βήμα είναι η δημιουργία ενός θεωρητικού πλαισίου το οποίο βασίζεται σε πληροφορίες που αντλήθηκαν από έρευνες, οι οποίες εστιάζουν στην εκτίμηση της επίδρασης της απελευθέρωσης. Αρχικά η έρευνα περιγράφει το πλαίσιο ρύθμισης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε πέντε χώρες επιλογής, Ηνωμένες Πολιτείες, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία και στην συνέχεια αναφέρει το αντίστοιχο ρυθμιστικό πλαίσιο που ίσχυε στην Ελλάδα μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2010. Η αναφορά στους παράγοντες που οδήγησαν κάθε μια από τις παραπάνω χώρες,

στην απελευθέρωση και η ανάλυση των συνεπειών που είχε το μέτρο αυτό στην οικονομία των πέντε χωρών, έχει ως στόχο την εκτίμηση της επίδρασης της απορρύθμισης στην οικονομία της Ελλάδας (σε γενικό επίπεδο).

Το δεύτερο βήμα είναι η αναφορά στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και συγκεκριμένα, ο υπερτονισμός των πλεονεκτημάτων της ΝΜΑ, με στόχο την προώθησή της ως εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Λαμβάνοντας υπόψη την επίδραση που είχε η απορρύθμιση στην οικονομία των πέντε χωρών επιλογής, υποθέτουμε ότι η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα οδηγήσει στην αύξηση των οχηματο-χιλιομέτρων που διανύονται στην Ελλάδα. Η αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα προκαλέσει συμφόρηση στο οδικό δίκτυο, αυξάνοντας το εξωτερικό κόστος. Σε αυτό το σημείο, γίνεται αισθητή η σημασία που έχει η ΝΜΑ ως εναλλακτικό μέσο μεταφοράς, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου.

Το τρίτο βήμα, λοιπόν, είναι α) η ανάπτυξη μοντέλου εκτίμησης της επίδρασης της απελευθέρωσης στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, β) η ανάλυση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εφαρμογή του μοντέλου και γ) η διατύπωση προτάσεων σχετικά με την ενίσχυση της ΝΜΑ.

Οι κύριες πηγές από τις οποίες αντλήθηκαν τα δεδομένα για την εφαρμογή του μοντέλου είναι η βάση δεδομένων Eurostat και η βάση δεδομένων OECD. Το δείγμα της έρευνας περιλαμβάνει 25 Ευρωπαϊκές χώρες εκ των οποίων δύο χώρες δεν έχουν απορρυθμίσει τον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών, για τη χρονική περίοδο που εξετάζεται (2000-2008).



Σχεδιάγραμμα 1-Μεθοδολογία Έρευνας

1.4 ΤΟΜΕΙΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Οι τομείς στους οποίους δίνει έμφαση η συγκεκριμένη έρευνα, είναι ο τομέας οδικών εμπορευματικών μεταφορών και ο τομέας θαλάσσιων μεταφορών μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Μερικοί από τους ερευνητές, οι οποίοι ασχολήθηκαν με την επίδραση της απελευθέρωσης και τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων παρατίθενται, στον πίνακα 2.

Συγγραφείς	Θέμα ενασχόλησης	Έτος
Nancy L.Rose	Επίδραση απελευθέρωσης στους μισθούς	1986
Barry T. Hirsch	Επίδραση απελευθέρωσης στους μισθούς	1993
Barry T. Hirsch& David A. Macpherson	Επίδραση απελευθέρωσης στους μισθούς	1997
Rachel Dardis, Janet Garkey&Zhiming Zhang	Επίδραση απελευθέρωσης στα ποσοστά ατυχημάτων	1989
B. Starr McMullen	Επίδραση απελευθέρωσης στην αποδοτικότητα και παραγωγικότητα του τομέα οδικών μεταφορών	1997
James N. Giordano	Επίδραση απελευθέρωσης στη δημιουργία οικονομικών κλίμακας	2008
PerakisAnastasios and DenisisAthanasios	Έρευνα της προοπτικής ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων	2008

Francine Lafontaine & Laura MalaguzziValeri	Επίδραση απελευθέρωσης στην επέκταση των διεθνών οδικών μεταφορών	2009
Medda Francesca and Trujillo Lourdes	Ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων	2010

Πίνακας 2-Επίκεντρο Έρευνας βασισμένο σε σχετικές έρευνες

1.5 ΚΙΝΗΤΡΟ

Με την παράθεση στοιχείων σχετικά με την επίδραση της απελευθέρωσης στην οικονομία των πέντε χωρών επιλογής γίνεται εμφανές ότι, μέσω της τροποποίησης της ρύθμισης που καθορίζει ολόκληρη τη διαδικασία φορτίων, μπορούν να επέλθουν σημαντικά οφέλη για την οικονομία μιας χώρας, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς και παρέχοντας υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες. Τα δύο αυτά οφέλη μπορούν να ενισχυθούν μέσα από τη διαδικασία του ανταγωνισμού. Το κέρδος που προκύπτει είναι η παραγωγή και η κατανάλωση περισσότερων και ποιοτικότερων αγαθών και υπηρεσιών χρησιμοποιώντας τους υπάρχοντες πόρους και επιπλέον, η ώθηση των επιχειρήσεων να ανακαλύψουν νέους τρόπους αύξησης της παραγωγής, όπως την είσοδο σε νέες αγορές, την επέκταση των διαδρομών που ήδη εξυπηρετούσαν και την ρύθμιση των τιμών με τέτοιο τρόπο ώστε να προσελκύουν περισσότερους πελάτες.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η εκτίμηση της επίδρασης αυτού του νέου μέτρου στην συμφόρηση των αυτοκινητόδρομων, στη μόλυνση του περιβάλλοντος και στην αύξηση του ποσοστού ατυχημάτων. Το κίνητρο αυτής της έρευνας πηγάζει από την άποψη πολλών ερευνητών ότι, η NMA θα μπορούσε να αποτελέσει ένα συμπληρωματικό ή ακόμα ένα εναλλακτικό μέσο μεταφοράς ως προς τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκεκριμένα υποστηρίζει ότι, η NMA έχει τη δυνατότητα να μειώσει την περιβαλλοντική καταστροφή, να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών και τελικά να αντικαταστήσει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

1.6 ΣΥΝΟΨΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η έρευνα ξεκινάει με ένα εισαγωγικό κεφάλαιο στο οποίο παρουσιάζονται η επισκόπηση του θέματος, οι ερωτήσεις της έρευνας, η μεθοδολογία, το επίκεντρο της έρευνας και η βιβλιογραφική επισκόπηση.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται η ρύθμιση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οι επιπτώσεις αυτής. Το επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζει την απελευθέρωση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε πέντε χώρες επιλογής, τις ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία, τη Γαλλία και την Ολλανδία, καθώς και τις επιπτώσεις που είχε στην οικονομία των χωρών αυτών. Σε αυτό το σημείο, μέσα από την βιβλιογραφική επισκόπηση επιδιώκεται η κατανόηση των συνεπειών που είχε η απελευθέρωση στις χώρες όπου εφαρμόστηκε και η εξαγωγή συμπερασμάτων για τις πιθανές συνέπειες που θα έχει στην Ελλάδα.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, η ανάλυση του ορισμού της NMA καθώς επίσης και των πλεονεκτημάτων/μειονεκτημάτων της, αποτελεί τη βάση στην οποία θα στηρίξουμε την ιδέα της προώθησής της, ως βοηθητικό μέσο μεταφοράς στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Το κεφάλαιο αυτό σε συνδυασμό με το τρίτο κεφάλαιο αποτελούν τη βασική ιδέα στην οποία στηρίζεται η ανάπτυξη του μοντέλου εκτίμησης της απελευθέρωσης στους τομείς που αναφέρεται το κάθε κεφάλαιο.

Το επόμενο κεφάλαιο αναλύει τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τη διεξαγωγή της έρευνας καθώς επίσης και τα αποτελέσματα. Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο εκφράζονται συμπεράσματα και παρέχεται κίνητρο για μελλοντική έρευνα.

1.7 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Το επίκεντρο του ενδιαφέροντος σχετικά με την ρύθμιση και την απελευθέρωση του τομέα οδικών μεταφορών εντοπίζεται στα αποτελέσματα που έχουν:

- i. στον περιορισμό του αριθμού εταιρειών που μπορούν να εισέλθουν στην αγορά,
- ii. στη διαμόρφωση των τιμών,
- iii. στην ανάπτυξη της παραγωγής,
- iv. στην απασχόληση,
- v. στις επενδύσεις,

- vi. στην επίτευξη καινοτομιών,
- vii. στην απόσταση που τα προϊόντα επιτρέπεται να μεταφερθούν και
- viii. στην απαγόρευση του δικαιώματος από τους μεταφορείς να φορτώσουν αγαθά για το ταξίδι προς την επιστροφή (Bassanini, et al, 2010).

Σε παγκόσμιο επίπεδο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ο ανταγωνισμός εμφανίζεται να είναι έντονος στις τιμές και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η ένταση του ανταγωνισμού καθιστά απαραίτητη την ρύθμιση του τομέα έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η οδική ασφάλεια, να προστατευθεί το περιβάλλον και να αποφευχθεί η συμφόρηση. Παρουσιάζονται δύο κατηγορίες ρύθμισης. Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται ρυθμιστικά μέτρα που εφαρμόζονται για την σωστή λειτουργία και συντήρηση των οχημάτων, και στην δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνονται τα μέτρα για την αποδοτική λειτουργία της αγοράς. Οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας, οι κανόνες που καθορίζουν τις εργασιακές συνθήκες και οι κανόνες που ισχύουν για τη μεταφορά επικίνδυνων αγαθών, ανήκουν στην πρώτη κατηγορία, ενώ οι συνθήκες εισόδου στην αγορά και οι κανόνες τιμολόγησης ανήκουν στη δεύτερη κατηγορία (Boylaud, 2000).

Το μεταφορικό σύστημα αποτελείται από διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, από παρόχους υπηρεσιών με διαφορετικούς ρόλους, από τεχνολογίες και ρυθμιστικές αρχές, τα οποία το καθιστούν εξαιρετικά πολύπλοκο. Όπως αναφέρεται και στην έρευνα της Barbara C. Richardson (2005), στον τομέα των οδικών μεταφορών οι κυβερνητικές αποφάσεις σχετικά με τους κανόνες που διέπουν την συμπεριφορά των οδηγών, την ασφάλεια, την τεχνολογία και την άδεια για την άσκηση του επαγγέλματος, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη βιωσιμότητα των χωρών.

Οι Paul Teske et al. (1994) εκτιμούν ότι, με την ρύθμιση των τιμών και την απαγόρευση της εισόδου νέων παικτών στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αυτό που επιτυγχάνεται είναι η δημιουργία κέρδους για τις μεταφορικές εταιρείες και για τα άτομα που απασχολούνται σε αυτές, χωρίς να επωφελούνται οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους, οι τελικοί καταναλωτές και η οικονομία στο σύνολό της. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχει καμία εξήγηση που να στηρίζει τη συνεχή ρύθμιση του τομέα, καθώς εμφανίζονται αρκετά

στοιχεία που αποδεικνύουν τη δημιουργία σημαντικών κερδών, τα οποία προκύπτουν από τη διαδικασία της απελευθέρωσης. Οι ColinKirkPatricketal.(2005) αναφέρουν ότι το κίνητρο των μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων για επενδύσεις οι οποίες α) θα αυξήσουν την παραγωγικότητά τους, β) θα οδηγήσουν στην αύξηση της απασχόλησης και γ) θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας, επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από την κυβερνητική πολιτική. ΟιLourensBroersmaet al.(2004)συμπεραίνουν ότι, η αύξηση της παραγωγικότητας δεν επιτυγχάνεται μέσα από τη διαδικασία της πλήρους απελευθέρωσης αλλά αντιθέτως με την εφαρμογή μειωμένης ρύθμισης.

ΟιWesleyWilsonetal.(1994),εξετάζουντοαποτέλεσματηςμεταβολήςτηςρύθμισηςστις οδικές μεταφορές που πραγματοποιούνται διαπολιτειακά. Συμπεραίνουν ότι, όσοι μεταφορείς είναι κάτοχοι πιστοποιητικών δραστηριοποίησης στον τομέα, έχουν χαμηλό κόστος εύρεσης φορτίου και ελάχιστες μετακινήσεις χωρίς φορτίο, και στην αγορά των φορτίων τα οποία υπόκεινται στην ρύθμιση και στην αγορά των φορτίων τα οποία εξαιρούνται από διάφορους περιορισμούς. Επίσης, επισημαίνουν ότι, εάν η ρύθμιση εξακολουθεί να θέτει εμπόδια εισόδου στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, οι μεταφορείς που κατέχουν πιστοποίηση θα πραγματοποιούν ελάχιστες διαδρομές χωρίς φορτίο μόνο στην αγορά στην οποία εφαρμόζεται ρύθμιση στα φορτία. Αποτέλεσμα της απελευθέρωσης θα είναι η μείωση του κόστους εισόδου για τους μεταφορείς οι οποίοι δεν είναι υπό το καθεστώς ρύθμισης, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να πραγματοποιούν λιγότερες διαδρομές χωρίς φορτίο, μειώνοντας τις τιμές και την υπερπροσφορά μεταφορικού έργουστον τομέα των μεταφορών.

Έρευνα σχετικά με το όφελος το οποίο προκύπτει από τα νέα μέτρα, διεξάγουν και οι RachelDardisetal.(1989). Καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η μερική απελευθέρωση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών συνέβαλε στην εξοικονόμηση του κόστους logistics (38 δισεκατομμύρια δολάρια κατά την περίοδο 1981-1986), στη βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς των μεταφορέων, στη μείωση των ατυχημάτων και στην αύξηση των χιλιομέτρων που διανύονταν. Την άποψη αυτή ενισχύουν οι BahramAdrangietal.(1995), μέσα από την έρευνά τους σχετικά με τις οικονομίες κλίμακας και την παραγωγική αποδοτικότητα στην περίοδο πριν και μετά την εφαρμογή της απελευθέρωσης, υποστηρίζοντας ότι η απελευθέρωση βελτίωσε σημαντικά την τεχνική αποδοτικότητα αυτού του τομέα. Σχετική έρευνα είχε διεξάγει

λίγο νωρίτερα και ο Yíng(1990), αναλύοντας τις συνέπειες της μεταρρύθμισης στην τεχνολογική δομή του τομέα. Βάσει στοιχείων από την έρευνα του WinstonClifford (2009) στην Αμερική, παρά το γεγονός ότι τα αρνητικά αποτελέσματα της ρύθμισης δεν έχουν ακόμη εξαλειφθεί και οι υποδομές είναι ανεπαρκείς, η απελευθέρωση ευνόησε και τις μεταφορικές επιχειρήσεις βελτιώνοντας την αποδοτικότητά τους, και τους καταναλωτές παρέχοντας βελτιωμένες υπηρεσίες σε χαμηλό κόστος. Αυτό επετεύχθη με την είσοδο νέων επιχειρήσεων, με την αύξηση του ανταγωνισμού από τους υπάρχοντες μεταφορείς(πριν την απελευθέρωση) και με την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση των δραστηριοτήτων τους με στόχο την παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών. Σε αντίθεση με τα θετικά αποτελέσματα της απελευθέρωσης τα οποία παρουσιάζονται στις παραπάνω έρευνες, βρίσκεται η έρευνα των KristenMonacoetal.(2007), η οποία αναφέρει ότι ενώ επικρατούσε μια σχετική σταθερότητα στους μισθούς πριν την απελευθέρωση, την περίοδο 1980-1984 σημειώθηκε σημαντική πτώση. Συμπληρώνουν ότι, μετά από ένα μεγάλο διάστημα πτώσης των μισθών, το 1996 άρχισαν να επανέρχονται στο αρχικό τους επίπεδο. Ένα μεγάλο ποσοστό των ερευνών εστιάζει στη μελέτη της επίδρασης της απελευθέρωσης στην αγορά εργασίας. Αντίθετα με αυτές τις έρευνες, οι AnnaBottassoetal.(2008) υπολογίζουν την επίδραση που έχει το οδικό δίκτυο σε συνδυασμό με την ρύθμιση του τομέα οδικών μεταφορών, στην παραγωγικότητα του τομέα αυτού. Συμπεραίνουν ότι, οι επενδύσεις για τη βελτίωση του οδικού δικτύου μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση της παραγωγικότητας εάν πραγματοποιηθούν σε συνδυασμό με τη μεταρρύθμιση του οδικού μεταφορικού τομέα.

Επίσης, αρκετές μελέτες εξετάζουν το αποτέλεσμα της απελευθέρωσης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών από την πλευρά των ενδιαφερόμενων για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους αλλά και των τελικών καταναλωτών. Αντιθέτως, οι AlenMicheletal.(1987) εκτιμούν τις συνέπειες που έχει η νέα νομοθεσία στα κέρδη των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με το ίδιο θέμα ασχολούνται και οι RaymondD.Smithetal.(1989), υποστηρίζοντας ότι οι μεταφορικές επιχειρήσεις αποτυγχάνουν να δημιουργήσουν ή να προσαρμόσουν την στρατηγική ανταγωνισμού τους, βάσει της οποίας θα καταφέρουν να επιβιώσουν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που δημιουργείται εξαιτίας της απελευθέρωσης.

Κεφάλαιο 2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

2.1 ΡΥΘΜΙΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η πολιτική ρύθμισης, η οποία εφαρμόζεται σε αρκετές βιομηχανίες, καθορίζει την οικονομική τους συμπεριφορά, δηλαδή την τιμολογιακή πολιτική την οποία θα εφαρμόσουν καθώς και την είσοδο/έξοδο τους από την αγορά. Επίσης, καθορίζει την κοινωνική τους συμπεριφορά σχετικά με τους κανόνες ασφαλείας τους οποίους οφείλουν να εφαρμόσουν για την προστασία των εγκαταστάσεών τους, για την προστασία των προϊόντων τους, και τέλος, σχετικά με το εξωτερικό κόστος το οποίο προκαλείται από την παραγωγική διαδικασία των βιομηχανιών. Σε αρκετές έρευνες αναφέρεται ότι στόχος της ρύθμισης είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος από το φυσικό μονοπώλιο που εμφανίζεται στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών (Clifford, 1993).

Ο τομέας των οδικών μεταφορών αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα της οικονομίας, ο οποίος επηρεάζει την ανάπτυξη και την ευημερία των πληθυσμών. Οικονομικά και κοινωνικά οφέλη μπορούν να δημιουργηθούν στην περίπτωση που το σύστημα των μεταφορών λειτουργεί αποδοτικά. Το ερώτημα που δημιουργείται είναι αν η ρύθμιση που επιβλήθηκε στον τομέα, κατάφερε να βελτιώσει την παραγωγικότητα και αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών, δημιουργώντας θετικά αποτελέσματα τόσο για τις μεταφορικές εταιρείες, όσο και για τους καταναλωτές. Το κίνητρο για την επιβολή ρύθμισης του τομέα οδικών μεταφορών ήταν ο χειρισμός της ζήτησης και της προσφοράς με απώτερο σκοπό τον έλεγχο της αγοράς (Kerwer, et al, 2001). Η Ευρώπη, προς αυτή την κατεύθυνση, υιοθέτησε διάφορα μέτρα έτσι ώστε να ελέγξει α) τον αριθμό των επιχειρήσεων που θα δραστηριοποιούνται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και β) την τιμολόγηση των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών. Τα μέτρα λοιπόν που εφαρμόστηκαν, ήταν η υποχρεωτική απόκτηση άδειας για τη δραστηριοποίηση των υποψήφιων μεταφορικών επιχειρήσεων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η δημιουργία τιμολογίων βάσει των οποίων οι μεταφορείς είχαν υποχρέωση να καθορίζουν τις χρεώσεις στους πελάτες τους. Συνέπεια της ρύθμισης ήταν, να μην τηρούνται τα τιμολόγια που είχαν καθοριστεί, καθώς δεν κάλυπταν τις πολλές και διαφορετικές πλευρές του μεταφορικού έργου.

Η ρύθμιση δεδημιούργησε οφέλη για τους καταναλωτές καθώς εμπόδιζε τη δημιουργία ανταγωνισμού στις τιμές που έθεταν οι μεταφορικές επιχειρήσεις. Αποτέλεσμα ήταν η ύπαρξη υψηλών τιμών οι οποίες ξεπερνούσαν το οριακό κόστος. Οι εταιρείες οι οποίες επιθυμούσαν τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους σε μεγάλες αποστάσεις είτε μέσω LTL οδικών μεταφορικών εταιρειών, είτε μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου αντιμετώπιζαν υψηλές τιμές, σε αντίθεση με τις εταιρείες οι οποίες επιθυμούσαν τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους σε κοντινές αποστάσεις. Θετικά αποτελέσματα παρουσιάστηκαν για τις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες ωφελήθηκαν από τα εμπόδια ανταγωνισμού στις τιμές. Η ρύθμιση, όμως, εμπόδιζε τις δραστηριότητες των μεταφορέων με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους.

Τομέας: Εναέριες μεταφορές

Επίδραση ρύθμισης: 1. Αύξηση των ναύλων ανά του οριακού κόστους για τα ταξίδια (διαμεσίων και μεγάλων αποστάσεων, και κάτω του οριακού κόστους για ταξίδια μικρών αποστάσεων εξαιτίας της ρύθμισης των ναύλων από την Πολιτική Επιτροπή Αεροναυπηγικής (CAB)

2. Οι αερομεταφορείς δεν μπορούσαν να εισέλθουν ή να εξέλθουν από τους αεροδιαδρόμους και συνεπώς ήταν εκτεθειμένοι σε έντονο ανταγωνισμό στον τομέα παροχής υπηρεσιών, και συγκεκριμένα στην αυξανόμενη συχνότητα πτήσεων και στη μείωση των διαχειριστών φορτίων

3. Οι μεταφορείς δεν ήταν σε θέση να ρυθμίσουν τα ναύλα, τη δομή των οδών, τον εξοπλισμό καθώς και το επίπεδο των μισθών των συντελεστών παραγωγής, οι οποίοι αύξαναν τα λειτουργικά τους κόστη και μείωναν τα έσοδα τους

4. Αναποτελεσματικότητα δυναμικής φύσεως: ωθεί στην αναποτελεσματική σύνθεση του στόλου και εμποδίζει την ανάπτυξη του δικτύου

Πίνακας 3-Συνέπειες ρύθμισης στον τομέα εναέριων μεταφορών

Πηγή: (Winston, 1993)

Τομέας: Σιδηροδρομικές μεταφορές

Επίδραση ρύθμισης: 1. Οι τιμές που ρυθμίζονται από την Εμπορική Επιτροπή κυμαίνονται άνω του οριακού κόστους για τα περισσότερα αγαθά

Πίνακας 4-Συνέπειες ρύθμισης στον τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών

Πηγή: (Winston, 1993)

Τομέας: Οδικές μεταφορές

Επίδραση ρύθμισης: 1. Οι τιμές που ρυθμίζονται από την Εμπορική Επιτροπή είναι άνω του οριακού κόστους (κυρίως για τον τομέα LTL)

Εμπορική

2. Περιορισμός στη μεταφορά συγκεκριμένων αγαθών να πραγματοποιούν καθορισμένες διαδρομές-Αυξημένο λειτουργικό κόστος για τον μεταφορέα

3. Η ρύθμιση εμποδίζει την αύξηση της παραγωγικότητας, την τεχνολογική εξέλιξη και την ποιότητα διαχείρισης.

Πίνακας 5-Συνέπειες ρύθμισης στον τομέα οδικών μεταφορών

Πηγή: (Winston, 1993)

Η ρύθμιση στον τομέα των μεταφορών επηρεάζει σημαντικά την ανάπτυξη της παραγωγής, την απασχόληση και τις επενδύσεις σε απαραίτητη υποδομή για την λειτουργία του συστήματος (Lourens, etal, 2004).

Σημαντικές μεταρρυθμίσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 1970 και αργότερα το 1980, στον τομέα των εναέριων μεταφορών, των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών. Το κίνητρο για την εφαρμογή νομοθεσίας σχετικά με την απελευθέρωση των μεταφορών, δόθηκε από διάφορες ενέργειες όπως είναι η απελευθέρωση των τιμών για τη μεταφορά φορτίου μέσω σιδηρόδρομων και φορτηγών, τις οποίες ήλεγχε η Εμπορική Επιτροπή (ICC) και από τις εκπτώσεις που εφάρμοσε το Διοικητικό Συμβούλιο αεροναυτικής πολιτικής (CAB) στα αεροπορικά εισιτήρια.

Τομέας : Εναέριες μεταφορές

Σημαντικά βήματα:1. Απελευθέρωση της εισόδου και προσπάθειες μείωσης των ναύλων (στα μέσα του 1970)

2. Απορρύθμιση των εναέριων μεταφορών (1978)

Επίδραση:Οδήγησε στην πλήρη απορρύθμιση του τομέα. Από το 1982, η είσοδος στη ναυγοραία είναι ανοιχτή σε όλους τους μεταφορείς οι οποίοι έχουν το απαραίτητο οικονομικό υπόβαθρο και είναι πρόθυμοι και ικανοί να δραστηριοποιηθούν στον τομέα αυτό. Το 1983, όλες οι ρυθμίσεις των ναύλων σταμάτησαν να ισχύουν.

Πίνακας 6-Μεταρρυθμίσεις στον τομέα των εναέριων μεταφορών

Πηγή:(Winston, 1993)

Τομέας: Σιδηροδρομικές μεταφορές

Σημαντικά βήματα:(ICC)Απελευθέρωση των ναύλων που εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές μεταφορές (στοτέλος του 1970)

Επίδραση:Ενισχύθηκε η ισχύς προγενέστερων κανονιστικών μεταρρυθμίσεων οι οποίες αποβλέπουν στην ένταση του ανταγωνισμού χωρίς όμως να απελευθερώνουν πλήρως τον τομέα.

Ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών μπορούσε να διαμορφώσει ελεύθερα τις τιμές χωρίς την παρέμβαση των Εμπορικών Επιτροπών για αρκετά αγαθά και μπορούσε να διαπραγματευθεί τα ναύλα συμβάσεων για όλα τα αγαθά.

Οι τιμές για συγκεκριμένα αγαθά καθορίζονται από την αγορά και διαμορφώνονται βάσει κατευθυντήριων γραμμών.

Πίνακας 7-Μεταρρυθμίσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών

Πηγή:(Winston, 1993)

Τομέας:Οδικές μεταφορές

Σημαντικά βήματα:Μεταρρυθμιστική Αρχή στον τομέα Οδικών μεταφορών (1980)

Επίδραση:1.Σημαντική αλλά όχι πλήρης απελευθέρωση.

2.Η είσοδος απαγορευόταν σε όσους μεταφορείς δεν εξυπηρετούσαν το δημόσιο συμφέρον και οι

υπηρεσίες που παρείχαν δεν ήταν σημαντικές.

3. Οι τιμές ενώ μπορούσαν να καθοριστούν σε διαφορετικά επίπεδα από κάθε μεταφορέα, έπρεπε να υποβληθούν στις Εμπορικές Επιτροπές.

4. Ιδιωτικοί μεταφορείς και (contract) μεταφορείς με μίσθωση μπορούσαν να ανταγωνιστούν άμεσα τους (common) κοινούς μεταφορείς.

Πίνακας 8-Μεταρρυθμίσεις στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Πηγή: (Winston, 1993)

Από τους παραπάνω πίνακες συμπεραίνουμε ότι, στις Ηνωμένες Πολιτείες, και οι τιμές και τα εμπόδια εισόδου και εξόδου των οδικών και εναέριων μεταφορών έχουν αποδευμευτεί από την ρύθμιση κατά ένα μεγάλο ποσοστό. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο για τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Μέσω της τροποποίησης της ρύθμισης που καθορίζει ολόκληρη τη διαδικασία φορτίων, μπορούν να επέλθουν σημαντικά οφέλη για την οικονομία μιας χώρας, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς και παρέχοντας υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες. Όμως, τα εμπόδια εισόδου που εφαρμόζονταν για μεγάλο χρονικό διάστημα στην αγορά, μείωναν την ένταση του ανταγωνισμού με αποτέλεσμα να μην προκύπτουν οφέλη. Το κόστος εισόδου ήταν μεγάλο και η εισαγωγή νέων ρυθμίσεων μείωνε ακόμη περισσότερο την ανταγωνιστική θέση των μεταφορικών εταιρειών. Ακόμα και εάν κάποιος μεταφορέας κατόρθωνε να εισέλθει στην αγορά, αποτύγχανε να επιβιώσει καθώς αδυνατούσε να επιτύχει οικονομίες κλίμακας. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορέων που είχαν εισέλθει στην αγορά δεν ήταν έντονος, καθώς επρόκειτο για μεταφορείς του ίδιου μεγέθους με μικρή διαφοροποίηση στις υπηρεσίες που παρείχαν. Κίνητρα για καινοτομίες και ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού δεν παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια εφαρμογής της ρύθμισης. Τι οδήγησε όμως στην ρύθμιση των μεταφορών, η οποία παρείχε ελάχιστα οφέλη; Ο κίνδυνος χρεωκοπίας αρκετών εταιρειών σιδηροδρομικών μεταφορών εξαιτίας του ανταγωνισμού που δέχονταν από τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ο οποίος λειτουργούσε ελεύθερα, ήταν η αιτία για τη μετέπειτα ρύθμιση και του τομέα οδικών μεταφορών. Ακόμα ένας λόγος ήταν η προστασία των μεταφορικών εταιρειών που λειτουργούσαν στην αγορά πριν την ρύθμιση της αγοράς, από την είσοδο νέων

εταιρειών καθώς υπήρχε ο κίνδυνος μείωσης της αγοραστικής τους δύναμης (Lacey, 1991).

Οι μεταρρυθμίσεις είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση της οικονομικής ρύθμισης στην οποία υπόκειντο οι βιομηχανίες. Μερικές από τις αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν χάρη στην απελευθέρωση είναι η εξέλιξη της hub-and-spoke λειτουργίας στις αεροπορικές εταιρείες, η ανάπτυξη ηλεκτρονικών συστημάτων διαχείρισης, η εμφάνιση εξελιγμένων TL λειτουργιών και η βελτίωση στις δραστηριότητες μεταφοράς (linehaul) και στις δραστηριότητες στα αμαξοστάσια ή στα κέντρα διαμετακόμισης (yard) στον τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι συνέπειες της απελευθέρωσης διαφέρουν από χώρα σε χώρα, καθώς τα μέτρα που υπήρχαν πριν την απελευθέρωση σε κάθε χώρα, δεν ήταν το ίδιο αυστηρά. Επίσης, σημαντικό ρόλο παίζει η χρονική περίοδος εφαρμογής της απελευθέρωσης. Για παράδειγμα, το γεγονός ότι στις Ηνωμένες Πολιτείες η απελευθέρωση ξεκίνησε σε μια περίοδο η οποία χαρακτηριζόταν από μειωμένη ζήτηση, δεν ευνόησε την άμεση προσαρμογή της χώρας στα νέα δεδομένα (Button, 1985), (Winston, 2009).

Σε γενικό επίπεδο, στις περισσότερες μελέτες προκύπτει το συμπέρασμα ότι η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών έχει δημιουργήσει οφέλη για την οικονομία (Boylaud, 2000), (Darbera, 1998). Η επίδραση της απελευθέρωσης στην αποδοτικότητα του τομέα εμπορευματικών μεταφορών εμφανίζεται σε δύο σημεία. Η αναποτελεσματική λειτουργία των επιχειρήσεων εξαιτίας της ρύθμισης η οποία δεν ευνοούσε τον ανταγωνισμό, παύει να υφίσταται και τα κέρδη των επιχειρήσεων τα οποία είχαν αυξηθεί εξαιτίας της ρύθμισης διανέμονται διαφορετικά εξαιτίας της δημιουργίας ανταγωνισμού, ο οποίος δεν υπόκειται σε καμία ρύθμιση (Winston, 1993).

2.2 ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Η ποιοτική ρύθμιση επιβάλλει συγκεκριμένα πρότυπα συμπεριφοράς τα οποία υποχρεούνται να τηρούν όσοι λειτουργούν στην αγορά και καθορίζει την συμπεριφορά του οδηγού καθώς και την κατάσταση των οχημάτων. Το 1969 εφαρμόστηκε η πρώτη ρύθμιση για τις ώρες οδήγησης και ξεκούρασης των οδηγών. Η κύρια ιδέα για την επιβολή της συγκεκριμένης ρύθμισης, ήταν η οδική ασφάλεια.

Με την επιβολή της ποιοτικής ρύθμισης επιδιώκεται η ύπαρξη, στον τομέα των οδικών μεταφορών, ικανών επαγγελματιών οι οποίοι βρίσκονται σε καλή οικονομική

κατάσταση. Ικανοί επαγγελματίες χαρακτηρίζονται όσοι υπακούουν στους κανόνες οδικής συμπεριφοράς, στους κανόνες που αφορούν στις συνθήκες εργασίας, στο βάρος και τις διαστάσεις των οχημάτων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια και των υπόλοιπων χρηστών των αυτοκινητόδρομων και η προστασία του περιβάλλοντος. Οι μεταφορείς, λοιπόν, οι οποίοι επιθυμούν να παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες, υποχρεούνται να τηρούν τους παραπάνω κανόνες έτσι ώστε να αποκτήσουν την απαραίτητη πιστοποίηση για να δραστηριοποιηθούν στον τομέα των μεταφορών. Υφίστανται τρεις τρόποι απόκτησης της πιστοποίησης. Ο πρώτος τρόπος αναφέρεται στη διεξαγωγή εξετάσεων, ο δεύτερος στην επίδειξη αντίστοιχου διπλώματος οδήγησης και ο τρίτος τρόπος αναφέρεται στην επαγγελματική εμπειρία. Το κεφάλαιο το οποίο απαιτείται να έχει και να διατηρεί μια μεταφορική επιχείρηση, είναι απαραίτητο στοιχείο το οποίο εξασφαλίζει ότι η εταιρεία μπορεί να επιβιώσει αφού έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται και να συντηρεί τον εξοπλισμό που κατέχει και να προλαμβάνει οποιαδήποτε ενέργεια μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλειά της. Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη ρύθμιση που αφορά στα οχήματα, καθορίζονται οι διαστάσεις των οχημάτων που δραστηριοποιούνται στον εθνικό και διεθνή τομέα μεταφορών και το μέγιστο βάρος των οχημάτων τα οποία δραστηριοποιούνται σε διεθνές επίπεδο. Σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος, η Ευρωπαϊκή Ένωση παραχωρεί άδειες κυκλοφορίας σε βαριά οχήματα τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO I (1993), II (1996), III (2000), EURO IV (2005) και EURO V (2008).

2.3 ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Η ποσοτική ρύθμιση αναφέρεται στους οικονομικούς ελέγχους της αγοράς, έχοντας ως στόχο τον περιορισμό είτε των τιμών, είτε της προσφοράς (Cowie, 2010). Πιο συγκεκριμένα, η ποσοτική ρύθμιση στοχεύει στην πρόληψη των αρνητικών επιπτώσεων που μπορεί να προκαλέσει η υπερπροσφορά εξαιτίας της ύπαρξης μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων οι οποίες αδυνατούν να επιβιώσουν και δεν είναι σε θέση να βελτιώσουν την κατάσταση στην αγορά (European Community Legislation on Road Transport in Accession Candidate Countries, πρόσβαση 9/11/2010).

Στην Ευρώπη, οι μεταφορείς μπορούσαν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τις διμερείς κυβερνητικές συμφωνίες. Κάθε χρόνο, οι κυβερνήσεις

αποφάσιζαν για το επιτρεπόμενο όριο των μεταφορικών επιχειρήσεων που θα δραστηριοποιούνταν και καθόριζαν το ελάχιστο επίπεδο φόρων, τους οποίους οι μεταφορείς είχαν υποχρέωση να καταβάλλουν, το μέγιστο επίπεδο χρεώσεων για κάθε έτος και τη βάση υπολογισμού των διοδίων. Οι χρεώσεις διαμορφώνονταν ανάλογα με τη χρήση των υποδομών και τα διόδια καθορίζονταν ανάλογα με τα πρότυπα εκπομπής αερίων των οχημάτων (ECMT, 2001). Συνέπεια της ποσοτικής ρύθμισης ήταν, η αποθάρρυνση των επιχειρήσεων να καινοτομήσουν τόσο στην οργάνωση όσο και στον τεχνολογικό τομέα.

Κεφάλαιο 3. ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

3.1 ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΕ ΠΕΝΤΕ ΧΩΡΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

3.1.1 ΗΠΑ

3.1.1.1 Διάκριση των μεταφορέων σε κατηγορίες

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε αρχικά ότι, ο τομέας των μεταφορών χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες:

1) Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν οι ιδιωτικοί μεταφορείς και οι μεταφορείς μισθώσεως. Οι ιδιωτικοί μεταφορείς χρησιμοποιούν δικά τους φορτηγά. Η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αποτελεί δευτερεύουσα εργασία τους, καθώς η κύρια εργασία τους είναι η κατασκευή ή το λιανικό εμπόριο. Δεν τους επιτρέπεται η μεταφορά φορτίου που ανήκει σε άλλες επιχειρήσεις. Ο τομέας αυτός δεν υπόκειται σε κάποια ρύθμιση. Τα έτη 1960,1970 και 1980, τα φορτηγά των ιδιωτικών επιχειρήσεων αντιπροσώπευαν το 95% των συνολικών δηλωμένων φορτηγών. Το 2002, κάλυπταν το 53% των μιλίων που διανύονταν και το 56% των φορτίων που μεταφέρονταν. Τα έσοδα των ιδιωτικών μεταφορικών επιχειρήσεων αντιστοιχούσαν στο 47% των εσόδων που πραγματοποιούνταν στον εμπορικό τομέα μεταφορών.

Σε αντίθεση με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, ο τομέας των μεταφορέων με μίσθωση (for-hire) λειτουργούσε βάσει των κανόνων της ρύθμισης. Ο τομέας αυτός διακρίνεται στους common και contract μεταφορείς. Οι κοινοί (common) μεταφορείς εξυπηρετούν οποιονδήποτε επιθυμεί να μεταφέρει τα προϊόντα του, ενώ οι contract μεταφορείς παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε μια συγκεκριμένη επιχείρηση ή ομάδα επιχειρήσεων, η

οποία επιθυμεί τη μεταφορά των εμπορευμάτων της. Για τη μεταφορά αυτή συνάπτεται συμβόλαιο.

2) Ακόμα μια κατηγορία αποτελεί η διάκριση των μεταφορέων σε μεταφορείς γενικού και ειδικού φορτίου. Οι μεταφορείς γενικού φορτίου μεταφέρουν ποικιλία εμπορευμάτων στο ίδιο πλοίο, ενώ οι μεταφορείς ειδικού φορτίου αναλαμβάνουν τη μεταφορά συγκεκριμένων εμπορευμάτων τα οποία απαιτούν ειδικούς χειρισμούς.

3) Σημαντική είναι και η διάκριση της truck-load και less-than-load λειτουργίας. Στην πρώτη διαδικασία, πραγματοποιείται μεταφορά εμπορευμάτων από μια περιοχή προέλευσης προς μια άλλη. Οι ιδιωτικές μεταφορικές επιχειρήσεις ειδικεύονται στις TL εργασίες. Το 81% των εσόδων των μεταφορέων με μίσθωση προκύπτει από τη μεταφορά εμπορευμάτων μέσω της TL διαδικασίας. Στην κατηγορία των TL λειτουργιών υπάρχει μεγάλη ευκολία εισόδου καθώς δεν απαιτούνται μεγάλες κεφαλαιακές επενδύσεις, σε αντίθεση με τη δεύτερη κατηγορία (McMullen, 2005). Ο LTL τομέας αποτελείται από μεγάλες επιχειρήσεις. Κάθε φορτηγό μεταφέρει φορτίο από διάφορες τοποθεσίες και το συγκεντρώνει σε μια κεντρική αποθήκη από όπου θα ξαναφορτωθεί από άλλα φορτηγά για να μεταφερθεί στον τελικό του προορισμό. Σε αυτή την κατηγορία είναι απαραίτητη η ύπαρξη κεφαλαίου για τη δημιουργία κεντρικών σημείων φόρτωσης των εμπορευμάτων και για την ανάπτυξη δικτύων για την αποτελεσματική μεταφορά φορτίων μέσω διαφορετικών φορτηγών. Επίσης, απαιτείται αυξημένο προσωπικό για τη φόρτωση και εκφόρτωση των εμπορευμάτων καθώς και μεγάλος αριθμός οχημάτων (Giordanno, 2008). Τα οχήματα είναι σημαντικό να ανήκουν στην επιχείρηση ή να ενοικιάζονται και να διαχειρίζονται από οδηγούς της επιχείρησης, καθώς η ανάθεση του έργου αυτού σε άλλους οδηγούς έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εξωτερικού κόστους. Το κόστος αυτό προκύπτει από την καθυστέρηση παράδοσης και παραλαβής των εμπορευμάτων επειδή τα οχήματα δεν συντηρούνται σωστά. Αποτέλεσμα είναι να καταστρέφεται η φήμη της επιχείρησης όσον αφορά τη γρήγορη διανομή των εμπορευμάτων, για τη δημιουργία της οποίας οι LTL μεταφορείς πραγματοποιούν μεγάλες επενδύσεις. Τα έξοδα απασχόλησης προσωπικού είναι μεγαλύτερα για τους LTL μεταφορείς, οι οποίοι ανήκουν κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην ένωση Teamsters. Οι μεταφορείς αυτοί έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν το ανά μονάδα κόστος, αυξάνοντας το δίκτυο των περιοχών που μπορούν να εξυπηρετούν.

3.1.1.2 Παράγοντες που συνέβαλαν στην ρύθμιση των οδικών

εμπορευματικών μεταφορών

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, η αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από καμία ρύθμιση μέχρι το 1935, πλήρη ρύθμιση από το 1935 έως το 1980 και μερική απελευθέρωση από το 1980 και ύστερα.

Η αύξηση της ζήτησης για οδικές μεταφορές οφείλεται στις κυβερνητικές παρεμβάσεις, στις τεχνολογικές καινοτομίες και στην οικονομική ανάπτυξη η οποία οδήγησε στην αύξηση της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, το σιδηροδρομικό σύστημα της Αμερικής είχε μονοπωλιακή θέση στον τομέα μεταφορικών υπηρεσιών. Το 1920, τα φορτηγά εμφανίστηκαν ως η καλύτερη επιλογή για τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Σε αυτό συνέβαλε η δημιουργία προϊόντων με μικρότερο όγκο από τα προϊόντα τα οποία μεταφέρονταν από το σιδηροδρομικό δίκτυο. Προς αυτή την επιλογή οδήγησαν και οι υψηλές τιμές οι οποίες εφαρμόζονταν από την Εμπορική Επιτροπή στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Και η ανάπτυξη της τεχνολογίας έπαιξε σημαντικό ρόλο στη ζήτηση οδικών υπηρεσιών. Η ανακάλυψη των ντηζελομηχανών, το 1930, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους καυσίμων. Επίσης, δημιουργήθηκαν χώροι στα φορτηγά για τη ξεκούραση των οδηγών, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να πραγματοποιούν μακρινά ταξίδια.

Η βιομηχανία των σιδηροδρομικών μεταφορών βρίσκεται υπό το καθεστώς ρύθμισης από το 1887. Σε αντίθεση με τον τομέα αυτό, ο τομέας των οδικών μεταφορών δεν ρυθμιζόταν από κάποιον οργανισμό. Η είσοδος νέων επιχειρήσεων στην αγορά δεν απαγορευόταν από κάποιο νόμο, με αποτέλεσμα να δραστηριοποιείται στην αγορά οποιοσδήποτε μπορούσε να αγοράσει φορτηγό. Καθώς δεν υπήρχαν ούτε τα κατάλληλα οχήματα, ούτε επαρκές οδικό δίκτυο, οι μεταφορές είχαν περιοριστεί αρχικώς σε κοντινές αποστάσεις. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το εθνικό μεταφορικό σύστημα βελτιώθηκε χάρη στην Interstate Highway Act του 1956, η οποία σε συνδυασμό με την αύξηση του μεγέθους των οχημάτων απειλισε σε μεγάλο βαθμό τη μονοπωλιακή δύναμη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εφαρμογή της πράξης αυτής βελτίωσε την υποδομή και έδωσε τη δυνατότητα στις μεταφορικές επιχειρήσεις να μεταφέρουν και γρήγορα και αξιόπιστα. Το νέο οδικό δίκτυο είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του λειτουργικού κόστους των μεταφορέων και την αύξηση της ανταγωνιστικής

θέσης των οδικών μεταφορών. Η υπερίσχυση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι των σιδηροδρομικών, γίνεται αισθητή από το ποσοστό των εσόδων τους.

Έτος	Φορτηγό	Σιδηρόδρομος	Αγωγός	Πλοίο	Αεροπλάνο
1948	23.21	71.14	3.24	1.64	0.77
1958	38.77	53.19	4.56	2.06	1.43
1968	50.91	41.22	4.11	1.29	2.47
1978	74.10	12.80	3.00	7.10	1.30
1988	76.90	9.60	2.50	6.50	3.30
1998	80.70	11.00	2.90	2.60	3.30

Πίνακας 9-Ποσοστό των εσόδων από τη μεταφορά εμπορευμάτων ανάμεταφορικό μέσο, στις ΗΠΑ (%)

Πηγή:(McMullen, 2005)

3.1.1.3 Διαδικασία ρύθμισης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Σύμφωνα με τον Rachel Dardis(1989),η απειλή από την αύξηση της προτίμησης της οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων θα μπορούσε να περιοριστεί με την απελευθέρωση του τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών. Αντί αυτής της επιλογής, το Κογκρέσο οδηγήθηκε στην ρύθμιση του τομέα οδικών μεταφορών βάσει της MotorCarrierAct, το 1935. Δημιούργησε την Εμπορική Επιτροπή για να λειτουργεί ως ρυθμιστικό όργανο και βάσει της Reed-BullwinkleAct ίδρυσε γραφεία για τον καθορισμό των τιμών. Τα γραφεία αυτά υπολόγιζαν εάν έπρεπε να γίνουν αυξήσεις ή μειώσεις στις τιμές, ανάλογα με τις αλλαγές οι οποίες πραγματοποιούνταν στο κόστος εργασίας και στο κόστος καυσίμων των μεταφορέων. Μετά την εκτίμηση των τιμών, ακολουθούσε η δημοσίευσή τους.Συγκεκριμένα, το 1887 είχε συσταθεί η Επιτροπή Εμπορίου (ICC) με στόχο, αρχικά, τον έλεγχο των σιδηροδρομικών μεταφορών(οι σιδηρόδρομοι χρησιμοποιούνταν για μεγάλης απόστασης μεταφορές) και στη συνέχεια

το 1935(Motor CarrierAct), τον έλεγχο των οδικών μεταφορικών εταιρειών. Με την εφαρμογή της πράξης αυτής επιδιώχθηκε η προστασία του δημοσίου συμφέροντος, η προσφορά υπηρεσιών που δε θα μπορούν να μιμηθούν πολλές εταιρείες, η ελαχιστοποίηση των πιθανοτήτων οικονομικής αστάθειας στον τομέα των οδικών μεταφορών και η οικονομική ρύθμιση του τομέα μεταφορών με μίσθωση (for-hire).

Η είσοδος των νέων μεταφορέων καθώς και η μεταφορά διαφορετικού είδους εμπορευμάτων ελέγχονταν από την Εμπορική Επιτροπή και μπορούσαν να εισέλθουν στην αγορά, αφού πρώτα τους είχε παραχωρηθεί πιστοποίηση δραστηριοποίησης. Τέτοιου είδους πιστοποιήσεις δεν παραχωρούνταν σε μεταφορείς που επιθυμούσαν να προσφέρουν υπηρεσίες σε διαδρομές που εξυπηρετούνταν ήδη από άλλους μεταφορείς. Μέχρι το 1970, οι μεταφορείς αντιμετώπιζαν μεγάλη δυσκολία απόκτησης της απαραίτητης πιστοποίησης για να δραστηριοποιηθούν στον τομέα των μεταφορών, με αποτέλεσμα αρκετοί να δραστηριοποιούνται στην αγορά είτε χωρίς πιστοποίηση, είτε εκμισθώνοντας άλλους μεταφορείς οι οποίοι είχαν αποκτήσει την σχετική πιστοποίηση (Beilock, 1994). Η διαδικασία απόκτησης πιστοποίησης ήταν χρονοβόρα και με μεγάλο κόστος, με αποτέλεσμα οι υπάρχουσες επιχειρήσεις να οδηγούνται σε συγχωνεύσεις παρά στην απόκτηση νέων πιστοποιήσεων, έτσι ώστε να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους. Εξαιτίας του υψηλού κόστους απόκτησης μιας πιστοποίησης για τη μεταφορά αγαθών σε συγκεκριμένες διαδρομές και οι τιμές που χρεώνουν οι μεταφορικές επιχειρήσεις διαμορφώνονται σε υψηλά επίπεδα. Την περίοδο κατά την οποία εφαρμόζονταν αυστηρές ρυθμίσεις, ο τομέας ιδιωτικών μεταφορέων (own-account) εμφανίζεται να είναι περισσότερο ελεύθερος.

Αποτέλεσμα αυτών των εμποδίων ήταν η μείωση του ανταγωνισμού. Είναι εμφανές ότι, οι υπάρχουσες ρυθμίσεις έπρεπε να αλλάξουν καθώς είχαν οδηγήσει τις οδικές μεταφορές σε αναποτελεσματικότητα.

3.1.1.4 Επίδραση ρύθμισης

Σύμφωνοι με την εφαρμογή της ρύθμισης εμφανίζονται οι μεταφορείς της Αμερικανικής Ένωσης (ATA) και η Teamster Union, καθώς έβλεπαν τα κέρδη τους να μειώνονται εξαιτίας της μεγάλης ύφεσης που επικρατούσε. Μετά την ρύθμιση τα κέρδη τους ξεπερνούσαν κατά 30% εκείνα των μεταφορέων οι οποίοι λειτουργούσαν χωρίς να έχουν την υποχρέωση τήρησης κάποιας ρύθμισης (Zingales, 1998).

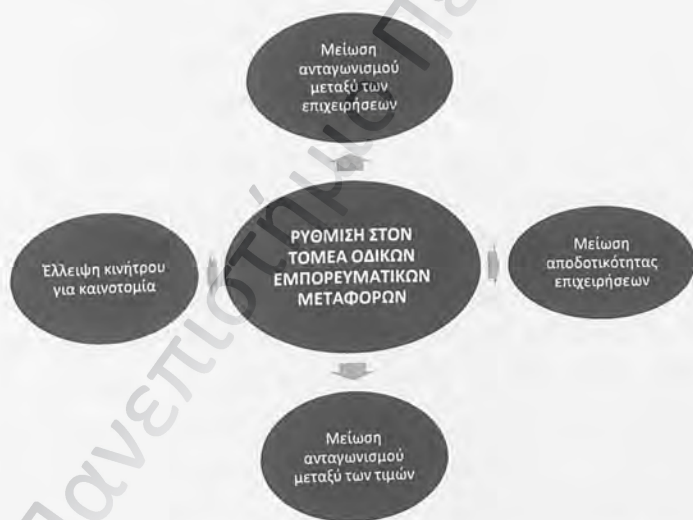
Πράγματι, με την επιβολή της ρύθμισης αυτής μειώθηκε ο ανταγωνισμός μεταξύ των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών (περιορισμός πιστοποιήσεων λειτουργίας στον τομέα οδικών μεταφορών), (Haberlmalz, 2007). Οι μεταφορείς είχαν υποχρέωση να διαμορφώνουν τις τιμές τους σύμφωνα με τις ελάχιστες τιμές που έθετε η Εμπορική Επιτροπή (ICC). Με τον καθορισμό των τιμών από την Εμπορική Επιτροπή επιτεύχθηκε η δημιουργία όμοιας τιμολόγησης και για τους δύο τομείς. Επίσης, παρουσιάστηκε μείωση και στον ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων οι οποίες πραγματοποιούσαν οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι, ο τομέας οδικών μεταφορών (διαπολιτειακά) αποτελείται από δύο είδη κίνησης των φορτίων, τη μεταφορά των φορτίων στην οποία εφαρμόζεται η ρύθμιση που θέτει η Εμπορική Επιτροπή και τη μεταφορά των φορτίων στην οποία δεν επιβάλλεται η οποιοδήποτε είδους απαγόρευση.

Σημαντικές διαφορές δημιουργούνται από την ρύθμιση μεταξύ των μεταφορέων που υπόκεινται στην ρύθμιση και σε αυτούς που δρουν σε απορρυθμισμένα περιβάλλοντα. Οι μεταφορείς οι οποίοι εφαρμόζουν την ρύθμιση, έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν regulated αλλά και unregulated φορτία. Αντιθέτως, οι μεταφορείς οι οποίοι δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών χωρίς να υπόκεινται στην ρύθμιση, δύνανται να μεταφέρουν εμπορεύματα τα οποία δεν υπόκεινται σε ρύθμιση, ενώ για τη μεταφορά εμπορευμάτων στα οποία εφαρμόζεται ρύθμιση, αναθέτουν τις υπηρεσίες τους σε άλλους μεταφορείς οι οποίοι έχουν την απαιτούμενη πιστοποίηση. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι το αυξημένο κόστος εισόδου στις αγορές. Η ρύθμιση που εφάρμοξε η Εμπορική Επιτροπή (ICC) παρουσιάζεται να επηρεάζει περισσότερο την απόφαση των μεταφορέων να εξυπηρετήσουν αγορές στις οποίες ένα μεγάλο ποσοστό της κίνησης των φορτίων είναι υπό το καθεστώς ρύθμισης, σε αντίθεση με τις αγορές οι οποίες δεν υπόκεινται σε κάποια ρύθμιση (Beilock, 1994).

Το σύστημα ρυθμίσεων το οποίο διαμορφώθηκε από την Επιτροπή, διήρκεσε έως το 1977. Η δημιουργία μονοπωλιακών κερδών και υψηλού κόστους ήταν μερικές από τις συνέπειες της εφαρμογής της ρύθμισης. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός μειώθηκε, περιορίζοντας τον αριθμό των επιχειρήσεων οι οποίες μπορούσαν να εισέλθουν στην αγορά. Ενώ το 1939, ο αριθμός των επιχειρήσεων ήταν περίπου 25.000, το 1974 ο αριθμός αυτός φθάνει τις 14.648 εταιρείες (Dardis, et al, 1989). Επίσης, μειώθηκε και ο ανταγωνισμός μεταξύ των τιμών, καθώς καθορίζονταν πλέον από ειδικά γραφεία

τιμολόγησης. Αποτέλεσμα ήταν η αύξηση της αξίας απόκτησης άδειας. Το 1972, η αξία για την απόκτηση μιας άδειας κυμαινόταν μεταξύ δύο και τριών δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τα εμπόδια εισόδου και εξόδου αύξησαν το κόστος για τους μεταφορείς. Ο περιορισμός στις διαδρομές τις οποίες μπορούσαν να εξυπηρετήσουν οι μεταφορείς, αύξησε το λειτουργικό τους κόστος και την αναποτελεσματικότητα του τομέα. Απαγορευόταν, επίσης, η μεταφορά εμπορευμάτων άλλων μεταφορικών εταιρειών, στο ταξίδι της επιστροφής (Adrangí, etal, 1995).

Ακόμα δύο αρνητικές συνέπειες της ρύθμισης ήταν η έλλειψη κινήτρου στις επιχειρήσεις για καινοτομία, καθώς επίσης και η μείωση της αποδοτικότητας. Όταν μια επιχείρηση εφαρμόζει τεχνολογικές καινοτομίες, έχει τη δυνατότητα να αυξήσει την αποδοτικότητά της μειώνοντας το κόστος, η ρύθμιση όμως εμπόδιζε κάτι τέτοιο.



Σχεδιάγραμμα 2-Επίδραση ρύθμισης στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις ΗΠΑ

Θετικό αποτέλεσμα που προέκυψε από την ρύθμιση ήταν η αύξηση των τόνων που μεταφέρονταν. Το 1972, ο αριθμός των τόνων που μεταφέρονταν έφθασε τα 698.1 εκατομμύρια, ενώ το 1938 έφθαναν τα 25.5. Παρά το γεγονός ότι οι μεταφορικές εταιρείες δε λειτουργούσαν αποδοτικά, οι μισθοί ήταν σε υψηλό επίπεδο. Επίσης, ακόμα και στα μέσα του 1970, περίοδο κατά την οποία αυξήθηκε η τιμή των καυσίμων,

οι μεταφορείς στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είχαν κέρδος μεγαλύτερο από το 50%, σε σύγκριση με το κέρδος που είχαν επιχειρήσεις σε άλλους τομείς της οικονομίας (American Competition Forum, 2007). Αύξηση σημειώθηκε και στον αριθμό των μεταφορέων οι οποίοι υπόκειντο στην ρύθμιση (regulated). Ενώ το 1979 ο αριθμός έφθανε τους 17.083 μεταφορείς, το 1981 αυξήθηκε και έφθασε τους 22.270 (Mabley, etal, 1982).

3.1.1.5 Απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

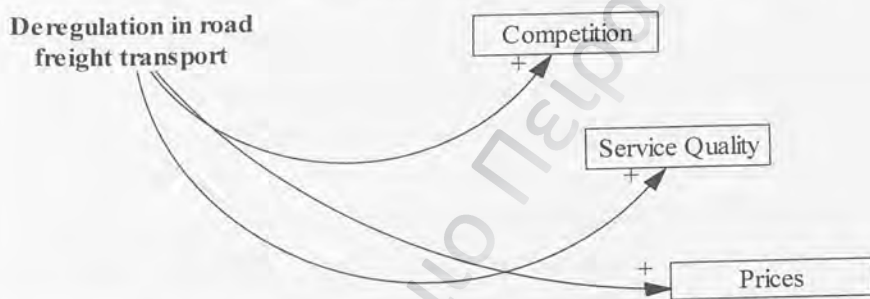
Στις Ηνωμένες Πολιτείες, η απελευθέρωση ξεκίνησε με την Motor Carrier Act του 1980, παρέχοντας το δικαίωμα στις μεταφορικές επιχειρήσεις να επιλέγουν τις αγορές που θα εξυπηρετήσουν και το επίπεδο υπηρεσιών που θα παρέχουν, καθώς επίσης να αποφασίζουν για τις τιμές. Μόνο έξι κράτη προχώρησαν στη δημιουργία νομοθεσίας για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά την περίοδο 1980-1991 (Teske, etal, 1994). Για να εκτιμηθεί σωστά το αποτέλεσμα που είχε η νομοθετική μεταρρύθμιση στον τομέα των μεταφορών, πρέπει να ληφθεί υπόψη η κατάσταση της οικονομίας η οποία επικρατεί κατά την εφαρμογή του νέου μέτρου.

Ο ανταγωνισμός ο οποίος δημιουργήθηκε από την απελευθέρωση, είχε ως αποτέλεσμα την αλλαγή του είδους και της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχονταν στους πελάτες. Σε αυτή την αλλαγή συνέβαλαν επίσης, η υιοθέτηση των just-in-time συστημάτων διανομής και η ανάπτυξη της τεχνολογίας. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις επιδιώκουν την παροχή αξιόπιστων και συχνών διανομών έτσι ώστε να επιτύχουν τη μείωση του κόστους αποθήκευσης και μεταφοράς και επιπλέον, ανταγωνίζονται μεταξύ τους για τη μείωση του κόστους ανά φορτίο. Συνέπεια αυτού του ανταγωνισμού είναι η αύξηση της εντάσεως κεφαλαίου στον κλάδο των μεταφορών. Αρκετές επιχειρήσεις οδηγήθηκαν και στην αλλαγή του τρόπου υπολογισμού πληρωμής των υπαλλήλων τους. Ο μισθός, δηλαδή, δεν υπολογίζεται ανά ώρα εργασίας, αλλά βάσει του παραγωγικού αποτελέσματος (Engel, 1998).

Είναι σημαντικό να εξεταστεί η οικονομική κατάσταση της χώρας, καθώς η οικονομική δραστηριότητα των Ηνωμένων Πολιτειών επηρεάζει το τονάζ το οποίο μεταφέρεται από τα φορτηγά. Το 1980 και 1981 σημειώθηκε πτώση της βιομηχανικής παραγωγής. Στους τέσσερις πρώτους μήνες του 1982, η βιομηχανική παραγωγή

βρισκόταν σε ποσοστό 9% κάτω από το επίπεδο του 1979. Από το 1979 έως το 1980, το μεταφερόμενο τονάζ έπεσε σε ποσοστό 18%.

Το νέο μέτρο μείωσε τις προϋποθέσεις απόκτησης πιστοποίησης αλλά δεν τις περιόρισε εξ' ολοκλήρου. Αποτέλεσμα και της μερικής απελευθέρωσης του 1970 και της ουσιαστικής μεταβολής της ρύθμισης του 1980, ήταν η δημιουργία μιας περισσότερο ανταγωνιστικής και αποδοτικής βιομηχανίας, η οποία παρείχε ποιοτικές υπηρεσίες στους καταναλωτές, σε χαμηλές τιμές. Στη μείωση των τιμών συνέβαλαν και οι οικονομικές αναταραχές. Σημαντική βελτίωση σημειώθηκε και στην συχνότητα και ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονταν σε μικρές περιοχές (Mabley, etal, 1982).



Σχεδιάγραμμα 3-Επίδραση απελευθέρωσης στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις ΗΠΑ

Η Εμπορική Επιτροπή μείωσε τα αυστηρά μέτρα εισόδου νέων μεταφορικών επιχειρήσεων κατά την περίοδο 1978 και 1979. Ένα μεγάλο ποσοστό αιτήσεων έγινε αποδεκτό, ενώ ταυτόχρονα άρχισαν να απελευθερώνουν σταδιακά τον καθορισμό του επιπέδου των τιμών. Από το 1935 έως τα μέσα του 1970, παρατηρήθηκε μείωση στον αριθμό των μεταφορέων που είχαν αποκτήσει πιστοποίηση από την Εμπορική Επιτροπή. Από τους 26.000 έφθασαν τους 15.000. Με την εφαρμογή, όμως, της MCA το 1980, ποσοστό μεγαλύτερο του 90% των αιτήσεων είχε γίνει αποδεκτό και ο αριθμός των μεταφορέων με πιστοποίηση (certified) έφθασε τους 40.000 μόλις το 1990 (McMullen, 2005).

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι η Εμπορική Επιτροπή (ICC) έπαψε να ελέγχει την είσοδο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με αποτέλεσμα αρκετοί από τους μεταφορείς να εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στον τομέα χωρίς να έχουν πιστοποίηση. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του τομέα οδικών εμπορευματικών

μεταφορών άλλαξε σημαντικά, ωθώντας τις επιχειρήσεις να λειτουργήσουν πιο αποδοτικά με μικρότερο κόστος, έτσι ώστε να μπορούν να τιμολογούν σε χαμηλότερες τιμές. Σημειώθηκε μεγάλη προσπάθεια από τους μεταφορείς να προσαρμόσουν τις υπηρεσίες τους στις προτιμήσεις των κατόχων των εμπορευμάτων, βασιζόμενοι σε IT συστήματα. Η απελευθέρωση, τους δίνει τα απαραίτητα οικονομικά κίνητρα για να σχεδιάσουν περισσότερο αποδοτικά δίκτυα, καλύπτοντας με αυτό τον τρόπο τις διαφορετικές ανάγκες των πελατών τους (WinstonClifford, 2009).

3.1.2 Ευρώπη

3.1.2.1 Παράγοντες που συνέβαλαν στην εφαρμογή ρύθμισης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Στην Ευρώπη, η ρύθμιση του τομέα οδικών μεταφορών πραγματοποιήθηκε μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ρύθμιση στόχευε κυρίως στην προστασία των σιδηροδρομικών μεταφορών από τον ανταγωνισμό που δέχονταν από τις οδικές μεταφορές (OECD, 1990). Στον πίνακα που ακολουθεί είναι εμφανές ότι, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι τριπλάσιες των σιδηροδρομικών μεταφορών.

	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Σιδηροδρομικές μεταφορές	23.3	21.7	21.1	15.9	15.8	14.8
Οδικές μεταφορές	66.5	69.2	70.8	76.4	76.8	78.5
Εσωτερικές πλωτές μεταφορές	10.2	9.1	8.2	7.6	7.3	6.7

Πίνακας 10-Μεταφορά εμπορευμάτων στη Δυτική Ευρώπη (τονοχιλιόμετρα)

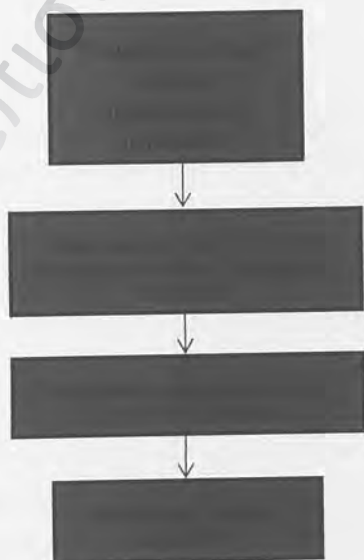
Πηγή:(ECMT, 2005)

Με τη διαδικασία της ρύθμισης εφαρμόστηκαν περιορισμοί για την ποσότητα αγαθών προς μεταφορά, για τις αποστάσεις που μπορούσαν να διανύσουν οι μεταφορείς και για τον προσδιορισμό του τύπου αγαθών που επιτρέπεται να μεταφερθούν. Σύμφωνα με αυτή την ρύθμιση, οι μεταφορείς είχαν δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες, αφού πρώτα αποκτήσουν την άδεια που τους επέτρεπε να μεταφέρουν συγκεκριμένα αγαθά σε καθορισμένες αποστάσεις. Επίσης, εφαρμόζονταν

χρεώσεις στις ποσότητες των αγαθών που μεταφέρονταν, με στόχο να περιοριστεί η ελευθερία του μεταφορέα στον εμπορικό τομέα.

Ακόμα ένας λόγος για την εφαρμογή ρύθμισης ήταν η αστάθεια που επικρατούσε στον τομέα εξαιτίας της δημιουργίας καταστρεπτικού ανταγωνισμού. Οι επιχειρήσεις που επιθυμούσαν να δραστηριοποιηθούν στις οδικές μεταφορές, δεν αντιμετώπιζαν εμπόδια εισόδου καθώς δεν υπήρχε κάποια χρέωση για την είσοδό τους στον τομέα και υπήρχε ευκολία στην απόκτηση του απαραίτητου εξοπλισμού. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την είσοδο αναποτελεσματικών επιχειρήσεων με μικρές αποδόσεις επενδύσεων. Αρκετές από αυτές τις επιχειρήσεις οδηγούνταν σε χρεωκοπία ενώ μπορούσαν αργότερα να επανέλθουν στην αγορά. Με την ρύθμιση στις ποσότητες που επιτρεπόταν να μεταφερθούν και στις τιμές, επιδιώχθηκε η επιστροφή έστω ενός μικρού ποσοστού στην επένδυση και η εξασφάλιση ότι οι επιχειρήσεις έχουν την οικονομική δυνατότητα να συντηρούν τα οχήματα που κατέχουν (ECMT, 2001).

Με την εισαγωγή της ρύθμισης, οι μεταφορικές επιχειρήσεις έπρεπε να αποκτήσουν άδεια που τους επέτρεπε να παρέχουν υπηρεσίες. Το αποτέλεσμα των περιορισμών, σχετικά με τις αποστάσεις που επιτρεπόταν να πραγματοποιούν και την απαγόρευση μεταφοράς φορτίων στο ταξίδι για την επιστροφή, ήταν η μείωση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων.



Σχεδιάγραμμα 4-Επίδραση ρύθμισης στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη

3.1.2.2 Διαδικασία ρύθμισης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Στην Ευρώπη, το εμπόριο αδυνατούσε να αναπτυχθεί εξαιτίας της ποιοτικής και ποσοτικής ρύθμισης, οι οποίες καθόριζαν τη λειτουργία του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Το 1980, ξεκίνησε η σταδιακή απελευθέρωση του τομέα με την αντικατάσταση των διμερών κυβερνητικών συμφωνιών από τα επιτρεπόμενα όρια που έθετε η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Για αρκετό χρονικό διάστημα, οι άδειες συνέχισαν να αποτελούν το μέσον που επέτρεπε τη δραστηριοποίηση στον τομέα, ενώ παράλληλα συνέχισαν να εφαρμόζονται χρεώσεις για τις μεταφορές μέσα στην Ευρώπη και εκτός. Αυστηρά ρυθμισμένοι παρουσιάζονται ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και ο τομέας των επιβατικών μεταφορών στην OECD περιοχή. Στο παρελθόν, οι κυβερνήσεις εμφανίζονται να παρεμβαίνουν σε τομείς που παρέχουν υπηρεσίες με στόχο: τον περιορισμό εισόδου νέων παιχτών στην αγορά, οι οποίοι εκτιμάται ότι δεν θα προσφέρουν επιπλέον όφελος, και β) την αποφυγή εκμετάλλευσης της αγοραστικής δύναμης ορισμένων εταιρειών. Οι OECD χώρες έχοντας ως στόχο τη μείωση των παρεμβάσεων αυτών και τη δημιουργία ανταγωνισμού, οδηγήθηκαν με την σειρά τους στην απελευθέρωση (Hoj, et al, 1995). Η απελευθέρωση στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών σε διεθνές επίπεδο είχε ως στόχο κυρίως τη μείωση των κυβερνητικών διακρίσεων σχετικά με την εθνικότητα του ατόμου που θα αναλάμβανε τη μεταφορά του φορτίου. Με την απελευθέρωση, το 1993 επετεύχθη η παροχή αδειών για μεταφορές οπουδήποτε μέσα στην Ευρώπη και το 1990 καταργήθηκε ο έλεγχος στα σύνορα με αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου μεταφοράς.

3.1.3 Ηνωμένο Βασίλειο

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η ανάπτυξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών η οποία εμφανίστηκε μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού φορηγών. Το γεγονός αυτό οδήγησε στον ανταγωνισμό μεταξύ του τομέα οδικών μεταφορών και του τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών. Επακόλουθο ήταν η απαίτηση ρύθμισης του τομέα οδικών μεταφορών. Βάσει της ρύθμισης του 1933 (Road and Rail Traffic Act), παρέχονταν στον κάτοχο του εμπορεύματος άδεια χρήσης των οχημάτων του για την μεταφορά των εμπορευμάτων του και για την μεταφορά

εμπορευμάτων τρίτων, και άδεια μίσθωσης. Τα εμπόδια που εμφανίζονται σε αυτή την περίπτωση είναι η υποχρέωση βεβαίωσης ότι υπάρχουν άτομα που έχουν ανάγκη των υπηρεσιών τους και ταυτόχρονα βεβαίωση ότι οι ήδη υπάρχοντες μεταφορείς αδυνατούν για συγκεκριμένο λόγο να πραγματοποιήσουν τη μεταφορά. Εάν οι μεταφορείς που δραστηριοποιούνταν ήδη στην αγορά, επιθυμούσαν να αυξήσουν τον στόλο τους, ήταν υποχρεωμένοι να αποδείξουν ότι ο όγκος των εργασιών τους έχει αυξηθεί. Εξαιτίας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, οι ρυθμίσεις δεν εφαρμόζονταν για την περίοδο 1939-1953.

3.1.4 Γαλλία

Στη Γαλλία, πριν το 1986, η ρύθμιση του τομέα οδικών μεταφορών εφαρμόζοταν τόσο για την είσοδο στην αγορά όσο και για το επίπεδο των τιμών. Συγκεκριμένα, η είσοδος στην αγορά ήταν εφικτή μέσω της απόκτησης άδειας από μια εθνική επιτροπή. Συνέπεια αυτής της πρακτικής ήταν η αξία απόκτησης μιας άδειας για την εκμετάλλευση φορτηγού, με σκοπό τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μακρινές αποστάσεις, να ισούται με το μισό της αξίας απόκτησης ενός καινούργιου οχήματος. Και σε αυτή την περίπτωση, η ρύθμιση του τομέα οδικών μεταφορών εφαρμόζεται με σκοπό την προστασία του τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών (Darbera, 1998).

3.1.5 Γερμανία

Στη Γερμανία εφαρμόζονταν αυστηρές ρυθμίσεις στις πρακτικές διαχείρισης, στις χρεώσεις και στις επενδύσεις. Η μεταφορά των εμπορευμάτων καθοριζόταν από διμερείς συμφωνίες στις οποίες σημαντικό ρόλο διαδραμάτιζε η κατάσταση η οποία επικρατούσε στις χώρες με τις οποίες διαπραγματευόταν (σε τι βαθμό ήταν αυστηρές οι ρυθμίσεις σε αυτές τις χώρες). Επίσης, η Γερμανία στερούταν του δικαίωματος εφαρμογής του καμποτάζ (Darbera, 1998). Στις αρχές του 1930, εφαρμόζονταν ρυθμίσεις και στον αριθμό χορήγησης αδειών και στο επίπεδο των τιμών. Οι ρυθμίσεις αυτές επιβάλλονταν στον τομέα των μεταφορών υπό μίσθωση (hire-and-reward) σε μακρινές αποστάσεις. Σύμφωνα με το νόμο ρύθμισης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών του 1952 για την πραγματοποίηση των οδικών μεταφορών, ήταν απαραίτητη η απόκτηση ειδικής άδειας. Ο επιτρεπόμενος, όμως, αριθμός χορήγησης αδειών ήταν περιορισμένος (Lehmkuhl, 2002).

Σχετικά με την ρύθμιση των τιμών, οι οδικοί μεταφορείς ήταν υποχρεωμένοι να εφαρμόζουν την ίδια τιμολόγηση με εκείνη που εφαρμοζόταν στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, έως το 1961.

Μεταξύ 1955 και 1958 σημειώθηκε 11% μείωση στις μετακινήσεις, καθώς επιβλήθηκαν μεγάλοι φόροι για την μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις. Το 1980, το κόστος απόκτησης μιας άδειας για τη μεταφορά εμπορευμάτων έφθανε τα 200.000 DM (Darbera, 1998).

3.1.6 Ολλανδία

Η ρύθμιση στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών στην Ολλανδία βασίστηκε στην ιδέα των δημόσιων φορέων ότι, με την ρύθμιση της προσφοράς και ζήτησης των μεταφορικών υπηρεσιών, θα πραγματοποιηθεί η ανάπτυξη του τομέα μεταφορών. Η ρύθμιση επέβαλε:

- τον έλεγχο της εισόδου στην αγορά
- τη χρήση τιμολογίων
και
- την εφαρμογή φορολογικών μέτρων

Αρχικά, εγκαταλείφθηκε το μέτρο υποχρεωτικής χρήσης τιμολογίων. Το 1975 για την αντιμετώπιση της υπερπροσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών, οι δημόσιοι φορείς προχώρησαν στον καθορισμό της μέγιστης χωρητικότητας φόρτωσης για τις επιχειρήσεις (Lehmkuhl, 2002). Και αυτό το μέτρο, όμως, αποδείχθηκε αναποτελεσματικό καθώς εμπόδιζε την καινοτομία.

3.1.7 Ελλάδα

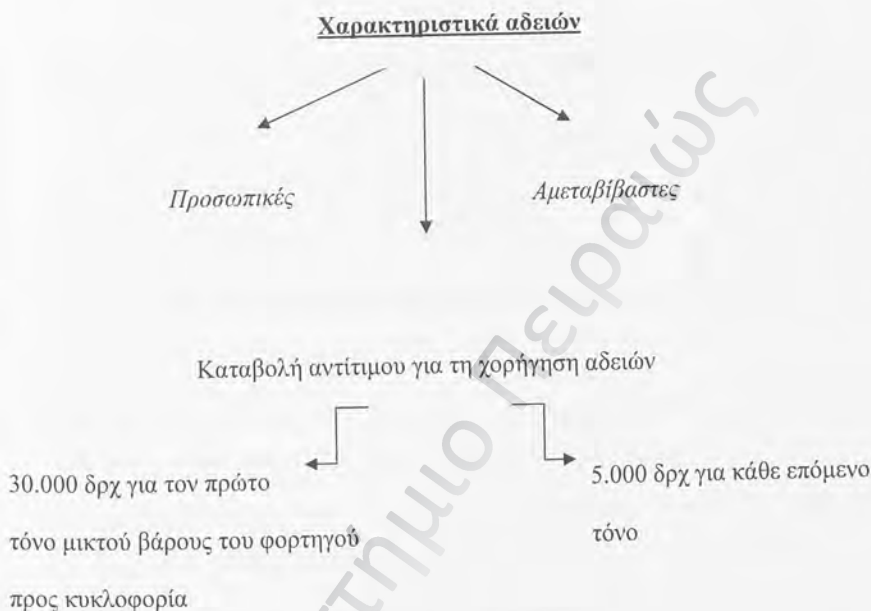
Στην Ελλάδα υπάρχουν δύο κατηγορίες άδειας, η άδεια για ίδιο λογαριασμό (άδεια Ιδιωτικής Χρήσεως) και η άδεια για λογαριασμό τρίτων (άδεια Δημοσίας Χρήσεως).

Χορήγηση αδειών ΦΔΧ πριν το 1976

- Δεν εφαρμόζεται κάποιο νομοθετικό πλαίσιο για τη χορήγηση αδειών ΦΔΧ αυτοκινήτων- Βάσει υπουργικών αποφάσεων εγκρίνονται οι νέες άδειες ΦΔΧ χωρίς την πραγματοποίηση ελέγχου

Χορήγηση αδειών το 1967

- Χορηγούνται άδειες ΦΔΧ σε επαγγελματίες οδηγούς με προϋπηρεσία τριών ετών



Σχεδιάγραμμα 5-Χαρακτηριστικά των αδειών στην Ελλάδα

Χορήγηση αδειών το 1971

- Διακοπή χορήγησης αδειών σε φυσικά πρόσωπα

Το 1971 είναι το έτος που διακόπτεται η χορήγηση νέων αδειών ΦΔΧ

Από αυτό το χρονικό σημείο έως και σήμερα επιτρέπεται η μεταβίβαση των αδειών.

Το 1976 ψηφίζεται νόμος βάσει του οποίου οι μεταφορείς υποχρεούνται να οργανωθούν σε εταιρείες. Ο συγκεκριμένος νόμος εξακολουθεί να ισχύει (Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου: "οδικές εμπορευματικές μεταφορές", πρόσβαση 6/03/2011).

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο εφαρμογής στην Ελλάδα έως το 2010, απαραίτητη προϋπόθεση για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων είναι η χορήγηση άδειας από το κράτος.

- ❖ **Περιορισμός για την απόκτηση άδειας Ι.Χ:** Αποκλειστική χρήση της άδειας για την κάλυψη των αναγκών του ατόμου που αιτείται την άδεια
- ❖ **Περιορισμός για τη χορήγηση νέων αδειών Δ.Χ:** Αύξηση των αναγκών για παροχή εμπορευματικών μεταφορών βάσει έρευνας αγοράς

• **Βασικά κριτήρια εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα είναι:**

1. Η αξιοπιστία
2. Η ικανότητα άσκησης του επαγγέλματος
3. Η οικονομική επιφάνεια
4. Το άτομο που αιτείται την άδεια εισόδου στο επάγγελμα πρέπει να είναι επαγγελματίας αυτοκινητιστής

• **Και τα κόμιστρα καθορίζονται από το θεσμικό πλαίσιο της χώρας, με διαφορετικά κριτήρια ανά είδος μεταφοράς. Συγκεκριμένα:**

- ❖ Κόμιστρα Διεθνών και Νομαρχιακών μεταφορών βάσει των νόμων της Προσφοράς και της Ζήτησης
- ❖ Κόμιστρα Εθνικών μεταφορών βάσει αμφοριακών κομίστρων – το κόμιστρο διαμορφώνεται μεταξύ του ανώτερου και κατώτερου ορίου, τα οποία καθορίζονται από το κράτος (Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, πρόσβαση 6/03/2011).

Η μακροχρόνια εφαρμογή του ανωτέρω νομοθετικού πλαισίου είχε ως αποτέλεσμα:

- Την αύξηση του αριθμού κυκλοφορούντων οχημάτων ΦΙΧ, καθώς ο αριθμός των ΦΔΧ παρέμεινε σταθερός

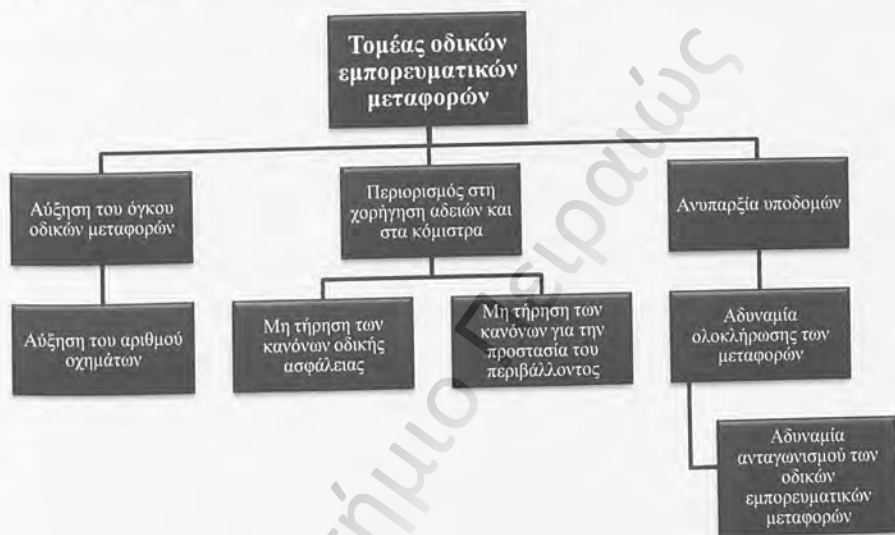
και σε συνδυασμό με την ανυπαρξία υποδομών στον κλάδο συνέβαλε στη δημιουργία μιας αγοράς :

- με χαμηλό βαθμό ολοκλήρωσης
- με αδυναμία ανάπτυξης οικονομιών κλίμακας

➤ χωρίς δυνατότητες δραστηριοποίησης στη μεταφορική αλυσίδα υπηρεσιών logistics

➤ με δημιουργία στρεβλώσεων από την ύπαρξη διαμεσολαβητών (brokers-agents)

Η κατάσταση η οποία επικρατεί στην Ελλάδα καθιστά απαραίτητη τη νομοθετική μεταρρύθμιση στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.



Σχεδιάγραμμα 6-Τομέας οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, η κυβέρνηση προχώρησε:

- στην απελευθέρωση του αριθμού χορηγούμενων αδειών ΦΔΧ-νέο σύστημα χορήγησης αδειών βάσει προβλέψεων της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας
- στην απελευθέρωση του κομίστρου
- στην ενοποίηση της νομοθεσίας για τις εθνικές, διεθνείς, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές
- στην σύσταση δύο ειδών μεταφορικών εταιρειών με μορφή Ανώνυμης εταιρείας ή εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης

- **Βασικά στοιχεία που πρέπει να έχουν οι μεταφορικές επιχειρήσεις για τη χορήγηση νέων αδειών ΦΔΧ:**

1. οικονομική επιφάνεια
2. άδεια επαγγέλματος
3. κατάλληλη υποδομή
4. καλή φήμη

Οι υπάρχουσες άδειες θα αποτελέσουν μέρος του μετοχικού κεφαλαίου των μεταφορικών εταιρειών που θα δημιουργηθούν.

- **Καθορισμός κομιστρου:**

Διαμόρφωση της τιμής ανά τονοχιλιόμετρο βάσει των κανόνων της ελεύθερης αγοράς

Τα θετικά αποτελέσματα που ενδέχεται να έχει η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι:

- η ενίσχυση του ανταγωνισμού
- η παροχή κινήτρων για επενδύσεις
- η παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών σε χαμηλές τιμές

Βάσει της υπόθεσης ότι η απελευθέρωση θα επηρεάσει αρνητικά και την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον, το νέο νομοσχέδιο προχωρά:

-στη δημιουργία ταμείου για την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος

και

-στην υποχρεωτική αντικατάσταση των οχημάτων με οχήματα νέας τεχνολογίας (Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου: "οδικές εμπορευματικές μεταφορές", πρόσβαση 6/03/2011).

3.2

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ

Σε αρκετές μελέτες (Winston, etal, 1990) αναφέρεται ότι, η απελευθέρωση είχε από το πρώτο στάδιο της εφαρμογής της θετική επίδραση στην οικονομία των χωρών που εφαρμόστηκε, όπως είναι η είσοδος νέων επιχειρήσεων οι οποίες θα αυξήσουν τον ανταγωνισμό, ο οποίος με την σειρά του θα έχει σημαντικές ωφέλειες για το κοινωνικό

σύνολο. Σε αντίθεση με αυτές, εμφανίζονται μελέτες στις οποίες αναφέρεται ότι οι συνέπειες της απελευθέρωσης ήταν καταστροφικές (Zingales, 1998).

Σε γενικό επίπεδο, η απελευθέρωση εμφανίζεται να έχει θετική επίδραση στην προσφορά υπηρεσιών σχετικά με το φορτίο. Οι συνέπειες της απελευθέρωσης ποικίλουν από χώρα σε χώρα αναλόγως με την ρύθμιση που είχε επιβληθεί πριν την εφαρμογή των νέων μέτρων, τους στόχους που θέτει κάθε χώρα, καθώς και τους περιορισμούς. Ορισμένες από τις κύριες μεταβολές που έχουν επέλθει στον τομέα των μεταφορών είναι η αύξηση του αριθμού των μεταφορέων που εξυπηρετούν οποιονδήποτε επιθυμεί να μεταφέρει τα προϊόντα του (common-carriers), η μείωση των ιδιωτικών μεταφορέων (own-account), η μείωση των χρεώσεων για truck-load φορτίο (καθώς υπάρχει ανταγωνισμός από μικρούς διαχειριστές φορτίων) και η εξειδίκευση των μεγάλων μεταφορικών εταιρειών στην less-than-truck-load λειτουργία. Με τη μείωση των χρεώσεων, μειώνεται το κόστος των καταναλωτών και συνεπακόλουθα μειώνεται το περιθώριο κέρδους για τις εταιρείες (Hoj, etal, 1995), (Impact and benefits of deregulation, πρόσβαση 9/11/2010).

3.2.1 Διαδικασία απελευθέρωσης στις Ηνωμένες Πολιτείες

Η διαδικασία της απελευθέρωσης ξεκίνησε στις Ηνωμένες Πολιτείες το 1978 και ολοκληρώθηκε το 1980 με την εφαρμογή της Motor Carrier Act, η οποία θεωρείται ένα μεγάλο βήμα προς την πλήρη απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (Dardis, etal, 1989). Στην ουσία, αποτελεί αναμόρφωση της ρύθμισης του 1935, δίνοντας μεγάλη σημασία στην σχέση μεταξύ των δυνάμεων της αγοράς. Πρωταρχικός στόχος της απορρύθμισης του 1970 και του 1980 ήταν η βελτίωση της αποδοτικότητας του εθνικού μεταφορικού συστήματος. Προς την επίτευξη του στόχου αυτού, οι υπεύθυνοι για την αναμόρφωση της ρύθμισης προχώρησαν στη μείωση των απαιτήσεων και των διαδικασιών για τους μεταφορείς οι οποίοι επιθυμούσαν να αποκτήσουν δικαίωμα φόρτωσης εμπορευμάτων, τα οποία υπόκειντο στην ρύθμιση. Παρά το γεγονός ότι, το νέο μέτρο δεν απελευθέρωσε πλήρως την αγορά των οδικών μεταφορών, επέτρεψε όμως την ευκολότερη είσοδο, οδήγησε στη μεγαλύτερη αποδοτικότητα των επιχειρήσεων και στην αύξηση του ανταγωνισμού. Οι περιορισμοί για τις μεταφορικές επιχειρήσεις που είχαν δικά τους οχήματα καθώς και για τις επιχειρήσεις οι οποίες μίσθωναν οχήματα από άλλες επιχειρήσεις, μειώθηκαν, δίνοντάς

τους τη δυνατότητα να ανταγωνιστούν με τους κοινούς (common) μεταφορείς (Teske, etal, 1994).

Τρεις είναι οι τρόποι με τους οποίους η χώρα προσαρμόζεται στη νέα διαδικασία, α) η είσοδος νέων εταιρειών, β) η επέκταση των δραστηριοτήτων των υπάρχοντων εταιρειών και γ) η ελευθερία βελτίωσης των εργασιών και της ποιότητας υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες. Ο καθορισμός των χρεώσεων των υπηρεσιών επιτρέπει να πραγματοποιείται από τους ίδιους τους μεταφορείς, η απόκτηση πιστοποιήσεων από νέους μεταφορείς πραγματοποιείται ευκολότερα και δημιουργήθηκε μεγαλύτερο εύρος επιλογών σχετικά με το είδος των αγαθών προς μεταφορά και τις διαδρομές.

Σύμφωνα με τη μετarrύθμιση, δικαίωμα απόκτησης άδειας για δραστηριοποίηση στον τομέα οδικών μεταφορών, έχει οποιοσδήποτε μεταφορέας αποδεικνύεται ότι είναι ικανός να παρέχει υπηρεσίες και στην περίπτωση κατά την οποία οι υπηρεσίες που προτείνονται, καλύπτουν κάποια σημαντική ανάγκη. Το 1974, η μέση τιμή απόκτησης μιας άδειας ήταν 400.000 δολάρια ενώ το 1982 ήταν λιγότερο από 15.000 δολάρια. Αποτέλεσμα της μείωσης της αξίας των αδειών ήταν η αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων οι οποίες εισήλθαν στην αγορά. Ο αριθμός των επιχειρήσεων αυξήθηκε από τις 18.000 που ήταν το 1980, στις 37.000 το 1987.

3.2.2 Επίδραση απελευθέρωσης στις ΗΠΑ

Το νέο μέτρο δυσαρέστησε τους μεταφορείς οι οποίοι κατείχαν άδεια δραστηριοποίησης στον τομέα πριν την εφαρμογή του και τα μέλη της Ένωσης Teamsters. Το 1973, το 63% των μεταφορέων επί μισθώσεως (for-hire) ανήκαν στην Ένωση. Το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 30%, το 1984, ενώ το 1996, το ποσοστό αυτό έφθασε το 23% (Engel, 1998). Σύμφωνα με έρευνα, οι οδηγοί είχαν μισθούς οι οποίοι το 1978 ξεπερνούσαν το 50% του ανταγωνιστικού επιπέδου. Με το άνοιγμα της αγοράς, εισήχθησαν νέες επιχειρήσεις που δεν ανήκαν στην Ένωση. Στις επιχειρήσεις αυτές, οι μισθοί ήταν χαμηλότεροι από αυτούς της TeamstersUnion σε ποσοστό 25% με 35%. Αποτέλεσμα ήταν η μείωση των μισθών και της TeamstersUnion σε ποσοστό 60% για το έτος 1970 και σε ποσοστό 28% μέχρι το 1985. Σε αντίθεση με το 1970 όπου είχε σημειωθεί 20% αύξηση των συμβολαίων της Ένωσης, το 1985 μειώθηκαν σε ποσοστό 12% (Moore, 1982).

Με τη διακοπή της ρύθμισης η οποία καθόριζε το επίπεδο των τιμών, δημιουργήθηκε έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων. Την περίοδο 1975-1980 αποχώρησαν από τον τομέα οδικών μεταφορών 1.050 επιχειρήσεις, ενώ την περίοδο 1980-1985, ο αριθμός των επιχειρήσεων που έκλεισαν έφθασε στις 4.589. Οσες επιχειρήσεις δεν οδηγήθηκαν σε κλείσιμο, σημείωσαν σημαντική αύξηση των εσόδων τους κατά την περίοδο 1980-1985, σε αντίθεση με τον τομέα μεταφορών στο σύνολό του. Από το 1984 και 1985, τα επίπεδα των τιμών και τα κέρδη άρχισαν να σταθεροποιούνται. Το 2004, αυξήθηκε σε μεγάλο βαθμό ο αριθμός των εταιρειών που εισήχθησαν στον τομέα. Η απόκτηση εργασίας από εργαζόμενους οι οποίοι δεν ανήκαν στην Ένωση έγινε ευκολότερη και η κίνηση αυξήθηκε κατά 68 % (μετρημένη σε τονοχιλιόμετρα). Αξιοσημείωτη είναι και η μείωση του κόστους αποθήκευσης των αποθεμάτων και αυτό επειδή οι μεταφορείς είχαν αναπτύξει πλέονικανότητες παράδοσης του φορτίου την στιγμή που ο πελάτης ζητούσε να εξυπηρετηθεί. Πιο συγκεκριμένα, η απελευθέρωση είχε ως συνέπεια τη μείωση του κόστους, κερδίζοντας σε ετήσια βάση 300 με 500 εκατομμύρια δολάρια (Impacts and benefits of deregulation, πρόσβαση 9/11/2010). Επίσης, εκτιμάται ότι ευνοήθηκε η κοινωνική ευημερία της χώρας αφού δεν επηρεάστηκαν αρνητικά τα οφέλη για τους παραγωγούς και τους εργαζόμενους. Ακόμα και το 2009, η χώρα αντιμετωπίζει δυσκολίες εξαιτίας των ανεπαρκών υποδομών που υπήρχαν κατά τη διάρκεια της ρύθμισης του τομέα. Αποτέλεσμα είναι να αυξάνεται ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων και να μειώνεται η αξιοπιστία των μεταφορικών εταιρειών. Παρά ταύτα, η αποδοτικότητα τους φαίνεται να βελτιώνεται και να ευνοεί τους χρήστες παρέχοντας τους καλύτερες υπηρεσίες σε χαμηλή τιμή.

Χωρίς αμφιβολία η απελευθέρωση επηρέασε τους μισθούς και την απασχόληση στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η ανάπτυξη του τομέα απασχόλησης επηρεάζεται από τη βιομηχανική παραγωγή με τέτοιο τρόπο κατά τον οποίο μειώνεται σε περιόδους ύφεσης και αυξάνεται όταν η βιομηχανική παραγωγή ανακάμπτει. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι, η διαδικασία της απελευθέρωσης συνέπεσε με τον πληθωρισμό του 1970 και την αποτίμηση του δολαρίου από τις αρχές μέχρι τα μέσα του 1980. Το τελευταίο γεγονός είχε ως αποτέλεσμα τη μεταβολή στις τιμές των εισαγόμενων αγαθών, η οποία με την σειρά της προκάλεσε τη μείωση της απασχόλησης και των τιμών στις παραγωγικές βιομηχανίες.

Ο αριθμός των οδηγών ξεπέρασε τα τρία εκατομμύρια, κατά την περίοδο 1975-2000 (Habermalz, 2007). Το 1980 προσλήφθηκαν 1.368 εργαζόμενοι και το 1987 ο αριθμός των εργαζομένων έφθασε τους 1.767. Την περίοδο 1975-1982 σημειώθηκε αύξηση στον αριθμό των αυτοαπασχολούμενων μεταφορέων. Το ίδιο συνέβη και το 1995 με την εφαρμογή της TruckingIndustryRegulatoryReformAct, η οποία απαγόρευσε από όλα τα κράτη την ρύθμιση των τιμών, διαδρομών, και υπηρεσιών που παρείχαν οι μεταφορείς (Engel, 1998). Ενώ η απασχόληση είχε σημειώσει άνοδο, οι μισθοί είχαν οδηγηθεί σε πτώση. Η πτώση των μισθών στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ξεκίνησε στα τέλη του 1970. Το 1986, ο μισθός ανά ώρα έφθασε στα 13,21\$, ενώ στα μέσα του 1980 οι μισθοί ακολούθησαν πτωτική πορεία φθάνοντας στα 12,27\$ το 1996 και στην συνέχεια επανήλθαν. Οι ώρες εργασίας των οδηγών παρέμειναν σταθερές κατά την περίοδο 1984-1999 (Habermalz, 2007). Την περίοδο 1973-1997, τα χρήματα που κέρδιζαν οι μισθοίτοι υπάλληλοι (white-collar), ανά ώρα εργασίας, αυξήθηκαν σε ποσοστό 7.4%, ενώ οι μισθοί των άλλης ομάδας εργαζομένων (blue-collar) μειώθηκαν σε ποσοστό 11.8%. Πιθανή αιτία της μείωσης των μισθών στη δεύτερη ομάδα εργαζομένων, είναι η ζήτηση για προσωπικό με βασική μόρφωση καθώς είχε επέλθει σημαντική τεχνολογική αλλαγή (Monaco, etal, 2006).

Παρά το γεγονός ότι, αρκετές επιχειρήσεις εισήλθαν στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, παρατηρήθηκε μείωση στον αριθμό των μεγάλων μεταφορέων γενικού φορτίου οι οποίοι ανήκαν στην τάξη I και II(βάσει εσόδων). Συγκεκριμένα, από τους 400 που εμφανίζονταν το 1977, το 1991 έφθασαν τους λιγότερο από 200 (McMullen, 1997). Σχετικά με τις τιμές, η Εμπορική Επιτροπή καλείται να υπολογίσει κατά πόσο οι τιμές θα επηρεάσουν τον αριθμό των μεταφορών και εάν παρέχουν κέρδος για τους μεταφορείς. Εξακολουθεί να υπάρχει η υποχρέωση κοινοποίησης των τιμών που θέτουν οι μεταφορείς, με μια μικρή αλλαγή για τους μεταφορείς οι οποίοι αναλαμβάνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων μιας συγκεκριμένης εταιρείας. Οι μεταφορείς αυτοί μπορούν να κοινοποιούν μόνο τις χαμηλότερες τιμές, τις οποίες θέτουν για την παροχή των υπηρεσιών τους.

Και η διάρθρωση του κεφαλαίου των επιχειρήσεων επηρεάστηκε από την απελευθέρωση. Η αυξημένη είσοδος νέων μεταφορέων και ο έντονος ανταγωνισμός δημιούργησε δυσκολίες στις επιχειρήσεις που δεν είχαν προβλέψει την ένταση του ανταγωνισμού, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να ανταποκριθούν λόγω ανεπαρκούς

κεφαλαίου. Από το ένα μέρος, η είσοδος νέων επιχειρήσεων έχει θετικά αποτελέσματα καθώς ο ανταγωνισμός που δημιουργείται ωθεί τις επιχειρήσεις να αναπτύξουν καινοτομίες στον τρόπο λειτουργίας τους και να εξελίξουν την τεχνολογία τους, έτσι ώστε να παρέχονται υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε χαμηλό κόστος. Όμως, η ύπαρξη ενός μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων οι οποίες κατέχουν και χειρίζονται φορτηγά, μπορεί να οδηγήσει στην ανισορροπία της αγοράς καθώς οι τιμές μειώνονται ολοένα και περισσότερο με αποτέλεσμα να μην καλύπτεται το κόστος παροχής υπηρεσιών (ECMT, 2001). Χάρη στη μείωση των εμποδίων εισόδου στην αγορά, ο αυξημένος ανταγωνισμός οδήγησε στη μείωση των τιμών, η οποία με την σειρά της οδήγησε στη μείωση του ετήσιου κόστους των φορτίων. Την περίοδο 1981-1985, το κόστος μειώθηκε σε ποσοστό που ξεπερνούσε τα 25 δισεκατομμύρια δολάρια. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των τιμών είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του κέρδους των μεγάλων εθνικών επιχειρήσεων και την απομάκρυνση των μικρών επιχειρήσεων οι οποίες αδυνατούσαν να καλύψουν το κόστος τους.



Σχεδιάγραμμα 7-Συμβολή της απελευθέρωσης στην ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων

Σημαντική ήταν η συμβολή της απελευθέρωσης και στο κόστος των logistics μειώνοντας το σε τέτοιο βαθμό ώστε, τα ετήσια κέρδη να φθάνουν το 1985 τα 56 δισεκατομμύρια δολάρια εκ των οποίων τα 30 χάρη στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των αποθεμάτων και τα υπόλοιπα χάρη στη βελτίωση της αποδοτικότητας των μεταφορών. Τα συνολικά κέρδη τα οποία προκύπτουν από την απελευθέρωση του 1980 υπολογίζονται στα 10 δισεκατομμύρια δολάρια. Εάν προστεθούν και τα κέρδη

που προκύπτουν από τη μείωση του κόστους αποθεμάτων, τότε τα συνολικά κέρδη φθάνουν τα 60 δισεκατομμύρια δολάρια (Engel, 1998). Αποτέλεσμα του νέου μέτρου ήταν και η δημιουργία συγχωνεύσεων από τις μεταφορικές επιχειρήσεις.

Παρά την αντίθετη άποψη που εκφράζεται σε ορισμένες έρευνες ότι η απελευθέρωση θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του κινδύνου ατυχημάτων ως συνέπεια της αύξησης των οχημάτων και τη μη ποιοτική εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων περιοχών, οι Rachel Dardiset al. (1989) υποστηρίζουν ότι η απελευθέρωση όχι μόνο δεν αύξησε τα ατυχήματα αλλά αντίθετως την περίοδο 1980-1986 παρατηρήθηκε μείωση των ατυχημάτων. Το ίδιο συνέβη και σχετικά με την ποιότητα και συχνότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η οποία δεν επηρεάστηκε από την εφαρμογή του νέου μέτρου.

Έρευνες υποστηρίζουν ότι τα οφέλη που εμφανίστηκαν σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα από τη διαδικασία της απελευθέρωσης, ενισχύθηκαν από την πτώση της τιμής των καυσίμων και από την γενικότερη βελτίωση της οικονομίας (Allen, etal, 1987).

Στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον που δημιουργήθηκε, οι μεγάλες περιφερειακές επιχειρήσεις ήταν σε θέση να εκμεταλλευτούν τα οφέλη που προκύπτουν από τη μείωση των περιορισμών στις εργασίες τους και στις τιμές, έναντι των μικρών περιφερειακών και εθνικών επιχειρήσεων (Allen, etal, 1987). Σε αυτό συνέβαλε η ύπαρξη επαρκούς κεφαλαίου για τη γεωγραφική τους επέκταση και η ικανότητα ελέγχου του λειτουργικού τους κόστους. Από το 1975 έως το 1985, η διαδρομή μεταφοράς του διαπολιτειακά μεταφερόμενου (interstate) φορτίου αυξήθηκε σημαντικά εξαιτίας της γεωγραφικής επέκτασης (Engel, 1998). Η μονοπωλιακή δύναμη των εθνικών επιχειρήσεων μειώνεται και παρουσιάζεται η ανάγκη σχεδιασμού και τιμολόγησης των δραστηριοτήτων τους, έτσι ώστε να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις και τις υπάρχουσες προ της απελευθέρωσης, μικρές επιχειρήσεις.

Με την εφαρμογή του νέου μέτρου, επιταχύνθηκε και η τεχνολογική πρόοδος. Από το πρώτο έτος προσαρμογής τους, οι μεταφορικές υπηρεσίες ωθήθηκαν στη μείωση του κόστους και την αύξηση της παραγωγικότητας. Αρκετές μεταφορικές επιχειρήσεις στράφηκαν στη μίσθωση άλλων οχημάτων. Ανάμεσα στο 1986 και 1995, η μίσθωση οδηγών αυξήθηκε σε ποσοστό 50%. Το 1995, το ποσοστό αυτό έφθασε το

66% (Engel, 1998). Το κόστος των μεταφορικών εταιρειών μειώθηκε σε ποσοστό 12% με 15%, ενώ δεν παρουσιάστηκε μείωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Εκτιμάται ότι το συνολικό κέρδος των καταναλωτών έφθασε τα 11 δισεκατομμύρια δολάρια (Adrangì, etal, 1995).

Προς την αναζήτηση γρηγορότερων μεθόδων διανομής, ανακαλύφθηκαν νέες τεχνολογίες οι οποίες βελτίωσαν τη διαχείριση logistics στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μερικές από αυτές τις τεχνολογίες είναι τα ηλεκτρονικά συστήματα συνδιαλλαγών, νέα συστήματα εντοπισμού και υπηρεσίες φωνητικής επικοινωνίας και επικοινωνίας πληροφοριών. Οι καινοτομίες που έχουν πραγματοποιηθεί στα κινητά συστήματα επικοινωνίας, έχουν συμβάλει στην ενημέρωση των επιχειρήσεων σχετικά με τα μίλια τα οποία έχει διανύσει ένα όχημα, την αποδοτικότητα των καυσίμων, τις καλύτερες τοποθεσίες ανεφοδιασμού και αρκετές άλλες πληροφορίες. Καθώς οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν καλύτερα τον εξοπλισμό τους, έχουν τη δυνατότητα να επανασχεδιάσουν άμεσα τις δραστηριότητές τους και να διαχειριστούν καλύτερα τα αποθέματα. Η εμφάνιση των διαμεσολαβητών εύρεσης φορτίου (freightbrokers) ήταν καταλυτική για την αποτελεσματικότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων να προσαρμόζουν τη χωρητικότητά τους ανάλογα με τη ζήτηση. Η παρουσία τους ήταν σημαντική για την αύξηση της ποσότητας του φορτίου ανά μίλι και για την εύρεση φορτίου έτσι ώστε τα φορτηγά να μην επιστρέφουν άδεια (AmericanCompetitionForum, 2007).

3.2.2.1 Προβληματισμός σχετικά με την πραγματική συμβολή της απελευθέρωσης στον τομέα απασχόλησης

Είναι δύσκολο να προσδιοριστεί το ακριβές χρονικό σημείο στο οποίο η απελευθέρωση ξεκίνησε να επηρεάζει τους μισθούς, καθώς την περίοδο 1979-1983 κατά την οποία σημειώθηκε πτώση των μισθών, η εφαρμογή της απελευθέρωσης συνέπιπτε με τα διάφορα στάδια οικονομικής ύφεσης της χώρας. Οι περίοδοι ύφεσης αφορούν το διάστημα 1973-1975, 1979-1980, 1981-1983 και 1990-1991. Η μείωση της απασχόλησης κατά τη διάρκεια αυτών των περιόδων μπορεί να οφείλεται είτε στην οικονομική ύφεση είτε στην γρήγορη και απότομη προσαρμογή της βιομηχανίας στα μέτρα που επέβαλαν οι νέες ρυθμίσεις. Η βελτίωση του τομέα απασχόλησης άρχισε από το 1985 και ύστερα. Η μείωση που σημειώθηκε την περίοδο 1990-1991 οφείλεται κατά

ένα μικρό ποσοστό στην ύφεση που επικρατούσε αυτό το διάστημα. Σημαντική ανάκαμψη σημειώθηκε το 1994. Ένα μεγάλο ποσοστό αυτής της ανάκαμψης ενισχύεται από την αύξηση μισθώσεως των υπηρεσιών που παρέχουν τα φορτηγά σε σύγκριση με άλλες βιομηχανίες.

Η intrastate απελευθέρωση συνέβαλε στην εμφάνιση νέων επαγγελμάτων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Το 1988, ο αριθμός των επιχειρήσεων εύρεσης φορτίου προς μεταφορά έφθασε τους 6.100 και μέχρι το τέλος του 1993 ξεπέρασε τους 8.000. Παρά την οικονομική ύφεση της περιόδου 1990-1991, η ζήτηση για αυτού του είδους τις υπηρεσίες αυξήθηκε και σε αντίθεση με τις μεταφορές υπό μίσθωση (for-hiretrucking), σημειώθηκε σημαντική ανάπτυξη του τομέα, την περίοδο όπου εφαρμόστηκε η TIRRA (Engel, 1998).

3.2.2.2 Επίδραση απελευθέρωσης στην κατηγορία TLκαι LTL μεταφορέων

Η επίδραση της απελευθέρωσης διέφερε μεταξύ των δύο κατηγοριών, truck load και less-than-truckload του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η νέα ρύθμιση συνέβαλε στη μείωση των τιμών, κυρίως στον τομέα των LTL, στη μείωση του μεταφορικού κόστους και στη βελτίωση των υπηρεσιών. Ο τομέας LTL χαρακτηρίζεται από μεγάλα κέρδη και αποτελεί τον τομέα που επηρεάστηκε περισσότερο από τη νέα ρύθμιση (RaymondThomas, 1989). Το τμήμα truck-load πάντοτε δεχόταν μεγάλο ανταγωνισμό εξαιτίας της εισόδου νέων μεταφορέων, της ανάπτυξης μεγάλων εθνικών μεταφορέων και της επέκτασης των δραστηριοτήτων των ιδιωτικών μεταφορέων (μεταφορά φορτίων άλλων εταιρειών), σε αντίθεση με το less-than-truckload το οποίο αντιμετώπισε ανταγωνισμό λόγω της ανάπτυξης περιφερειακών μεταφορέων με χαμηλότερο κόστος από τους υπάρχοντες μεταφορείς οι οποίοι επεκτάθηκαν σε αυτή την αγορά (OECD, 1997),(Zingales, 1998).

Με το μέτρο του 1980, σημειώθηκε αύξηση στον αριθμό των μικρών TL μεταφορέων και μείωση στον αριθμό των μεγάλων LTL μεταφορέων. Αρκετοί LTL μεταφορείς οδηγήθηκαν σε συγχωνεύσεις με άλλες μεταφορικές επιχειρήσεις, ακόμη και σε πτώχευση. Αυτό συνέβαλε στην συγκέντρωση των εσόδων σε λίγους μεγάλους μεταφορείς οι οποίοι ανήκαν στην LTL βιομηχανία (McMullen, 2005).

Οι LTL μεταφορείς με εισοδήματα πάνω από 5.78 εκατομμύρια, από τους περίπου 500 το 1973, έφθασαν τους 150, το 1986 (RaymondThomas, 1989). Σύμφωνα με άλλη έρευνα, ο αριθμός των LTL μεταφορέων μειώθηκε από τους 600 που ήταν το 1976 στους 50 περίπου, το 1995. Βάσει αυτών των στοιχείων είναι εμφανές ότι, πλέον υπήρχε έντονος ανταγωνισμός και στον LTL τομέα λόγω της αύξησης του αριθμού των περιφερειακών μεταφορέων οι οποίοι λειτουργούσαν με χαμηλό κόστος, καθώς δεν ανήκαν στην Ένωση και εξαιτίας του αυξημένου ανταγωνισμού από τους μικρούς μεταφορείς.

Ειδικά στον τομέα των TL μεταφορέων, ο ανταγωνισμός εντάθηκε ακόμη περισσότερο καθώς από τους 20.000 μικρούς μεταφορείς, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν το 1980, ο αριθμός των μεταφορέων έφθασε τους 55.000, το 1995. Η ένταση του ανταγωνισμού σε αυτό τον τομέα, οφείλεται στην ανάπτυξη των μεγάλων εθνικών μεταφορέων των οποίων τα ετήσια εισοδήματα ξεπερνούσαν το ένα δισεκατομμύριο δολάρια. Την περίοδο 1977-1982, σημειώθηκε μείωση και στις τιμές των TL μεταφορέων σε ποσοστό 25%, ενώ η μείωση των τιμών για τους LTL μεταφορείς μειώθηκε σε ποσοστό 12% (AmericanCompetitionForum, 2007). Η διαφορά στην πτώση των τιμών ανάμεσα στον TL και LTL τομέα, οφείλεται στην είσοδο πολλών μεταφορέων στον TL τομέα. Την ίδια στιγμή που οι τιμές για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών μειώνονταν, οι τιμές των καυσίμων είχαν διπλασιαστεί.

Την περίοδο 1983-1986, το εισόδημα ανά τόνο LTL φορτίου μειώθηκε κατά 6%, ενώ το εισόδημα για το ανά τόνο TL φορτίο σημείωσε πτώση σε ποσοστό 22 %, την περίοδο 1979-1980 (Moore, 1982). Οι μετακινήσεις των LTL μεταφορέων χωρίς φορτίο μειώθηκαν, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη μείωση του λειτουργικού κόστους προς τα μίλια που διανύει ένα όχημα σε ποσοστό 35%. Το κόστος για τους TL μεταφορείς μειώθηκε σε ποσοστό 75% (AmericanCompetitionForum, 2007). Το 2002, οι μεταφορές αγαθών που πραγματοποιούνταν από τους μεταφορείς υπό μίσθωση, αποτελούσαν το 3,2% του συνολικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της χώρας και είχαν κέρδος 313,9 δισεκατομμύρια.

3.2.3 Συνέπειες απελευθέρωσης στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

3.2.3.1 Διαδικασία απελευθέρωσης στην Ευρώπη

Με απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, το 1985 ξεκίνησε η διαδικασία της απελευθέρωσης της Ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών. Με στόχο τη δημιουργία κοινής πολιτικής στις μεταφορές, το Δικαστήριο προχώρησε στις εξής αποφάσεις: α) δημιουργία μιας ελεύθερης αγοράς μεταφορών χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς, η οποία θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 1992, β) δημιουργία κοινών περιοριστικών μέτρων τα οποία θα ισχύουν για τις διεθνείς μεταφορές, γ) εναρμόνιση των επιτρεπόμενων ορίων τα οποία εφαρμόζονται στις διμερείς μεταφορικές συμβάσεις με στόχο τη μείωση των φυλετικών διακρίσεων και δ) λήψη μέτρων για την προώθηση του Ευρωπαϊκού ανταγωνισμού. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο προχώρησε στη λήψη πρόσθετων μέτρων το Μάρτιο του 1987. Η κατάργηση της ρύθμισης των τιμών που εφαρμόζονταν στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ορίστηκε να πραγματοποιηθεί τον Ιανουάριο του 1989 και το Δεκέμβριο του 1989 προτάθηκε από το Συμβούλιο Μεταφορών η σταδιακή απελευθέρωση του καμποτάζ, ορίζοντας το 1992 ως το τελικό στάδιο εφαρμογής. Το 1991, τέθηκε σε ισχύ η οδηγία σχετικά με την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3.2.3.2 Επίδραση απελευθέρωσης στην Ευρώπη

Οι αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν στο ρυθμιστικό κομμάτι της αγοράς ήταν απαραίτητες για τη δημιουργία μιας κοινής αγοράς στον τομέα των μεταφορών. Μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εξελίχθηκε σε έναν τομέα με μεγάλο ανταγωνισμό ο οποίος είχε τη δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε λογικές τιμές. Παράδειγμα τέτοιου είδους υπηρεσιών, αποτελεί η just-in-time διανομή των εμπορευμάτων, η οποία προσφέρει σημαντικά οφέλη στους πελάτες (μείωση κόστους αποθεμάτων). Από το πρώτο στάδιο εφαρμογής του νέου μέτρου, η ρύθμιση των τιμών έπαυε να ισχύει και η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην αγορά πραγματοποιήθηκε σταδιακά με τη μείωση των ποσοτικών και ποιοτικών περιορισμών σχετικά με τον επιτρεπόμενο αριθμό χορήγησης αδειών, τις ώρες οδήγησης και παύσης εργασίας, το κεφάλαιο και τη φήμη. Και οι περιορισμοί σχετικά με τα πρότυπα για τα οχήματα και την συμπεριφορά των οδηγών μειώθηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα, εκτός από το καμποτάζ το οποίο επετράπη το 1998. Τα χαρακτηριστικά των φορτίων που μετέφεραν τα φορτηγά ήταν συγκεκριμένα για τις διεθνείς μεταφορές, ενώ για τις εθνικές μεταφορές διέφεραν από χώρα σε χώρα.

Καθώς ο αριθμός των μεταφορικών εταιρειών αυξήθηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους εντάθηκε σε σημείο που αρκετές επιχειρήσεις δεν τηρούσαν τους περιορισμούς που εξακολουθούσαν να είναι σε ισχύ, όπως περιορισμοί σχετικά με το βάρος οχήματος και τις ώρες οδήγησης, με στόχο να υπερτερήσουν έναντι των υπολοίπων.

Γίνεται εμφανές ότι, για την επιτυχή εφαρμογή των νέων μέτρων και τη δημιουργία υγιούς ανταγωνισμού, είναι απαραίτητη η εναρμόνιση των μέτρων του οικονομικού τομέα, του τομέα προστασίας του περιβάλλοντος και του τομέα πρόληψης ατυχημάτων. Προς την κατεύθυνση αυτή κινήθηκε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, παίρνοντας αποφάσεις για το μέγιστο βάρος των οχημάτων, το υψηλότερο και το χαμηλότερο όριο για το φόρο καυσίμων, την κατάργηση διαφόρων χρεώσεων στις εθνικές μεταφορές, την αύξηση του αριθμού αδειών και την άδεια ελεύθερου καμποτάζ.

Με τη μείωση των εμποδίων εισόδου, ο ανταγωνισμός για τις μεγάλες εταιρείες μεταφορών αυξάνεται. Τρόποι αντιμετώπισης του αυξανόμενου ανταγωνισμού είναι η εξέλιξη των υπηρεσιών logistics και η ανάθεση του μεγαλύτερου όγκου εργασιών της μεταφορικής διαδικασίας σε μικρότερες εταιρείες, με στόχο τη μείωση του σταθερού κόστους. Στο επίπεδο των διεθνών οδικών μεταφορών, τα οφέλη από την εξάλειψη των ελέγχων ήταν κυρίως δύο, η μείωση του χρόνου μεταφοράς και το μικρότερο κόστος διαχείρισης. Δημιουργήθηκαν τρεις ομάδες. Στην πρώτη ομάδα ανήκουν οι μεγάλες μεταφορικές εταιρείες οι οποίες εστιάζουν την προσοχή τους στην αποτελεσματικότερη οργάνωση των μεταφορών, στη δεύτερη ομάδα ανήκουν οι μεταφορείς που ειδικεύονται σε ένα μόνο τμήμα εργασιών και στην τρίτη ομάδα στην οποία υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός, ανήκουν οι μικρές επιχειρήσεις οι οποίες ασχολούνται με τη μεταφορά γενικού φορτίου (Europa,Coopers&Lybrand, 1996).

Μετά το 1985, γίνεται εντονότερη η ανάγκη αντιμετώπισης του ανταγωνισμού. Προς αυτή την κατεύθυνση υιοθετούνται νέες στρατηγικές. Με την εφαρμογή αυτών των στρατηγικών επιτυγχάνεται α) η παροχή υπηρεσιών σε μειωμένο χρόνο, β) η αύξηση της συχνότητας μεταφορών και γ) η μείωση του κόστους. Οι μεγάλες επιχειρήσεις επιδιώκουν την επέκταση των δραστηριοτήτων τους και εφαρμόζουν συστήματα JIT.

Και στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο, αποτέλεσμα της εφαρμογής αυτών των τεχνικών είναι η αύξηση της ζήτησης εμπορευματικών μεταφορών, η οποία συνεπάγεται την αύξηση των εταιρειών που απασχολούν ολόένα και μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων (Bayliss, 1997).

Την περίοδο 1970-1994, η αύξηση των οδικών μεταφορών υπολογίζεται κατά μέσο όρο σε ποσοστό 3.7%, την ίδια στιγμή που ο όγκος των συνολικών μεταφορών εκτιμάται ότι είναι στο 2%. Και την περίοδο 1985-1990, το ποσοστό των οδικών μεταφορών είναι υψηλό, φθάνοντας το 4.5%. Βάσει στοιχείων από την Eurostat, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές εξακολουθούν να κυριαρχούν έναντι των υπόλοιπων τρόπων μεταφοράς για ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα στοιχεία αυτά παρατίθενται στους παρακάτω πίνακες, περιλαμβάνοντας δεδομένα για πέντε επιλεγμένες Ευρωπαϊκές χώρες.

% στο σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται εγχώρια - μετρημένα σε τόνους/κιλόμετρο	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Γερμανία	:	63.9	65.3	66	65.5	67.0
Γαλλία	:	76.5	76	80.5	80.7	81.0
Ολλανδία	:	63.6	63.4	63.6	59.9	63.4
Ηνωμένο Βασίλειο	:	92.3	90	87.8 (s)	86.5 (s)	86.7 (s)
Ελλάδα	:	97.7	:	97.5	97.3	97.8

S: Εκτίμηση της Eurostat

Πίνακας 11-Ποσοστό συμμετοχής των οδικών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές

Πηγή:(Eurostat, 2011)

% στο σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται εγχώρια - μετρημένα σε τόνους/κιλόμετρο	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Γερμανία	:	18.9	19.2	20.3	22.2	20.9
Γαλλία	:	20.7	20.6	16	15.9	:

Ολλανδία	:	2.9	3.7	4.4	5.4	4.9
Ηνωμένο Βασίλειο	:	7.6	9.8	11.7	11.5	13.2(s)
Ελλάδα	:	2.3	:	2.5	2.7	2.2

Πίνακας 12-Ποσοστό συμμετοχής των σιδηροδρομικών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές

Πηγή:(Eurostat, 2011)

% στο σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται εγχώρια –μετρημένα σε τόνους/χιλιόμετρα	1990	1995	2000	2005	2008	2009
Γερμανία	:	17.2	15.5	13.6	12.3	12.1
Γαλλία	:	2.8	3.4	3.5	3.5	4.1
Ολλανδία	:	33.6	32.9	31.9	34.7	:
Ηνωμένο Βασίλειο	:	0.1	0.1	0.1	:	:
Ελλάδα	: (-)	: (-)	: (-)	: (-)	:	:

Πίνακας 13-Ποσοστό συμμετοχής των πλωτών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές

Πηγή:(Eurostat, 2011)

Η αύξηση των οδικών μεταφορών δικαιολογείται από τη μείωση των τιμών και την προσαρμογή των δραστηριοτήτων των μεταφορέων στις ανάγκες των πελατών. Από τα νέα μέτρα δόθηκε κίνητρο στις μεταφορικές εταιρείες να ανταγωνιστούν, παρέχοντας επιπλέον υπηρεσίες οι οποίες τους επέτρεψαν να μεταφέρουν περισσότερα προϊόντα και να παρέχουν περισσότερες υπηρεσίες σε αντίθεση με αυτές που παρείχαν όταν ήταν σε ισχύ η ρύθμιση.

1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
300.8	293.9	301.0	335.1	337.4	322.6	355.2	339.0	343.1	390.
208.5	219.4	214.7	228.9	225.6	205.1	190.0	202.2		

αία	1232.7	1254.0	1309.0	1486.6	1469.4	1456.7	1444.6	1378.2	1272.3	1349.9
αίτιο-Υ	1716.8	1835.9	1858.0	1988.1	2125.6	2493.6	2866.0	2903.0	2842.0	
αίτιο-Ε	545.0	539.1	521.0	534.9	528.1	369.3	428.0	659.0	710.0	
αία	159.7	152.6	157.6	142.3	205.4	169.5	188.6	160.2	212.8	
αίτιο	91.1	94.9	87.4	82.1	83.1	81.1	79.9	83.7		
αίτιο		327.6			888.1	911.8	923.2	944.7	924.3	
αίτιο	14.1	16.3					24.3	29.4	34.1	
αίτιο	389.4	414.2	418.6	461.4	448.8	461.5	457.8		474.4	476.3
αίτιο				210.9	230.6	238.2	271.7	239.0	230.3	
αίτιο		924.7	1095.5	1122.0	1221.5	987.2	700.2	688.5	576.1	614.3
αίτιο										
αίτιο	1411.5	1426.7	1487.6	1698.3	1751.1	1696.4	1557.3	1516.0	1586.1	

Πίνακας 14-Οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη 1985-1994

Πηγή:(OECD, 1997)

Οι μεταφορικές εταιρείες επιδιώκουν τη μείωση του κόστους μειώνοντας τους μισθούς, βελτιώνοντας τις διαδικασίες φόρτωσης και εφαρμόζοντας αποδοτικότερα τη διαδικασία logistics. Στον τομέα των διεθνών μεταφορών, το νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον ώθησε την ανάπτυξη συγχωνεύσεων και στρατηγικών συμμαχιών (OECD, 1997).

Όσον αφορά το επίπεδο των μισθών, βάσει στοιχείων από την Eurostat, την περίοδο 2000-2007 σημειώθηκε άνοδος.

Ημερομίσθια και μισθοί	Γερμανία	Γαλλία	Ελλάδα	Κάτω Χώρες	Ηνωμένο Βασίλειο
1995	:	:	:	2,536.15	4,349.72
1996	:	:	:	2,638.64	4,679.29
1997	:	:	:	:	:
1998	:	:	:	:	:
1999	:	:	:	:	:
2000	:	:	:	:	:
2001	:	:	:	3,483.6	7,331.9
2002	6,027.0	6,918.9	:	3,426.8	7,649.6
2003	5,124.6	7,116.8	:(c)	3,555.2	7,759.2
2004	5,405.8	7,676.0	:(c)	3,618.5	7,567.3
2005	5,506.2	7,910.9	:(ci)		

2006	5,640.7	8,311.3	192.0	3,779.5	8,244.4
2007	6,003.4	8,845.6	200.1 (i)	4,084.8	8,521.4

C: Εμπιστευτική πληροφορία

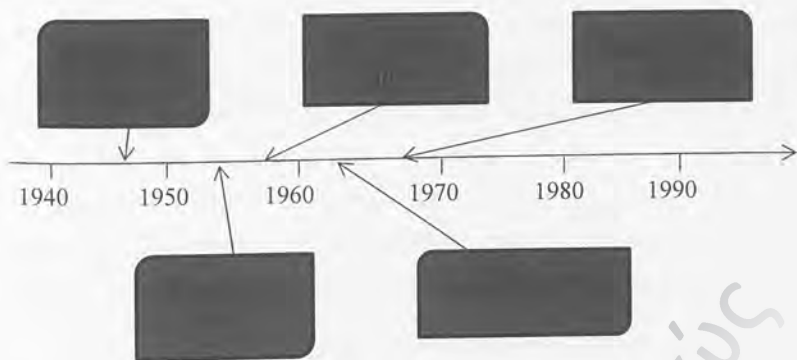
Πίνακας 15-Μισθοί στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών την περίοδο 1995-2007

Πηγή:(Eurostat, 2011)

Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, το χρονικό σημείο έναρξης της απελευθέρωσης όπως και οι συνέπειες αυτού του μέτρου διαφέρουν μεταξύ των πέντε επιλεγμένων χωρών. Η εφαρμογή, λοιπόν, της απελευθέρωσης και πιο συγκεκριμένα η προσαρμογή κάθε χώρας στα νέα δεδομένα του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών, εξαρτήθηκε από το πόσο αυστηρή ήταν η ρύθμιση του τομέα, η οποία εφαρμοζόταν πριν την απελευθέρωση και από την κατάσταση που επικρατούσε γενικότερα σε κάθε χώρα. Για παράδειγμα, η απελευθέρωση των μεταφορών που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο περιοχών που βρίσκονται στην ίδια χώρα από μεταφορείς που ανήκουν σε άλλη χώρα, δεν επηρέασε καθόλου τη Γαλλία αφού ο όγκος αυτού του είδους μεταφοράς ήταν μικρός (Kerwer, etal, 2001).

3.3 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Η χώρα, η οποία απελευθέρωσε τις μεταφορές της πριν το 1985, είναι το Ηνωμένο Βασίλειο και συγκεκριμένα η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ξεκίνησε στα τέλη του 1960. Επίσης, ήταν η μόνη χώρα που πρότεινε την δραστηριοποίηση των (own-account) ιδιωτικών μεταφορέων στον τομέα μισθωμένων μεταφορικών υπηρεσιών, κατά την περίοδο 1970-1978. Το αποτέλεσμα, όμως, δεν ήταν ενθαρρυντικό καθώς η μεταφορά αγαθών (που αρχικά πραγματοποιείτο από μεταφορείς επί μισθώσει) από τους ιδιωτικούς μεταφορείς αποτελούσε το 2,7% του μεταφερόμενου τονάζ. Οι αιτίες εντοπίζονται στην οργάνωση και τη δυνατότητα των ιδιωτικών μεταφορέων να μεταφέρουν εμπόρευμα σε κοντινές αποστάσεις, με αποτέλεσμα να υπάρχει δυσκολία στην εύρεση φορτίου για την επιστροφή (ECMT, 2001). Η διαδικασία της απελευθέρωσης ακολούθησε τα κάτωθι στάδια:



Σχεδιάγραμμα 8-Διαδικασία απελευθέρωσης στο Ηνωμένο Βασίλειο

Στο παραπάνω σχεδιάγραμμα απεικονίζονται τα στάδια της απελευθέρωσης με την εξής χρονολογική σειρά:

TransportAct του 1947-Δημιουργία της Βρετανικής Επιτροπής Οδικών Μεταφορών. Ο στόχος ήταν η ανάπτυξη ενός ενοποιημένου δικτύου μεταφορών.

TransportAct του 1952-Ενίσχυση του ρόλου της Βρετανικής Επιτροπής σχετικά με τη χορήγηση αδειών.

TransportAct του 1956-Ο τομέας των οδικών μεταφορών αρχίζει να ιδιωτικοποιείται.

TransportAct του 1962-Οι αρμοδιότητες της Βρετανικής Επιτροπής μεταφέρονται στη δικαιοδοσία μιας νέας εταιρείας Μεταφορών.

TransportAct του 1968-Δημιουργία συστήματος χορήγησης αδειών και άρση του περιορισμού σχετικά με τον αριθμό των οχημάτων τα οποία μπορούν να μεταφέρουν φορτίο, με εξαίρεση τις επιχειρήσεις οι οποίες μεταφέρουν τα δικά τους εμπορεύματα και οποιαδήποτε εταιρεία διαχειρίζεται βαριά οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων. Και στις δυο περιπτώσεις, η επιχείρηση οφείλει να έχει άδεια μεταφοράς και τέτοια οικονομική επιφάνεια η οποία να την καθιστά ικανή να συντηρεί τα οχήματα.

Deregulation Bill του 1994-Εισαγωγή συστήματος χορήγησης αδειών διάρκειας.

Legislation 1992-Εφαρμογή περιορισμών σχετικά με το όριο ταχύτητας των οχημάτων

Την περίοδο 1985-1990, οι αιτήσεις για άδεια μειώθηκαν σταδιακά, ενώ σταθερή εμφανίζεται η αύξηση της απόδοσης σε τονοχιλιόμετρα. Το 1993, σημειώθηκε

μείωση στον αριθμό των αδειών που χορηγούνταν, ενώ αυξήθηκε ο αριθμός των οχημάτων ανά επιχείρηση. Το νέο μέτρο συνέβαλε, επίσης, στην κατάργηση των τιμολογιακών ρυθμίσεων και πλέον η διαπραγμάτευση πραγματοποιείται απευθείας μεταξύ του ενδιαφερόμενου για τη μεταφορά των εμπορευμάτων του και του μεταφορέα. Ο αριθμός των φορτίων που μεταφέρονταν με βαριά οχήματα αυξήθηκε από 129 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα το 1993, στα 138 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα το 1994. Την περίοδο 1979-1994, επεκτάθηκε το οδικό δίκτυο.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων εντάθηκε, ωθώντας τις μεγαλύτερες εταιρείες στην ειδικευση. Επίσης, έδωσε σημαντικά κίνητρα για την ανάπτυξη υπηρεσιών logistics, συμβάλλοντας στην παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών σε χαμηλές τιμές. Καιξήτησηγιατηνπαροχή third-party υπηρεσιώναυξήθηκε(International Comparison of Privatization and Deregulation among theUSA,theUKandJapan, VolumeIII:B.Trucking, πρόσβαση 16/01/2011).

Σημαντική ήταν και η συμβολή της ιδιωτικοποίησης στην προώθηση της διαδικασίας της απελευθέρωσης. Οι κυβερνήσεις εκχωρούσαν στον ιδιωτικό τομέα το δικαίωμα να διαχειριστούν επιχειρήσεις οι οποίες δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό που είχε προκληθεί από την απρόσμενη είσοδο νέων επιχειρήσεων. Και στη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης, πρωτοπορεί το Ηνωμένο Βασίλειο με την σταδιακή μείωση του ελέγχου πολλών τομέων από την κυβέρνηση(ECMT, 2001).

3.4 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗ ΓΑΛΛΙΑ

Η Γαλλία προχώρησε άμεσα στην κατάργηση της ρύθμισης της εισόδου στην αγορά, παραχωρώντας άδειες χωρίς να τίθενται περιορισμοί όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα των επιχειρήσεων. Επίσης, οι άδειες δεν είχαν κάποια συγκεκριμένη χρονική διάρκεια ισχύος (Kerwer, etal, 2001).

Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γαλλία πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις:

- ↓ 1979-απελευθέρωση οδικών εμπορευματικών μεταφορών για κοντινές αποστάσεις (κάτω από 200 χλμ)
- ↓ 1986-απελευθέρωση οδικών εμπορευματικών μεταφορών για μακρινές αποστάσεις

Επίδραση της απελευθέρωσης του 1979:

- ✓ Κατάργηση της τιμολογιακής πολιτικής που εφαρμοζόταν στη μεταφορά εμπορευμάτων, η τήρηση της οποίας ήταν υποχρεωτική
- ✓ Οι περιορισμοί εισόδου στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών σημείωσαν σημαντική μείωση

Επίδραση της απελευθέρωσης του 1986:

- ✓ Κατάργηση όλων των περιορισμών εισόδου στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών, και για κοντινές και για μακρινές αποστάσεις
- ✓ Κατάργηση της υποχρεωτικής τιμολογιακής πολιτικής στις οδικές μεταφορές

Σημαντική επίδραση της απελευθέρωσης ήταν η μείωση των τιμών για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις. Η ένταση του ανταγωνισμού, η οποία προκλήθηκε από το νέο νομοθετικό μέτρο, ώθησε όλους όσους ασχολούνται με τον κλάδο των μεταφορών να αυξήσουν την παραγωγικότητά τους. Βέβαια, σε αυτό συνέβαλαν και άλλοι παράγοντες, όπως είναι η βελτίωση του οδικού δικτύου καθώς επίσης, η νέα τεχνολογία που εφαρμόζεται στα οχήματα. Το μερίδιο αγοράς των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη μεταφορά των εμπορευμάτων είναι πολύ μικρό σε σχέση με αυτό που κατέχουν οι οδικές μεταφορικές επιχειρήσεις. Σε αυτό συνέβαλαν οι πολύ χαμηλές τιμές, οι οποίες εφαρμόστηκαν στη μεταφορά των εμπορευμάτων οδικώς, μετά την απελευθέρωση (Darbera, 1998).

Γαλλία	Σιδηροδρομικές μεταφορές	Οδικές μεταφορές
1999	:	204,713
2000	:	203,999
2001	:	206,87
2002	:	204,359
2003	46,835	203,608
2004	45,121	212,201
2005	40,701	205,284
2006	41,19	211,445
2007	42,623	219,212

2008	40,548	206,304
2009	32,13	173,621

Πίνακας 16-Μερίδιο αγοράς σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών στη Γαλλία, 1999-2009(σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα)

Πηγή:(Eurostat, 2011)

Μέσα στο 1990, σημειώθηκε αύξηση του αριθμού χορήγησης αδειών (Kerwer, etal, 2001).

3.5 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι παράγοντες που οδήγησαν στην σταδιακή απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία, ήταν οι εξής:

- ❖ Αδυναμία ρυθμιστικού συστήματος να προστατεύσει τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές
- ❖ Υψηλές τιμές χρέωσης
- ❖ Κίνδυνος των μικρών μεταφορέων εξαιτίας της αύξησης της σημαντικότητας των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα τα οποία παράγουν οι ίδιες (own-account)

Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία, βασίστηκε στην ιδέα ότι πρώτα θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο περιβάλλον για να δεχθεί τα θετικά αποτελέσματα του νέου μέτρου μέσω της σταδιακής μείωσης της ρύθμισης και μέσω της δημιουργίας καταλληλότερων κριτηρίων επιβολής φόρων (Heritier, 1997). Αρχικά, υπήρξε ανησυχία για την απελευθέρωση του καμποτάζ, καθώς αυτή η ενέργεια θα καθιστούσε μη ανταγωνιστικούς τους εγχώριους μεταφορείς στους οποίους επιβάλλονταν αυστηροί περιορισμοί (Lehmkuhl, 2002).

Στη δεκαετία του 1990, καταργήθηκε η ρύθμιση και για τον αριθμό χορήγησης αδειών και για τις χρεώσεις που έθεταν οι μεταφορικές επιχειρήσεις στους πελάτες τους. Το 1991, άρχισε να αυξάνεται ο αριθμός των αδειών που χορηγούνταν σε μεταφορικές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στις εγχώριες οδικές μεταφορές.

Δεν υπήρξε σημαντική μεταβολή στα ποιοτικά κριτήρια που όφειλε μια μεταφορική επιχείρηση να ανταποκρίνεται ώστε να μπορεί να δραστηριοποιηθεί

στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς δεν δημιουργούσαν εμπόδια εισόδου στην αγορά (Kerwer, etal, 2001).

Η κατάργηση του ελέγχου των τιμών επετεύχθη το 1994. Από το 1998 άρχισαν να γίνονται σημαντικές ενέργειες με στόχο τη ριζική αλλαγή του ρυθμιστικού συστήματος της Γερμανίας (Lehmkuhl, 2002). Συγκεκριμένα:

- 1) Κατάργηση της διάκρισης μεταξύ των μεταφορών κοντινών και μακρινών αποστάσεων – σύμφωνη προς τις Ευρωπαϊκές διατάξεις σχετικά με το καμποτάζ
- 2) Κατάργηση του ποσοτικού περιορισμού εισόδου στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών
- 3) Αντικατάσταση του ποσοτικού περιορισμού χορήγησης αδειών από τα ποιοτικά κριτήρια που πρέπει να τηρούνται για τη χορήγηση αδειών- σύμφωνη προς τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
- 4) Μεταβολή του φορολογικού συστήματος με μείωση των φόρων στα πάγια έξοδα (φόρος οχήματος) και αύξηση φόρων στα υπόλοιπα έξοδα, όπως είναι τα καύσιμα.

Αρκετές μελέτες αποδεικνύουν ότι, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν και η απασχόληση αυξήθηκαν, ενώ ταυτόχρονα μειώθηκε και ο πληθωρισμός (OECD, 1995), (Moore, 2002), (Lafontaine, 2005).

Χώρα	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Γερμανία	:(p)	15.6(p)	-1.0	-11.2	3.4	1.9	6.8	2.8
Γαλλία	5.5	2.3	-1.4	3.8	0.0	2.8	:(c)	:(c)
Κάτω Χώρες	:	3.1	:(c)	:(c)	3.9	-3.6	7.1	4.0
Ηνωμένη Βασιλεία	-1.6(p)	-2.8 (p)	-4.4(p)	2.1	-4.2	3.4	-3.8	-0.3
Ιταλία	:(c)	:	:	:(c)	:(c)	:(ci)	:(ci)	-4.2 (i)

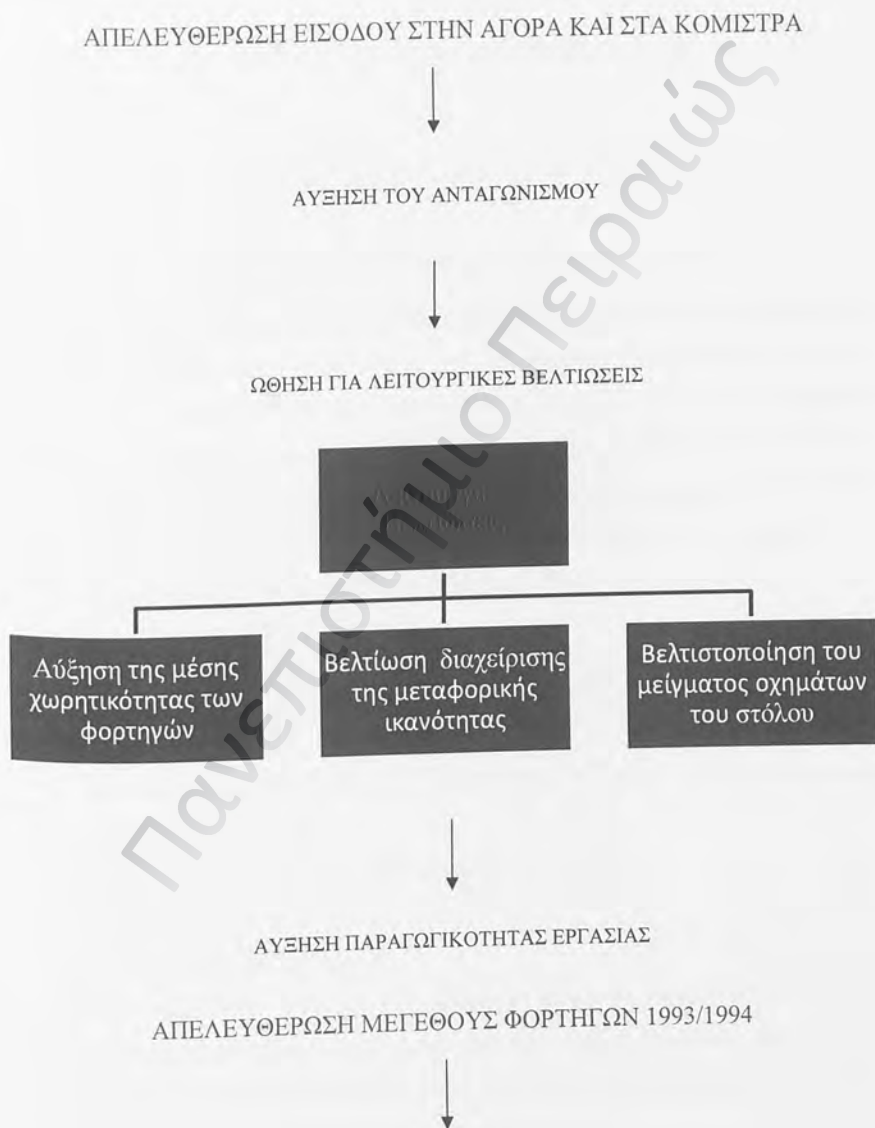
Πίνακας 17-Τομέας οδικών εμπορευματικών μεταφορών- Ρυθμός αύξησης της απασχόλησης(%)

c: εμπιστευτικές πληροφορίες, p: προσωρινές μετρήσεις,

Πηγή:(Eurostat, 2011)

Την περίοδο 1992-2000, σημειώθηκε αύξηση της ετήσιας παραγωγικότητας και στη Γαλλία και στη Γερμανία. Σε αυτό το αποτέλεσμα, οδήγησαν η απελευθέρωση της

εισόδου στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η απελευθέρωση του καθορισμού των κομίστρων. Σημαντική ήταν και η συμβολή της αύξησης της ζήτησης για τις διασυνοριακές μεταφορές (McKinseyGlobalInstitute, 2002). Τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης απεικονίζονται στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί.



ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ
ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΤΙΜΕΣ

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ

Σχεδιάγραμμα 9-Αποτελέσματα απελευθέρωσης σε Γαλλία και Γερμανία

Όπως γίνεται εμφανές από το σχεδιάγραμμα, άμεση συνέπεια της απελευθέρωσης εισόδου στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών και της απελευθέρωσης των τιμών ήταν η ένταση του ανταγωνισμού, η οποία συνέβαλε με την σειρά της στην εφαρμογή πρακτικών αποτελεσματικότερης διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας. Συγκεκριμένα στη Γερμανία, η βελτιστοποίηση του μείγματος οχημάτων του στόλου σε συνδυασμό με την αύξηση του βάρους των εμπορευμάτων που επιτρέπεται να μεταφερθούν, οδήγησαν στην αύξηση της χωρητικότητας των φορτηγών.

3.6 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Παράγοντες που συνέβαλαν στην απορρύθμιση του τομέα εμπορευματικών μεταφορών στην Ολλανδία:

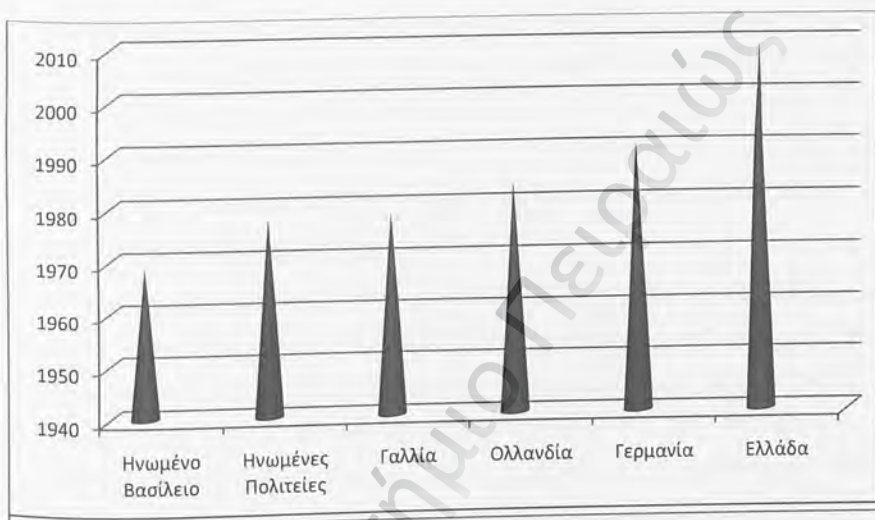
- αδυναμία των μέτρων ρύθμισης να συντονίσουν τη ζήτηση με την προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών
- μεγάλο κόστος λειτουργίας του ρυθμιστικού συστήματος
- υπερπροσφορά
- καταστροφικός ανταγωνισμός

Η αναποτελεσματικότητα του ρυθμιστικού συστήματος, οδήγησε στην εφαρμογή μέτρων για την απελευθέρωση του τομέα εμπορευματικών μεταφορών. Τα νέα μέτρα άρχισαν να τίθενται σε εφαρμογή από το 1984 και έπειτα. Χάρη στην σταδιακή απορρύθμιση του τομέα, μέχρι το 1992 είχε επιτευχθεί:

- ✓ η κατάργηση των σταθερών τιμολογίων

και

- ✓ η τροποποίηση των κριτηρίων εισόδου στην αγορά- αντικατάσταση ποσοτικής ρύθμισης από την ποιοτική ρύθμιση, βάσει της οποίας τα κριτήρια εισόδου στην αγορά είναι τα εξής: α) επαγγελματική ικανότητα, β) φερεγγυότητα και γ) αξιοπιστία.



Σχεδιάγραμμα 10-Έτος έναρξης της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Κεφάλαιο 4. ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η μεταφορά των φορτίων στις αναπτυγμένες χώρες πραγματοποιείται κυρίως μέσω του οδικού δικτύου κάθε χώρας, παρά το γεγονός ότι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι περισσότερο δαπανηρές και συνάμα αποτελούν την κυριότερη πηγή μόλυνσης του περιβάλλοντος. Η οδική μεταφορά βρίσκεται στην πρώτη θέση των προτιμήσεων, καθώς ικανοποιεί τις απαιτήσεις των πελατών σχετικά με το χρόνο μεταφοράς, την αξιοπιστία, την συχνότητα και την ασφάλεια των φορτίων (Ραΐχας, et al, 2001). Συνέπεια αυτής της επιλογής μεταφοράς των φορτίων, είναι η δημιουργία

κυκλοφοριακής συμφόρησης τόσο στις Ηνωμένες Πολιτείες, όσο και στην Ευρώπη (Medda, 2010). Ένας σημαντικός παράγοντας ο οποίος έχει συμβάλει στην επέκταση του προβλήματος είναι η αύξηση των μεταφορών γενικού φορτίου, η οποία πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο με φορτηγά. Στις αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών συμπεριλαμβάνονται η μόλυνση του αέρα, η αυξημένη κατανάλωση ενέργειας και η πρόκληση οδικών ατυχημάτων. Η μείωση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από τη διαδικασία της μεταφοράς, επιτυγχάνεται με την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και τη χρησιμοποίηση περισσότερο φιλικών τρόπων μεταφοράς προς το περιβάλλον (Perakis, 2008). Σε αυτό το σημείο γίνεται εμφανές ότι, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί ένα ανταγωνιστικό τρόπο μεταφοράς για τις οδικές μεταφορές, καθώς παρέχει οικονομία καυσίμων και συμμετέχει σε μικρότερο ποσοστό στη μόλυνση του περιβάλλοντος (Medda, 2010).

Και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι Ηνωμένες Πολιτείες προωθούν τη ΝΜΑ, έτσι ώστε να αποτελέσει τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεί να συμβάλει στη μείωση της κίνησης στις μεγάλες οδούς των Ηνωμένων Πολιτειών, μέσω της μεταφοράς των φορτίων από τα παράκτια και εσωτερικά λιμάνια σε άλλα λιμάνια από όπου τα φορτία θα μεταφέρονται στον τελικό τους προορισμό μέσω φορτηγών ή τρένου (Medda, 2010). Για την επιτυχή διεξαγωγή των διατροφικών μεταφορών, μία εναλλακτική επιλογή σε αντίθεση με την επιλογή αντικατάστασης των οδικών μεταφορών, είναι η συνεργασία του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών με τον τομέα θαλάσσιων μεταφορών.

Σημαντικό κριτήριο για την επιτυχία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, αποτελεί η ταχύτητα με την οποία μεταφέρει το φορτίο (Perakis, 2008). Στην επίτευξη door-to-door μεταφοράς εμπορευμάτων μπορούν να συμβάλλουν:

- Η συνεργασία οδικών μέσων μεταφοράς και ΝΜΑ
- Η λειτουργία των λιμανιών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται η συνδυασμένη μεταφορά των φορτίων
- Η εφαρμογή τεχνολογίας πληροφοριών (EDI για την κίνηση των αγαθών, ITS για τη διαχείριση της κίνησης στα λιμάνια)

Στόχος της ανάλυσης που θα ακολουθήσει στο επόμενο κεφάλαιο είναι η εκτίμηση του αντίκτυπου του νέου πλαισίου απορρύθμισης της οικονομίας της

Ελλάδας, με επίκεντρο τις επιπτώσεις του στα δίκτυα μεταφοράς μικρών αποστάσεων. Η έρευνα προτείνει ένα πλαίσιο που περιλαμβάνει τόσο την οικονομετρική προσέγγιση του θέματος όσο και την ποιοτική.

4.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Δεν υπάρχει συμφωνία σχετικά με τον ορισμό της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ορίζεται ως η μεταφορά, δια θαλάσσης, των φορτίων και των επιβατών ανάμεσα σε λιμάνια τα οποία ανήκουν στην Ευρώπη ή ανάμεσα σε λιμάνια τα οποία δε βρίσκονται στις Ευρωπαϊκές χώρες και έχουν μια ακτογραμμή η οποία συνορεύει με την Ευρώπη (Medda, 2010). Ο ορισμός που αποδίδει η Αμερικανική Θαλάσσια Διοίκηση (MARAD) στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι ότι, αποτελεί ένα μέσο θαλάσσιας μεταφοράς το οποίο χρησιμοποιεί παράκτιους και εσωτερικούς θαλάσσιους δρόμους και δε διασχίζει ωκεανούς (Perakis, 2008).

4.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων έχει τη δυναμική να αποτελέσει έναν εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς φορτίων καθώς διαθέτει τα κάτωθι χαρακτηριστικά (Perakis, 2008):

- Φιλικός τρόπος μεταφοράς προς το περιβάλλον
- Μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση
- Ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς
- Μικρό κόστος για υποδομές
- Μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών

4.4 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Παρά το γεγονός ότι η ΝΜΑ διαθέτει αρκετά και σημαντικά θετικά στοιχεία έτσι ώστε να αποτελέσει ένα χρήσιμο μεταφορικό μέσο, διαθέτει και αρκετά μειονεκτήματα τα οποία εμποδίζουν την εξέλιξή της (Paixao, et al, 2005), (Medda, 2010), όπως είναι:

- Μικρή συχνότητα δρομολογίων
- Χαμηλή αξιοπιστία στο χρόνο αναχώρησης και άφιξης
- Χαμηλή ποιότητα διαχείρισης και ασφάλειας των εμπορευμάτων
- Χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες
- Χαμηλή αποδοτικότητα των λιμανιών
- Έλλειψη επικοινωνίας μεταξύ των μεταφορέων οι οποίοι δραστηριοποιούνται στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (shortseoperators)
- Έλλειψη γνώσης για τις ανάγκες των πελατών
- Επικοινωνία με τους πελάτες μέσω ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων logistics και λιμενικών πρακτόρων (freightforwarders, logisticsoperators, portagents)

Τα σημαντικότερα εμπόδια στην εξέλιξη της ΝΜΑ αποτελούν:

- Η απουσία δικτύων σύνδεσης των λιμανιών με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο
- Η περιορισμένη χωρητικότητα των λιμανιών
- Η χαμηλή αξιοπιστία η οποία παρέχεται από τα λιμάνια

Η βελτίωση της αποδοτικότητας των λιμανιών αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ. Η δυνατότητα χειρισμού και αποθήκευσης μεγάλης ποσότητας εμπορευματοκιβωτίων, το χαμηλό κόστος και η σύνδεση με τα υπόλοιπα μέσα του μεταφορικού συστήματος είναι μερικοί από τους παράγοντες οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της ΝΜΑ.

4.5 ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

4.5.1 Προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την

Ευρωπαϊκή Ένωση

Η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε στα μέσα του 1990 (ΚοιΎνγ, 2009). Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στις ακόλουθες ενέργειες (Perakis, 2008):

- 1992-1996: τρεις διασκέψεις αναφορικά με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, στις οποίες καθορίστηκε ο ρόλος που θα διαδραματίσει η ΕΕ στην επιτυχή λειτουργία της ΝΜΑ
- 1995: SSSConcertedAction-στόχος η συγκέντρωση των δημοσιευμένων ερευνών όσον αφορά τον τομέα της ΝΜΑ-προτάθηκε η ενσωμάτωση της ΝΜΑ στα διατροφικά μεταφορικά δίκτυα
- 1992-2000: PilotActionsforCombinedTransport(PACT)-χρηματοδότηση προγραμμάτων για τις διατροφικές μεταφορές
- 2001: MarcoPolo-στόχος η μείωση της γραφειοκρατίας, η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, η δημιουργία 16 προωθητικών κέντρων και η μεγαλύτερης ακριβείας παροχή στοιχείων για τα φορτία
- 2004: MarcoPoloII- προώθηση της ιδέας MotorwaysoftheSea με στόχο τη μεταφορά των φορτίων δια θαλάσσης
- CREATE3S: στόχος η δημιουργία εξελιγμένων πλοίων για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.
- MEDA: στόχος η συνεργασία μεταξύ των Μεσογειακών χωρών

4.5.2 Προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από τις Ηνωμένες

Πολιτείες

Και στις Ηνωμένες Πολιτείες, το ενδιαφέρον του Υπουργείου Μεταφορών στρέφεται στην προώθηση της ΝΜΑ ως εναλλακτικό μέσο μεταφοράς (Perakis, 2008). Συγκεκριμένα:

- 2002: MARAD-στόχος η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η οποία προκαλείται από τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές

- 10/2003: SCOOP-στόχος η συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς
- 11/2003: Memorandum of Co-operation on SSS-στόχος η ανταλλαγή γνώσεων και πληροφοριών μεταξύ Καναδά, Μεξικού και Αμερικής
- 2007: Νομοσχέδια, τα οποία εφάρμοσε το Κογκρέσο των ΗΠΑ-στόχος η χρηματοδότηση προγραμμάτων για τη μείωση της συμφόρησης στο οδικό δίκτυο
- Επέκταση του προγράμματος Capital Construction Fund-στόχος η χρηματοδότηση κατασκευής πλοίων της NMA
- 2007: Great Lakes SSS Enhancement Act-στόχος η μείωση του φόρου συντήρησης των λιμανιών (Harbour Maintenance Tax)

4.6 ΙΣΧΥΡΑ ΚΑΙ ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

4.6.1 Ισχυρά σημεία της NMA

- ❖ Δυνατότητα εξυπηρέτησης της ακτογραμμής της ΕΕ ευνοώντας την οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών
- ❖ Χαμηλά κόμιστρα για την παροχή υπηρεσιών
- ❖ Προσφορά μεγάλης χωρητικότητας (δεν απαιτούνται υψηλές δαπάνες για την κατασκευή υποδομών)
- ❖ Χαμηλό κόστος επένδυσης και συντήρησης των λιμανιών, σε σύγκριση με το αντίστοιχο κόστος για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές
- ❖ Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της μόλυνσης του περιβάλλοντος, καθώς συμβάλλει στη μείωση των φορτηγών που χρησιμοποιούνται
- ❖ Συμβολή στη μείωση των ατυχημάτων
- ❖ Ενίσχυση της κατασκευαστικής βιομηχανίας πλοίων και άλλων βοηθητικών δραστηριοτήτων
- ❖ Ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (Paixao, et al, 2001).

4.6.2 Αδύνατα σημεία της NMA

- ❖ Δυσκολία παροχής door-to-door μεταφορικών υπηρεσιών

- ❖ Κόστος διαχείρισης των φορτίων
- ❖ Χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες, σε σύγκριση με την οδική μεταφορά
- ❖ Αναποτελεσματική χρήση των συστημάτων τεχνολογίας πληροφοριών, με συνέπεια την μειωμένη ταχύτητα στις δραστηριότητες των λιμανιών
- ❖ Έλλειψη χωρητικότητας στα λιμάνια
- ❖ Έλλειψη επαρκούς εξοπλισμού για τη διαχείριση των εμπορευμάτων
- ❖ Λιμενικές χρεώσεις
- ❖ Η ηλικία των πλοίων
- ❖ Η αδιάφορη στάση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όσον αφορά την υιοθέτηση νέων στρατηγικών marketing

4.7 SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ



Σχεδιάγραμμα 11- SWOT Ανάλυση της NMA

Πηγή: (Perakis, etal, 2008)

Κεφάλαιο 5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗΣ ΣΤΗ ΝΜΑ

5.1 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η προτεινόμενη ανάλυση βασίζεται στο μοντέλο τριών διαστάσεων του Dardis (Dardis, etal, 1989) και εξετάζει τον αντίκτυπο της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, καθώς και τις πιθανές επιπτώσεις στον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Οι Dardis et al. (1989) χρησιμοποίησαν τη μεθοδολογία αυτή για να αναλύσουν την επίδραση της απορρύθμισης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον αριθμό τροχαίων ατυχημάτων. Η προτεινόμενη ανάλυση συμπληρώνει ένα

σημαντικό ερευνητικό κενό, αναλύοντας ποσοτικά τις επιπτώσεις της απορρύθμισης του τομέα οδικών μεταφορών σε ένα ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς, δηλαδή τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Το πεδίο της συγκεκριμένης ανάλυσης εστιάζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κατανοώντας τις επιπτώσεις που έχει η διαδικασία της απελευθέρωσης σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.

Στην ανάλυση εφαρμόζεται ένα μοντέλο γραμμικής παλινδρόμησης για να υπολογιστεί η επίδραση της απορρύθμισης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, σε κάθε χώρα του δείγματος, σχετικά με τα αγαθά που μεταφέρονται μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Το μοντέλο παρουσιάζεται στην ακόλουθη συνάρτηση:

$$SSS_{ij} = c + b_1 * Dereg_{ij} + b_2 * RGDP_{ij} + b_3 * VehKm_{ij} + \epsilon_{ij}$$

Όπου i και j υποδηλώνουν το έτος και τη χώρα για κάθε παρατήρηση αντίστοιχα.

Χρησιμοποιείται μια δυαδική μεταβλητή ("dereg"), η οποία δηλώνει τις χώρες των οποίων ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών έχει απελευθερωθεί το έτος i . Στο δείγμα των δεδομένων, η Ιταλία και η Ελλάδα είναι οι χώρες εκείνες των οποίων ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την εφαρμογή ρύθμισης (είτε ολοκληρωτική ρύθμιση, είτε μερικά ή/και έμμεσα ρυθμιστικά μέτρα). Το μεγαλύτερο μέρος της εμπειρικής έρευνας έδειξε ότι, η απορρύθμιση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών οδήγησε σε υψηλότερο ανταγωνισμό, χαμηλότερες τιμές και σε αυξημένη προσφορά στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτή η εργασία ποσοτικοποιεί την σχέση μεταξύ της απορρύθμισης των οδικών μεταφορών και του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρονται από τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, και ως εκ τούτου, διερευνά την επίδραση της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η ανάλυση επιχειρεί να αποδείξει την υπόθεση που ακολουθεί:

Υπόθεση 1: Η απορρύθμιση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σχετίζεται αρνητικά με το βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

5.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Η ενότητα αυτή περιγράφει τις βασικές μεταβλητές που έχουν χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση και με ποιό τρόπο έχει αναπτυχθεί το σύνολο των δεδομένων. Τα κύρια δεδομένα για αυτή τη μελέτη προέρχονται κυρίως από την Eurostat και τη βάση δεδομένων OECD. 23 Ευρωπαϊκές χώρες έχουν υποβάλλει δεδομένα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σχετικά με το συνολικό βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται από και προς τους κύριους λιμένες, για την περίοδο 2000-2008. Έχει αναπτυχθεί ένα σύνολο δεδομένων, το οποίο περιέχει αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με την οικονομική επίδοση, τις μετρήσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και το καθεστώς ρύθμισης της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για κάθε μία από αυτές τις χώρες.

Τα ανεπεξέργαστα δεδομένα περιλαμβάνουν 222 παρατηρήσεις. Έχουν πραγματοποιηθεί δοκιμές και επαληθεύσεις των καταγραφών για λόγους πληρότητας και αφαιρέθηκαν αυτές οι χώρες και αυτές οι ετήσιες παρατηρήσεις που απέτυχαν να παρουσιάσουν δεδομένα για όλες τις σχετικές μεταβλητές. 159 παρατηρήσεις έχουν χρησιμοποιηθεί στο βελτιωμένο σύνολο δεδομένων.

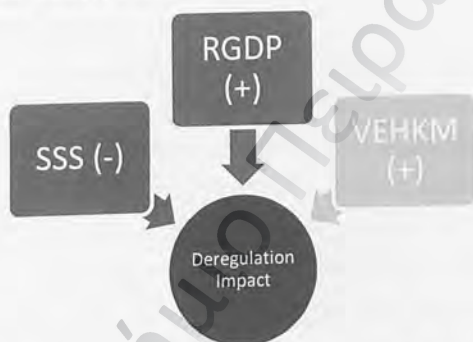
Οι μεταβλητές που έχουν χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση συνοψίζονται παρακάτω:

- **ShortSeaShipping:** Το συνολικό βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε/από τα κυριότερα λιμάνια σε χιλιάδες τόνους χρησιμοποιείται ως η μεταβλητή μέτρησης της επίδοσης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- **RoadFreightTransport:** Οι ετήσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές που μετρήθηκαν σε εκατομμύρια τονο-χιλιόμετρα και οχηματο-χιλιόμετρα, έχουν χρησιμοποιηθεί στην ανάλυση. Αντίστοιχες μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν για τη μέτρηση της απόδοσης, της βιωσιμότητας και της επίπτωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελούν: ο αριθμός των φορτηγών, το μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στο σύνολο των μεταφορών και στην ενεργειακή κατανάλωση, που μετράται σε χιλιάδες τόνους ισοδύναμου του πετρελαίου.
- **GDP:** η ανάλυση περιέχει το πραγματικό Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανά κεφαλή, ώστε να περιλαμβάνονται οι επιπτώσεις του πληθωρισμού και το μέγεθος του πληθυσμού της κάθε χώρας, παρέχοντας μια μεταβλητή για τη μέτρηση των οικονομικών συνθηκών που επικρατούν σε κάθε χώρα.

Απορρύθμιση (Dereg)	222	0	1	0.89	0.311	1	1	1
Μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (Modal)	220	26%	100%	74.73%	18.733	64%	75.5%	91.75%
Κατανάλωση ενέργειας από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (Energy)	222	64	56.594	11.595	15.407	1.636	4.244	10.790

Πίνακας 18-Περιγραφικά στατιστικά στοιχεία

5.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ



Σχεδιάγραμμα 12-Επίδραση απελευθέρωσης στις μεταβλητές NMA,ΑΕΠ και Οχηματοχιλιόμετρα

Στον πίνακα 19, η παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης βασίζεται στην σχέση μεταξύ του βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των μεταβλητών που έχουν ήδη περιγραφεί. Οι στήλες 2 και 3 παρουσιάζουν τους μη τυποποιημένους συντελεστές και τα τυπικά σφάλματα, ενώ η στήλη 4 δείχνει τους τυποποιημένους συντελεστές μεταξύ της εξαρτημένης μεταβλητής (συνολικό βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων) και των ανεξάρτητων μεταβλητών. Οι αναφερθείσες τιμές t-statistics και οι εκτιμήσεις σημαντικότητας δείχνουν ότι όλα τα στοιχεία της εξίσωσης είναι στατιστικώς σημαντικά σε οποιοδήποτε επίπεδο σημαντικότητας.

- **RoadFreightDeregulationstatus:** μια δυαδική μεταβλητή έχει χρησιμοποιηθεί, αναφέροντας τις χώρες εκείνες που έχουν υιοθετήσει μέτρα απορρύθμισης στην αγοράτων οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ο πίνακας 18 παρουσιάζει συνοπτικά στατιστικά στοιχεία για τις προαναφερθείσες μεταβλητές. Τα στατιστικά στοιχεία υπολογίζονται εξετάζοντας τις μέσες τιμές σε όλες τις χώρες. Το συνολικό βάρος που μεταφέρεται μέσω της θαλάσσιας μεταφοράς μικρών αποστάσεων είναι 108,085 χιλιάδες τόνοι με μια μέση τιμή 78,448 χιλιάδες τόνοι. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι 78,608 και 36,712 εκατομμύρια τόνο-χιλιόμετρα και 7,583 και 3,050 εκατομμύρια οχηματο-χιλιόμετρα χρησιμοποιώντας 1,199,717 φορτηγά κατά μέσο όρο. Το 74.73% των φορτίων μεταφέρονται οδικώς, ενώ παράλληλα οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταναλώνουν 11,595 χιλιάδες τόνους ισοδύναμου του πετρελαίου. Το 89% των παρατηρήσεων σχετίζεται με αγορές στις οποίες έχει εφαρμοστεί το μέτρο της απορρύθμισης στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Από τις 25 χώρες που μελετήθηκαν, σε δύο περιπτώσεις η αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρέμεινε σε καθεστώς ρύθμισης κατά την περίοδο που εξετάζεται, αποτελώντας και το σημείο αναφοράς.

	Αριθμός παρατηρήσεων	Ελάχιστο	Μέγιστο	Μέσο	Πρότυπη απόκλιση	Εκατοστημόρια		
						25%	Μέση Τιμή	75%
Ναυτιλία μικρών αποστάσεων Συνολικό Βάρος (χιλιάδες τόνοι-SSS)	183	2.176	369.263	108.085	101.353	22.900	78.448	1.78.630
Πραγματικό ΑΕΠ ανά κάτοικο (RGDP)	222	1.700	45.500	18.798	11.552	6.775	17.300	27.725
Οδικές εμπορευματικές μεταφορές - εκατομμύρια τόνο-χιλιόμετρα (TonKm)	178	1.119	343.447	78.608	87.819	17.337	36.712	160.483
Οδικές εμπορευματικές μεταφορές - εκατομμύρια οχηματο-χιλιόμετρα (VehKm)	178	143	31.787	7.583	8.693	1.775	3.050	11.476
Αριθμός φορτηγών (Trucks)	190	0	5.569.683	1.199.717	1.588.608	116.796	384.648	2.181.366

Αποτελέσματα ανάλυσης: Ο αντίκτυπος για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων					
Μοντέλο	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	Beta	Std. Error	Beta		
(Constant)	95.699,8	16.666,6		5,742	0,000
RGDP	3.454	0,455	0,333	7,589	0,000
Dereg	-119.218,2	14.998,6	-0,338	-7,949	0,000
VehKm	7,2	0,502	0,635	14,511	0,000
Εξαρτημένη μεταβλητή: SSS R ² : 0,720; Adjusted- R ² : 0,715 F:132,932; Significance: 0,000					

Πίνακας 19-Αποτελέσματα ανάλυσης

Ο αρνητικός συντελεστής Βεταγια την απελευθέρωση ("Dereg") υποδεικνύει ότι, η απορρύθμιση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών επηρεάζει αρνητικά τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Μια ελευθερωμένη αγορά μειώνει, κατά μέσο όρο, το συνολικό βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων σε σχεδόν 120.000 χιλιάδες τόνους, που αντιπροσωπεύει το 6,5% του συνολικού βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στην ΕΕ-25 μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων το 2008. Ως εκ τούτου, οι χώρες που έχουν απορρυθμίσει την αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταφέρουν πολύ λιγότερο φορτίο μέσω θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Ο συντελεστής του RGDP είναι θετικός, όπως αναμενόταν. Έτσι, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα μεταφράζεται σε αυξημένο βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της ΝΜΑ.

Πρόσφατη έρευνα(McKinnon, 2007) στις οδικές μεταφορές έδειξε ότι, η σχέση μεταξύ του επιπέδου του ΑΕΠ και του φορτίου που μεταφέρεται δεν είναι τόσο ισχυρή όσο συχνά υποστηρίζεται. Το ζήτημα της "αποσύνδεσης", όπου τόσο το ΑΕΠ όσο και ο μεταφερόμενος όγκος δείχνουν μια χαμηλή ελαστικότητα, εξετάζεται στην ανάλυση. Η ενδιαφέρουσα διαπίστωση από τα αποτελέσματα που εμφανίζονται στον πίνακα 19 είναι ότι, εάν το RGDP αλλάξει από μία τυπική απόκλιση, το συνολικό βάρος (ΝΜΑ) θα αλλάξει κατά 0,33 τυπικές αποκλίσεις κατά μέσο όρο. Συνεπώς, το ζήτημα της "αποσύνδεσης" επικρατεί στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Τέλος, τα αποτελέσματα της ανάλυσης δείχνουν θετικό συντελεστή για τη μεταβλητή οχηματο-χιλιόμετρα ("VehKm"). Η έρευνα έδειξε ότι, τα αποτελέσματα αυτά παραμένουν ισχυρά όταν περιλαμβάνονται οι πρόσθετες μεταβλητές που αναφέρονται στον πίνακα 18. Αποτελέσματα τα οποία δεν έχουν καταγραφεί, δείχνουν επίσης ότι η μεταβλητή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε εκατομμύρια τονο-χιλιόμετρα ("TonKm") έχει έναν αρνητικό συντελεστή, όπως αναμένεται, που οφείλεται κυρίως στον ανταγωνισμό μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς και δεν αλλάζει ούτε το σύμβολο ούτε την στατιστική σημασία του συντελεστή VehKm. Τα συμπεράσματα επιβεβαιώνουν την προσδοκία ότι η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, επηρεάζει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, θετικά.

Οι διαπιστώσεις αυτές υποδεικνύουν επίσης ότι, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων προσφέρουν προοπτικές βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης χωρίς την αντίστοιχη αύξηση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές.

Τα εκατομμύρια των οχηματο-χιλιομέτρων που διανύθηκαν από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές ("VehKm"), μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως αντιπροσωπευτική μεταβλητή, όχι μόνο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται αλλά και της χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας του οδικού δικτύου. Για ένα δεδομένο επίπεδο της ζήτησης (διαθεσιμότητα των εμπορευμάτων), όσο περισσότερα είναι τα οχηματο-χιλιόμετρα, τόσο μικρότερη είναι η χρήση των φορτηγών, καθώς όσο μεγαλύτερη είναι η ζήτηση για μεταφορές μέσω της NMA, τόσο λιγότερα είναι τα φορτία που μεταφέρονται οδικώς. Αυτό βασίζεται κυρίως στον συμπληρωματικό χαρακτήρα των δύο μέσων μεταφοράς και στην αποτελεσματικότητα της χρήσης φορτηγών για ένα δεδομένο επίπεδο προσφοράς φορτηγών. Θέματα πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και δρομολογίων χωρίς φορτίστον τομέα των οδικών μεταφορών, συνεπάγονται περισσότερα οχηματο-χιλιόμετρα που διανύονται χωρίς την αντίστοιχη αύξηση του βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται, οδηγώντας έτσι σε αναποτελεσματική χρησιμοποίηση των οχημάτων για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

5.4 ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Το αποτέλεσμα που προκύπτει από την ανάλυση, οδηγεί έμμεσα στα ακόλουθα πιθανά συμπεράσματα:

- Η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, επηρεάζει προς την ίδια κατεύθυνση (ομόρροπα) τη χρήση της ΝΜΑ.

Τα θέματα πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στον τομέα των οδικών μεταφορών υποδηλώνουν μια κακή λειτουργία αυτού του τομέα, προκαλώντας έτσιμεγαλύτερο κόστος στην εφοδιαστική αλυσίδα. Λόγω της συμπληρωματικότητας των μεταφορικών μέσων, όσο μεγαλύτερο είναι το κόστος που προκαλεί ο τομέας των οδικών μεταφορών, τόσο περισσότερο αυξάνεται η ζήτηση για υπηρεσίες ΝΜΑ και αντίστροφα.

- Αποσύνδεση του ΑΕΠ και της ΝΜΑ

Η διαπίστωση αυτή υποδηλώνει ότι, η ζήτηση για ΝΜΑ επηρεάζεται κυρίως από την παροχή υπηρεσιών οδικής μεταφοράς και όχι από τη μακροοικονομική κατάσταση της οικονομίας. Αυτή είναι μια σημαντική προϋπόθεση για τον καθορισμό του πλαισίου πολιτικής, με σκοπό την παροχή κινήτρων στους χρήστες των μεταφορικών μέσων.

Ωστόσο, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η ανάλυση αυτή έχει ορισμένους περιορισμούς. Σε αυτήν την συγκεκριμένη ανάλυση, έχει μετρηθεί το βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Είναι πιθανό ότι η αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μπορεί να έχει διαφορετικά αποτελέσματα σε αυτή την ανάλυση.

Κεφάλαιο 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

6.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όλοι οι τρόποι μεταφοράς αντιμετώπισαν σημαντικές αλλαγές κατά τις τελευταίες δεκαετίες, ως άμεσο αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης, της οικονομικής ολοκλήρωσης και των τεχνολογικών εξελίξεων. Μία από τις αλλαγές αυτές είναι η απορρόθμηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτή η έρευνα, εξέτασε τις

επιπτώσεις της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Τα συμπεράσματα συμβάλλουν σε μια βαθύτερη εξερεύνηση του τομέα, παρέχοντας συμπληρωματικά αποδεικτικά στοιχεία για τα περιβαλλοντικά οφέλη που προκύπτουν από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Τα κύρια ευρήματα αυτής της έρευνας είναι ότι: (1) η απορρύθμιση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μειώνει τον αριθμό των φορτίων που μεταφέρονται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, αυξάνοντας έτσι τις οδικές μεταφορές οι οποίες δημιουργούν εξωτερικό κόστος, (2) η αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι προφανής και θέτει τις προϋποθέσεις ανάπτυξης της βιώσιμης λειτουργίας logistics και (3) η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί το εναλλακτικό μέσο μεταφοράς που μπορεί να επιλύσει θέματα πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας η οποία συναντάται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τα εμπειρικά αποτελέσματα υποστηρίζουν τον ισχυρισμό ότι η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων προσφέρει και περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη από την άποψη ότι μειώνει σημαντικά τα τονο-χιλιόμετρα που διανύονται από τον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς επίσης και τις διαδρομές χωρίς φορτίο. Τα ευρήματα της έρευνας, τα οποία τονίζουν την σύνδεση μεταξύ της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και της χρησιμότητας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, τονίζουν την ανάγκη για τη χορήγηση πρόσθετων πόρων και για προτεραιότητα προς την ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως προτιμότερο τρόπο μεταφοράς.

Η συγκεκριμένη έρευνα καταλήγει σε δύο σημαντικά συμπεράσματα για το σχηματισμό της πολιτικής μεταφορών. Πρώτον, οι κανονιστικές μεταρρυθμίσεις και η παροχή κινήτρων σε εταιρείες οδικών εμπορευματικών μεταφορών έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Ως εκ τούτου, η αποτελεσματικότητα των πόρων που έχουν ήδη χορηγηθεί στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, αποδυναμώνεται. Δεύτερον, περιβαλλοντικά οφέλη μπορεί να προκύψουν εάν οι πολιτικές για την ενίσχυση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων επιδιώκουν ταυτόχρονα τη μείωση του εξωτερικού κόστους που προκαλείται από τις

οδικέςεμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των δρομολογίων των φορτηγών με βάση τους συντελεστές πληρότητα/δρομολόγια χωρίς φορτίοκαι τη μείωση του αριθμού των φορτηγών.

Η ανάλυση αυτή δηλώνει ότι, η ζήτηση για τις υπηρεσίες της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων βασίζεται κυρίως στον τομέα των οδικών μεταφορών και όχι στην μακροοικονομική κατάσταση της οικονομίας. Έτσι λοιπόν, οι τιμολογιακές πρακτικές που χρησιμοποιούνται από τον τομέα των οδικών μεταφορών σε ένα απορρυθμισμένο πλαίσιο, επηρεάζουν άμεσα την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και μειώνουν την επίδραση των κινήτρων που παρέχονται από την ΕΕ για βιώσιμα μέσα μεταφοράς.

Είναι απαραίτητη η περαιτέρω έρευνα προκειμένου να διερευνηθεί, ποιοι τύποι κανονιστικών μεταρρυθμίσεων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν τη μεγαλύτερη επίδραση στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και για να προσδιοριστούν ποσοτικά αυτές οι επιπτώσεις. Αυτοί οι τύποι περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε αυτούς, περιορισμούς στην παροχή υπηρεσιών, εμπόδια εισόδου και ελέγχους τιμών. Μολονότι σήμερα η ΕΕ αντιμετωπίζει το Euro-Vignette ως εναλλακτικό μέτρο, η πιθανότητα μείωσης του αριθμού των κατεστημένων φορέων στον τομέα των οδικών μεταφορών δε θα πρέπει να αγνοείται.

6.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΝΜΑ ΤΗΣ

ΕΛΛΑΔΑΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο στόχος της συγκεκριμένης έρευνας είναι η διαπίστωση εάν και κατά πόσο η πρόσφατη απελευθέρωση στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, θα επηρεάσει τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Βάσει των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από την εφαρμογή του μοντέλου που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, συμπεραίνουμε ότι:

1. Η απορρύθμιση του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα οδηγήσει στη μείωση του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της ΝΜΑ.
2. Το μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα αυξηθεί. Αυτό μεταφράζεται είτε ως αύξηση του αριθμού των φορτηγών είτε ως αύξηση των οχηματο-χιλιομέτρων, χωρίς να σημαίνει αντίστοιχη αύξηση του βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με φορτηγά.

3. Η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων δε θα εξαρτηθεί από την μακροοικονομική κατάσταση της οικονομίας της Ελλάδας, αλλά από τις εξελίξεις που θα λάβουν χώρα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η μείωση των περιορισμών στη μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγά έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων, ως προς το επίπεδο των τιμών. Η συνεχόμενη μείωση των χρεώσεων που πραγματοποιεί μια μεταφορική επιχείρηση, με στόχο να υπερισχύσει έναντι των υπολοίπων, ενισχύει την εικόνα του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως το οικονομικότερο μεταφορικό μέσο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι χρήστες της ΝΜΑ να στρέφονται πλέον στον τομέα οδικών μεταφορών, προκαλώντας μείωση του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων δια θαλάσσης. Επομένως, το μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αυξάνεται, χωρίς όμως να συνεπάγεται την αύξηση του βάρους των εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς. Αυτό συμβαίνει καθώς είναι πιθανό να αυξηθούν τα οχηματο-χιλιόμετρα που θα διανύουν τα φορτηγά, αφού πλέον η μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις θα καταστεί οικονομικότερη λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των τιμών. Μια επιχείρηση, λοιπόν, θα έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει τα προϊόντα της, ανεξαρτήτου όγκου, σε οποιοδήποτε μέρος επιλέξει, με χαμηλό κόστος.

Ενώ αρχικά τα αποτελέσματα φαίνονται να είναι αποθαρρυντικά για την εξέλιξη της ΝΜΑ, εκτιμώντας την αρνητική επίδραση της αύξησης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, προκύπτει ότι η ΝΜΑ μπορεί να αποτελέσει ένα βιώσιμο μεταφορικό μέσο. Συγκεκριμένα, η αύξηση των οχηματο-χιλιομέτρων θα συντελέσει στην αύξηση του εξωτερικού κόστους εξαιτίας α) της δημιουργίας συμφόρησης στο οδικό δίκτυο, β) της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος λόγω αύξησης της κατανάλωσης καυσίμων και γ) της μείωσης της ασφάλειας. Σύμφωνα με αυτά τα συμπεράσματα, η ΝΜΑ παρουσιάζεται ως το καταλληλότερο μεταφορικό μέσο για την απορρόφηση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας του οδικού δικτύου, που όπως φαίνεται μπορεί να έχει μόνο αρνητικές συνέπειες. Αποτελώντας ένα φιλικό μέσο για το περιβάλλον, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεί να συμβάλλει και στη βιωσιμότητα των μεταφορών και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι, η ανάπτυξη της ΝΜΑ εξαρτάται από τη διαμόρφωση της πολιτικής μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι, οι στόχοι της πολιτικής μεταφορών πρέπει να είναι α) η δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων και β) η μείωση του εξωτερικού κόστους. Στην ενότητα 6.4 εκφράζονται προτάσεις για την ελληνική πολιτική ενίσχυσης της ΝΜΑ.

6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΝΜΑ

- Εφαρμογή πρακτικών εναρμόνισης του οικονομικού τομέα, του τομέα προστασίας και περιβάλλοντος και του τομέα πρόληψης ατυχημάτων
- Αντικατάσταση των διαφορετικών ρυθμιστικών μέτρων που ισχύουν για την ΝΜΑ μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών από μια κοινή πολιτική μεταφορών
- Παροχή επιδοτήσεων στη ΝΜΑ για τη βελτίωση των υποδομών στα λιμάνια
- Χρήση της τεχνολογίας πληροφοριών για περισσότερο αξιόπιστες μεταφορές
- Εφαρμογή της αρχής «ο χρήστης/ρυπαίνων πληρώνει», με στόχο τη μείωση του εξωτερικού κόστους και τη χρηματοδότηση επενδύσεων της βελτίωσης των λιμενικών υποδομών
- Επανελέγχος των χρεώσεων για τη χρήση των λιμανιών
- Επίτευξη σύνδεσης της ενδοχώρας με περισσότερα λιμάνια
- Μείωση των φορέων ελέγχου της κίνησης των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη ΝΜΑ
- Δημιουργία περισσότερων τερματικών για την σύνδεση των λιμανιών με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα

Είναι εμφανές ότι, απαιτείται η εφαρμογή μιας πολιτικής μεταφορών η οποία θα παρεμβαίνει στους εσωτερικούς κανόνες των Ευρωπαϊκών χωρών, καταργώντας τα μέτρα εκείνα που εμποδίζουν την ανάπτυξη της ΝΜΑ.

Πρωταρχικός στόχος αυτής της πολιτικής πρέπει να είναι η εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Η παροχή κινήτρων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εμποδίζει την εξέλιξη της ΝΜΑ ως εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να εννοηθεί ότι η επιβολή αυστηρών μέτρων στον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αποτελεί την προτεινόμενη λύση για ενίσχυση της ΝΜΑ. Αντιθέτως, αυτό που πρέπει να επιδιωχθεί είναι η λειτουργία της ΝΜΑ σαν ένα συμπληρωματικό μεταφορικό μέσο το οποίο θα

συμβάλλει στην επίτευξη της διατροφικότητας των μεταφορών, στην αποσυμφόρηση των ήδη επιβαρυσμένων μεταφορικών δικτύων, στη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών, και τέλος στη μείωση των ατυχημάτων.

6.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΝΜΑ

- Επανασχεδιασμός της πολιτικής χρεώσεων στα λιμάνια
- Εφαρμογή πολιτικής μείωσης των οχηματο-χιλιομέτρων και του αριθμού φορτηγών
- Μείωση της γραφειοκρατίας
- Δημιουργία τερματικών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση των χρηστών της ΝΜΑ
- Βελτίωση των λιμενικών υποδομών για μείωση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια
- Υιοθέτηση στρατηγικών logistics
- Χρήση συστημάτων τεχνολογίας πληροφοριών για μείωση του χρόνου εξυπηρέτησης
- Χορήγηση χρηματικών πόρων για την αγορά σύγχρονου εξοπλισμού διαχείρισης των εμπορευμάτων
- Χρήση τηλεματικών συστημάτων για τον γρήγορο έλεγχο των εμπορευμάτων
- Σύνδεση λιμανιών με τερματικά άλλων μέσων μεταφοράς
- Σχεδιασμός νέων πρακτικών για τη γρηγορότερη και ασφαλέστερη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων

Η Ελλάδα είναι μια χώρα που αποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό νησιών, καθιστώντας το έργο της σημαντικό για την σύνδεση και μεταξύ των νησιών, και μεταξύ των νησιών και της ενδοχώρας. Ο ρόλος των λιμανιών είναι καθοριστικός για την προώθηση της ΝΜΑ. Οι λιμενικές υποδομές και διαδικασίες αποτελούν σημαντικά εμπόδια στην εξέλιξη της ΝΜΑ, καθώς αυξάνουν το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται ως αναχρονιστικό μέσο μεταφοράς. Είναι εμφανές ότι, απαιτείται μια πολιτική μεταφορών η οποία θα συμβάλλει στη δημιουργία κατάλληλων λιμενικών υποδομών, ικανών να εξυπηρετήσουν την αναμενόμενη πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Michael Florian, Marc Gaudry, (1980), "A conceptual framework for the supply side in transportation systems", *Transportation Research Part B*, Vol.14B, pp.1-8
- Ann F.Friedlaender, Richard H.Spady,(1981), "Equity, Efficiency ,and Competition in the Rail and Trucking Industries", MIT Press (www.alibris.com/search/.../9780262060721)
- Thomas Gale Moore, (1982),"Deregulation and Re-Regulation of Transport", *Policy Analysis*, No. 12(www.catoorg/pub_display.php?...)
- Michael Florian, Marc Gaudry, (1983), "Transportation Systems analysis: Illustrations and extentions of a conceptual framework", *Transportation Research,Part B*, Vol.17B, No.2,pp.147-153
- Button K.J., (1985), "Transport deregulation and cross-border trucking in North America", *Transportation Planning and Technology*, Vol.9, No. 4, pp. 285-299
- Nancy L.Rose, (1986), "Labor rent-sharing and regulation: evidence from the trucking industry", Sloan School of Management Working Paper
- Allen Michel, Israel Shaked, (1987), "Trucking Deregulation and Motor-Carrier performance: the shareholders' perspective", *The Financial Review*, Vol.22, No.2, pp. 295-311
- Lubulwa A.S.G.,(1988),"Effects of road-haulage deregulation on government owned railways", *Transportation Planning and Technology*, Vol.12, No.1,pp. 1-4
- Rachel Dardis,JanetGarkey, and Zhiming Zhang, (1989), "Deregulation of Trucking in the United States – Implications for Consumers", *Journal of Consumer Policy*, Vol.12, p.p.19-38
- Ernst G.Frankel, (1990), "Promoting Efficiency in shipping", *Marine Policy*, pp.438-448
- Raymond D.Smith,ThomasM.Corsi,CurtisM.Grimm, (1990), "Motor carrier strategies and performance", *Transportation Research-Part A*, Vol.24A,No.3,pp.201-210
- Ying, John S.,(1990), "Regulatory Reform & Technical Change: New Evidence of Scale Economies in Trucking", *Southern Economic Journal*, pp.996-1009
- Eric Lacey, (1991), "Regulation or Competition in road transport?", *OECD Observer*, Vol. a, Issue 167
- Barry T.Hirsch, (1993), "Trucking Deregulation and Labor Earnings: Is the Union Premium a Compensating Differential?", *Journal of Labor Economics*, Vol.11,No.2,pp.279-301
- Clifford Winston,(1993), "Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomics", *Journal of Economic Literature*, Vol. 31, No.1, pp.1263-1289
- Wesley W.Wilson, Richard Beilock, (1994), " Market Access in Regulated and Unregulated Markets: The Continuing Cost of Interstate Motor Carrier Regulation", *Journal of Regulatory Economics*,Vol.6,pp.363-379
- Paul Teske, Samuel, Michael Mintrom, (1994), "The economic theory of regulation and trucking deregulation: Shifting to the state level", *Business and Economics*, Vol.79,pp.247-256

- BahramAdrangi, Garland Chow and KambizRaffiee,(1995), "Analysis of the Deregulation of the US Trucking Industry", *Journal of Transport Economics and Policy*, pp. 233-246
- James N.Giordano, (1995), "Deregulation without Apology: A Truncated Survivor Analysis of Long-Run Efficiency Gains in the U.S. Trucking Industry", *Review of Industrial Organization*, Vol.10, pp.635-650
- Jens Hoj,Toshiyasu Kato and Dirk Pilat, (1995), "Deregulation and Privatisation in the service sector",*OECEconomicStudies*,No.25, pp.37-72(www.oecd.org/dataoecd/42/49/15172081.pdf)
- Adrienne Heritier, (1997), "Market-making policy in Europe:its impact on member state policies. The case of road haulage in Britain, the Netherlands, Germany and Italy", *Journal of European Public Policy*, Vol.4,No.4,pp.539-555
- Dr. Werner Rothengatter,(1997), "Liberalisation and Structural Reform in the freight transport sector in Europe", *OECD Joint Session of Trade and Environment Experts*(www.oecd.org/dataoecd/14/31/2387068.pdf)
- Barry T.Hirsch, David A.Macpherson,(1997), "Earnings and Employment in Trucking: Deregulating a Naturally Competitive Industry", *Regulatory Reform and Labor Markets*, pp.61-112
- B.Bayliss, (1997), "Regulation in the Road Freight Transport Sector", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.32, pp. 121-131
- Cynthia Engel,(1998), "Competition drives the trucking industry", *Monthly Labor Review*, Vol.121,No.4,pp.34-41
- Luigi Zingales,(1998), "Survival of the Fittest or the Fattest?Exit and Financing in the Trucking Industry",*Journal of Finance*,Vol.53,No.3,pp.905-938
- Richard Darbera,(1998), "Measuring the benefits from road haulage deregulation-Example of some French results", *Research Fellow CNRS, Contribution to proceedings of the World Conference on Transport Research WCTR, Antwerpen*, pp.1-10 (www.google-scholar.gr / Measuring the benefits from road haulage deregulation-Example of some French results/latts.cnrs.fr/site/tele/rep1/RD98-TruckDeregulation.pdf, πρόσβαση 21/11/2010)
- Boylaud, O.,(2000), "Regulatory Reform in Road Freight and Retail Distribution", *OECD Economics Department Working Papers*,No.255,OECD Publishing (www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/fulltext/5lgsjhvj82vc.pdf?expires=1305743399&id&acname=guest&checksum=BFE6A05070CEC9B8C5275DAC1900294E9)
- Kristen Monaco,(2001), "Examining Industry Effects for Truck Drivers", *Review of Industrial Organization*, Vol.18, pp.91-103
- Wayne K.Talley,(2001), "Wage Differentials of Transportation Industries:Deregulation versus Regulation", *Economic Inquiry*, Vol.39, No.3, pp.406-429
- Kristen A.Monaco,TaggartJ.Brooks,(2001), "Deregulation and Wages in trucking: a time series phenomenon-a time series approach", *Transportation after Deregulation*, Vol.6, pp.55-69
- John Preston,(2001), "Integrating transport with socio-economic activity- a research agenda for the new millennium", *Journal of Transport Geography*, Vol.9,pp.13-24

“Regulatory Reform in Road Freight Transport”, (February 2001), Proceedings of the International Seminar, European Conference of Ministers of Transport(internationaltransportforum.org/pub/pdf/02ReformRd.pdf)

Kerwer Dieter and Teutsch Michael, (2001), “Elusive Europeanization: liberalizing road haulage in the European Union”, *Journal of European Public Policy*, Vol.8, No.1, pp.124-143

Dirk Lehmkuhl,(2002), “Harmonisation and Convergence?National responses to the common European transport policy”,*German Policy Studies*, Vol.2,No.4 (www.spaef.com/article.php?id=865,πρόσβαση 28/03/2011)

Ana C.PaixaoCasaca, Peter B.Marlow,(2002), “Strengths and weaknesses of short sea shipping”, *Marine Policy and Management*, Vol.26, pp. 167-178

Yukihiro Kidokoro, (2003), “The Effects of Price Regulation in Contracting out Transport Services”, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.37,Part 1,pp.111-132

Giuseppe Nicoletti, Stefano Scarpetta, (2003), “Regulation, productivity and growth”, *Economic Policy*

Markus Hesse,Jean-Paul Rodrigue, (2004), “The transport geography of logistics and freight distribution”, *Journal of Transport Geography*, Vol.12, pp.171-184

Ana C.PaixaoCasaca, Peter B.Marlow, (2005), “The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply chains: service attributes”, *Maritime Policy and Management*, Vol.32, No.4,pp.363-382

Barbara C.Richardson, (2005), “Sustainable transport: analysis frameworks”, *Journal of Transport Geography*, Vol.13,pp.29-39

McMullen, B. Starr "The Evolution of the U.S. Trucking Industry:" (Chapter 1), October 2005,*Trucking in the Age of Information*,pp. 1-22 (arec.oregonstate.edu/sites/default/files/faculty/pd/mcmullencv.pdf,πρόσβαση 6/12/2010)

Kristen A.Monaco,TaggartJ.Brooks,JohnBitzan, (2006), “A time series analysis of wages in deregulated industries:a study of motor carriage and rail”, *Journal of Applied Economics*, Vol.9, No.1, pp.105-118

Maritime Transport Coordination Platform - FP6.(2006, June).Impact Assessment on Short Sea Shipping Promotion Program.

Steffen Habermalz, Kristen Monaco, (2007), “A Post-Deregulation Analysis of Wages in U.S. Freight Transportation”, *IZA Discussion Paper*No. 2546

McKinnon, Alan C.,(2007), “Decoupling of Road Freight Transport and Economic Growth Trends in the UK: An Exploratory Analysis”, *Transport Reviews*, Vol.27, No.1, pp.37-64

Milan Janic, (2007), “Modelling the full costs of an intermodal and road freight transport network”, *Transportation Research-Part D*, Vol.12,pp. 33-44

Alan C.McKinnon,(2007), “Decoupling of Road Freight Transport and Economic Growth Trends in the UK:An Exploratory Analysis”,*Transport Reviews*,Vol.27,No.1,pp.37-64

PerakisAnastasios N. and DenisisAthanasios,(2008), “A survey of short sea shipping and its prospects in the USA”, *Maritime Policy and Management*, Vol.35, No.6,pp.591-614

- Laurent Guihery, (2008), "International road freight transport in Germany and The Netherlands, Driver costs analysis and French perspectives", European Transport Conference
- James N.Giordano, (2008), "Economies of Scale after Deregulation in LTL Trucking:A Test Case for the Survivor Technique", Managerial and Decision Economics, Vol.29,pp.357-370
- Francine Lafontaine,LauraMalaguzziValeri, (2009), "The deregulation of international trucking in the European Union: form and effect", Journal of Regulatory Economics, Vol.35,pp.19-44
- Ng Adolf Koi Yu, (2009), "Competitiveness of short sea shipping and the role of port: the case of North Europe", Maritime Policy and Management, Vol. 36,No.4, pp.337-352
- Clifford Winston, (2009), "Lessons from the U.S. Transport Deregulation experience for privatization", International Transport Forum, OECD
- Jonathan Cowie with contributions from Stephen Ison, Tom Rye and Geoff Riddington, (2010), "The Economics of Transport", Library of Eugenidou Foundation
- Medda,Francesca and Trujillo, Lourdes, (2010), "Short-sea shipping: an analysis of its determinants", Maritime Policy and Management, Vol.37, No.3, pp.285-303
- European Union / DG MOVE. (2010). European Transport in figures.
- European Commission ,(2011). WHITE PAPER - Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system.COM(2011) 144 final , Brussels.
- European Commission. (2011). Impact Assessment: Accompanying document to the White Paper "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system".
- PROPS Project.(2008-2011). Promotional Platform for SSS and Intermodality.

INTERNET

- [www.google-scholar.gr/Trucking Deregulation by Thomas Gale Moore,1st edition/www.econlib.org/.../TruckingDeregulation.html](http://www.google-scholar.gr/Trucking%20Deregulation%20by%20Thomas%20Gale%20Moore,1stedition/www.econlib.org/.../TruckingDeregulation.html), πρόσβαση 5/10/2010
- [www.google-scholar.gr/Surface Freight Transportation Deregulation by Thomas Gale Moore,2nd edition/www.econlib.org/library/Enc/SurfaceFreightTransportationDeregulation.html](http://www.google-scholar.gr/Surface%20Freight%20Transportation%20Deregulation%20by%20Thomas%20Gale%20Moore,2ndedition/www.econlib.org/library/Enc/SurfaceFreightTransportationDeregulation.html), πρόσβαση 5/10/2010
- [www.google-scholar.gr/Giuseppe Nicoletti,\(2001\)Regulatory Reform in road freight, OECD /www.oecd.org/dataoecd/30/49/2732085.pdf](http://www.google-scholar.gr/Giuseppe%20Nicoletti,(2001)Regulatory%20Reform%20in%20road%20freight,%20OECD/www.oecd.org/dataoecd/30/49/2732085.pdf), πρόσβαση 06/11/2010
- [www.google-scholar.gr/European Community Legislation on Road Transport in Accession Candidate Countries/www.worldbank.org/transport/roads/rdt_docs/annex9.pdf](http://www.google-scholar.gr/European%20Community%20Legislation%20on%20Road%20Transport%20in%20Accession%20Candidate%20Countries/www.worldbank.org/transport/roads/rdt_docs/annex9.pdf), πρόσβαση 9/11/2010
- [www.google-scholar.gr/ImpactandBenefits of Deregulation/www.worldbank.org/transport/roads/rdt/.../annex4.pdf](http://www.google-scholar.gr/ImpactandBenefits%20of%20Deregulation/www.worldbank.org/transport/roads/rdt/.../annex4.pdf), πρόσβαση 9/11/2010
- [www.google-scholar.gr/ TruckingDeregulation in the UnitedStates/www.ftc.gov/bc/international/docs/ibero-trucking.pdf](http://www.google-scholar.gr/TruckingDeregulation%20in%20the%20UnitedStates/www.ftc.gov/bc/international/docs/ibero-trucking.pdf), πρόσβαση 9/11/2010
- [www.google-scholar.gr/Transportation policy,Thomas GaleMoore/www.cato.org/pubs/.../reg12n3-moore.html](http://www.google-scholar.gr/Transportation%20policy,Thomas%20GaleMoore/www.cato.org/pubs/.../reg12n3-moore.html), πρόσβαση 9/11/2010
- [www.google-scholar.gr/ Robert E.Mabley, Walter D.Strack, \(1982\), Deregulation-A Green Light for Trucking Efficiency/ www.cato.org/Pubs/regulation/.../v6n4.html](http://www.google-scholar.gr/Robert%20E.Mabley,%20Walter%20D.Strack,(1982),%20Deregulation-A%20Green%20Light%20for%20Trucking%20Efficiency/www.cato.org/Pubs/regulation/.../v6n4.html), πρόσβαση 5/12/2010
- [www.google-scholar.gr/Symposium on the Social and Labour Consequences of Technological Developments, Deregulation and Privatization of Transport, Geneva 1999,www.ilo.org/public/English/.../sdptr.htm](http://www.google-scholar.gr/Symposium%20on%20the%20Social%20and%20Labour%20Consequences%20of%20Technological%20Developments,%20Deregulation%20and%20Privatization%20of%20Transport,%20Geneva%201999,www.ilo.org/public/English/.../sdptr.htm), πρόσβαση 16/01/2011
- [www.google-scholar.gr/Industry Productivity,Infrastructure and Road Transport Liberalization in Europe/www-1.unipv.it/websiep/2008/200847.pdf](http://www.google-scholar.gr/Industry%20Productivity,Infrastructure%20and%20Road%20Transport%20Liberalization%20in%20Europe/www-1.unipv.it/websiep/2008/200847.pdf), πρόσβαση 16/01/2011
- [www.google-scholar.gr/International Comparison of Privatization and Deregulation among theUSA,theUKandJapan, VolumeIII:B.Trucking/www.esri.go.jp/jp/archive/bun/bun150/bun143e-e.pdf](http://www.google-scholar.gr/International%20Comparison%20of%20Privatization%20and%20Deregulation%20among%20theUSA,theUKandJapan,VolumeIII:B.Trucking/www.esri.go.jp/jp/archive/bun/bun150/bun143e-e.pdf), πρόσβαση 16/01/2011
- [www.google-scholar.gr/Reaching higher productivity growth in France and Germany/www.mckinsey.com/mgi/reports/pdfs/Europe/sector-road.pdf](http://www.google-scholar.gr/Reaching%20higher%20productivity%20growth%20in%20France%20and%20Germany/www.mckinsey.com/mgi/reports/pdfs/Europe/sector-road.pdf), πρόσβαση 16/01/2011
- [www.google/Θεσμικό πλαίσιο οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ελλάδα/ www.eesym.gr/portal/images/parousiasi.pdf](http://www.google/Θεσμικό%20πλαίσιο%20οδικών%20μεταφορών%20εμπορευμάτων%20στην%20Ελλάδα/www.eesym.gr/portal/images/parousiasi.pdf), πρόσβαση 06/03/2011
- [www.google.gr/Σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»/epagelmatika.Blogspot.com/.../plog-page.html](http://www.google.gr/Σχέδιο%20νόμου%20«Οδικές%20εμπορευματικές%20μεταφορές»/epagelmatika.Blogspot.com/.../plog-page.html), πρόσβαση 6/03/2011
- [www.google.gr/ Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών/ www.eesym.gr /portal/images/ekthesi.pdf](http://www.google.gr/Ελληνικός%20Επιμελητηριακός%20Σύνδεσμος%20Μεταφορών/www.eesym.gr/portal/images/ekthesi.pdf), πρόσβαση 6/03/2011
- [www.google.gr/Ατιτολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου/www.hellenicparliament.gr/UserFiles /7f4d3181-8c97.../METAFORES.pdf](http://www.google.gr/Ατιτολογική%20Έκθεση%20στο%20σχέδιο%20νόμου/www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7f4d3181-8c97.../METAFORES.pdf), πρόσβαση 6/03/2011

www.google-scholar.gr/ The Development of Short Sea Shipping in Europe, aei.pitt.edu/3565/, πρόσβαση 26/04/2011

www.google-scholar.gr/ Sixth Framework Programme/ www.maritime-transport.net/mtso/.../MTCP_ToR_SPC_feasibility_study.pdf, πρόσβαση 26/04/2011

www.google-scholar.gr/ Seventh Framework Programme/www.ebotechnologies.com/.../Downloadfile.aspx?...field..., πρόσβαση 26/04/2011

www.google-scholar.gr/ Short Sea Shipping/ www.hidc.nl/.../Short%20Sea%20Shipping, πρόσβαση 26/04/2011

www.google-scholar.gr/ Short Sea Shipping of Goods-2008/ epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/.../KS-QA-10-026-EN.PDF, πρόσβαση 26/04/2011

www.google-scholar.gr/ European Union Short Sea Shipping/ www.maritimeadvisors.com/pdf/EUSSS_04-2004.pdf, πρόσβαση 26/04/2011

Eurostat

1. [appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do\[tran_hv_fmод\]](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do[tran_hv_fmод]), τελευταία ενημέρωση 10-2-2011
2. [appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do\[rail_go_typeall\]](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do[rail_go_typeall]) και [\[road_go_ta_tott\]](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do[road_go_ta_tott]), τελευταία ενημέρωση 18-4-2011
3. [appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do\[sbs_na_la_se\]](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do[sbs_na_la_se]), τελευταία ενημέρωση 16-05-2011
4. [appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do\[sbs_na_la_se\]](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/setupModifyTableLayout.do[sbs_na_la_se]), τελευταία ενημέρωση 16-5-2011

Παράρτημα Ι–Αποτελέσματα Ανάλυσης

Table4: Correlations

Correlations					
		SSS	RGDPCap	Deregulation	vehiclekm
Pearson Correlation (Sig. (1-tailed))	SSS	1.000	.466 (.000)	-.325 (.000)	.717 (.000)
	RGDPCap	.466 (.000)	1.000	.053 (.253)	.239 (.001)
	Deregulation	-.325 (.000)	.053 (.253)	1.000	-.006 (.469)
	vehiclekm	.717 (.000)	.239 (.001)	-.006 (.469)	1.000

Figure1: Histogram of standardized regression residuals

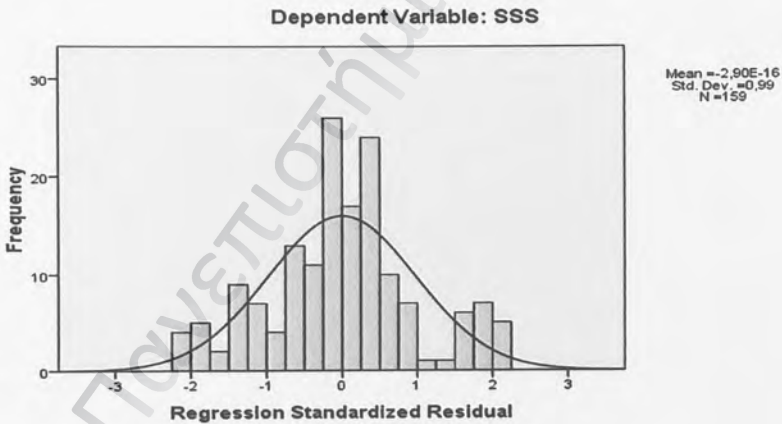


Figure 2: Normal P-P Plot of regression residuals