

Τ.Ε.Ι. : ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ : Σ.Τ.Ε.Φ.
ΤΜΗΜΑ : Ε/Υ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ :

"Εξέλιξη συνδυασμένων
μεταφορών"

Σπουδάστριες : Κακογιάννη Λ.

Τσιώρου Κ.

Πάτρα 1993



ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	1570
----------------------	------

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ευλόγο είναι το ερώτημα γιατί το πλ είναι οι συνδυασμένες μεταφορές και ποσό είναι το ανλλειμένο με το ποσό ασχολούνται.

Με τον όρο λοιπόν συνδυασμένες μεταφορές εννοούμε τη μεταφορά ενός εμπορεύματος μεταξύ δύο θέσεων προελεύσεως-προορισμού με την βοήθεια διαφόρων μεταφορικών μέσων όπως για παράδειγμα πλοία, αεροπλάνα κ.λ.π.

Το ανλλειμένο όμως με το ποσό ασχολείται το θέμα μας δεν είναι μόνο οι συνδυασμένες μεταφορές αλλά και τα κοινώνωσιονομικοπολιτικά οφέλη της χώρας μας από την ενλαξή μας στην Ε.Ο.Κ.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας μελέτης είναι να διερευνηθούν και ν' αξιολογηθούν οι επιπτώσεις που αναμένεται να προκύψουν για την ελληνική οικονομία από την ενσωμάτωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της Ε.Ο.Κ. Η ικανότητα σε βάθος των προβλημάτων που θέλει το άνοιγμα της Κοινοτικής αγοράς αποτελεί προϋπόθεση για την έγκαιρη υιοθέτηση μέτρων πολιτικής που λείπουν να εξαλείψουν τις αρνητικές και να μεγιστοποιήσουν τις θετικές επιπτώσεις της ενσωμάτωσης.

Η μελέτη χωρίζεται στα εξής κεφάλαια. Στο κεφάλαιο 1 παρουσιάζονται συνοπτικά: (α) Οι στόχοι το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα γενικά της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ο.Κ. και ειδικά της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς των μεταφορών. (β) Οι μέχρι τώρα επιπτώσεις του ομοιοτικού οφέλους που αναμένεται να προκύψει για την κοινωτική οικονομία. (γ) Το πλαίσιο ανάπτυξης για την αξιολόγηση των επιπτώσεων στην ελληνική οικονομία από την ενσωμάτωση της αγοράς των μεταφορών.

Στο κεφ.2 δίνεται μία εικόνα για το μέγεθος του κλάδου των μεταφορών στην Ελλάδα και για την σημασία του για την ελληνική οικονομία.

Στο κεφ.3 παρακίθενται οι θεσμικές και οικονομικές μεταβολές που επέρχονται με την ενσωμάτωση των οδικών μεταφορών της χώρας και αξιολογούνται οι επιπτώσεις της ενσωμάτωσης στον κλάδο.

Στο κεφ.4 και 5 εξετάζονται τα ίδια θέματα με το κεφ. 3 αλλά για τις αεροπορικές και οδικοδρομικές μεταφορές. Στο

κεφ.6 δίνονται η έννοια του οικονομικού οφέλους που αναμένεται να προκύψει από την ενσωμάτωση.

Στο κεφ.7 λέγεται δίνονται τα συνολικά συμπεράσματα από τις επιμέρους αναλύσεις των κεφ.3-6 και οι προτάσεις στις οποίες καταλήγουμε για την πολιτική που θα ακολουθηθεί.

Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΜΟΝΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η μεταφορά ενός εμπορεύματος μεταξύ δύο θέσεων προελεύσεως-προορισμού σε πολλές περιπτώσεις και ιδιαίτερα όταν πρόκειται για μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων, ποικιλία ειδών, γίνεται με τη βοήθεια διαφόρων μεταφορικών μέσων.

Έτσι στις περιοχές εναλλαγής μέσου δηλ. στους γνωστούς συγκοινωνιακούς κόμβους γίνεται μια διαδικασία φορτοεκφόρτωσης συνήθως χωρίς προσωρινή αποθήκευση, χωρίς όμως αυτό να είναι απαραίτητο.

Η διαδικασία όμως αυτή που προαναφέρθηκε είναι σίγουρα όχι μόνο σύνθετη αλλά και δαπανηρή. Τρόποι για τη μείωση του κόστους που βαθμιαία αναπτύχθηκαν ήταν η μηχανοποίηση και η αύξηση της ικανότητας των μηχανικών μέσων. Τέτοια μηχανικά μέσα, ήταν αρχικά τα ανυψωτικά μηχανήματα όπως π.χ. οι γερανοί και στη συνέχεια, οι σωληνωτοί αγωγοί και οι μεταφορικές ταινίες.

Τα εμπορεύματα βέβαια που βρίσκονται σε χυδήν κατάσταση (υγρά μεταλλεύματα κ.λ.π.) αντιμετωπίζονται σήμερα με συνεχώς βελτιωμένα συστήματα, σωληνωτών αγωγών και ταινιοδρόμων.

Τα λοιπά όμως εμπορεύματα που είναι συσκευασμένα αποτελούσαν και εξακολουθούν να είναι ένα σημαντικό πρόβλημα, αφού τα κομμάτια τους είναι πολλά και μικρά (συνήθως) για ν' ανταποκρίνονται καλύτερα στις διαδικασίες παραγωγής-πρώτης στον τόπο παραγωγής συσκευασίας-διανομής στον τελικό αποδέκτη. Διαδικασίες που είναι στενά συνυφασμένες με το είδος του εμπορεύματος και βέβαια σε πολύ σημαντικό ποσοστό, ανέφικτο να τροποποιηθούν.

Τέτοιες όμως μονάδες φορτίου περιπλέκουν τις διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και αυξάνουν το κόστος, επειδή ο απαιτούμενος χρόνος είναι σημαντικός και η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των ανυψωτικών μέσων περιορισμένη.

Μια πρώτη προσπάθεια είναι η ενοποίηση των φορτίων σε μεγάλα κιβώτια, λύση όμως που εξυπηρετεί ορισμένα μόνο είδη φορτίων. Ταυτόχρονα όμως ελαττώνει το κόστος λίγο και αυτό γιατί χρειάζεται κατά κανόνα χειρονακτική εργασία για την φορτοεκφόρτωση και ξύλινα κιβώτια για τη συσκευασία.

Επίσης σημαντικός παράγοντας του κόστους προέρχεται από τη σπατάλη στοίβαξης των φορτίων μέσα στα μεγάλα κυρίως μεταφορικά μέσα με τις αναγκαστικές κενές ζώνες ελέγχου κατά τη μεταφορά, την ανάγκη αντιστηρίξεως των μικρών μονάδων

φορτίου μέσα στο μεταφορικό μέσο κ.λ.π.

Ανακεφαλαιωτικά λοιπόν έχουμε:

- Η τεχνολογική εξέλιξη=αύξηση ανυψωτικής δύναμης των μέσων με ελάττωση του κατά μονάδα βάρους κόστους

- Η ανάγκη μηχανοποιήσεως της διαδικασίας φορτοεκφορτώσεων (που σε ένα συγκοινωνιακό κόμβο επαναλαμβάνεται πολλές φορές)

- Η ανάγκη μειώσεως του χρόνου απασχολήσεως των μεταφορικών μέσων για τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους είναι βασικοί παράγοντες που απαιτούν μια συγκέντρωση των γενικών φορτίων σε μεγαλύτερες ενιαίες μονάδες. Σ' αυτούς θα πρέπει να προστεθούν και άλλοι, όπως η ανάγκη προστασίας των φορτίων από τις καιρικές συνθήκες στη (συνήθη) περίπτωση προσωρινής αποθήκευσης, και η ανάγκη συντονισμού των μεταφορικών μέσων μέσα σε χώρους περιορισμένης εκτάσεως.

Ο ΣΥΝΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ Η ΜΟΝΑΔΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ

Μια άλλη εξ'ίσου σημαντική κατηγορία προβλημάτων που συνειδητοποιήθηκε την τελευταία εικοσαετία, με τη διόγκωση του μεταφορικού έργου ήταν η αλληλοεξάρτηση των μεταφορικών μέσων, για την περίπτωση μεταφορών με περισσότερα του ενός μέσα.

Αυτό βέβαια είχε σα συνέπεια την αύξηση του κόστους και την ταλαιπωρία του εμπορεύματος.

Έτσι στη δεκαετία 1960-70 το γνωστό και παραδοσιακό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών διεθνών και εσωτερικών κάθε χώρας γνώρισε μια έντονη εξέλιξη κύριο χαρακτηριστικό της οποίας ήταν η αλλαγή στις εφαρμοζόμενες μέχρι τότε μεθόδους εκμεταλλεύσεως των μεταφορικών μέσων.

Το κύριο χαρακτηριστικό της νέας αντίληψης για τη λειτουργία των διαφόρων μεταφορικών μέσων (χερσαίο, θαλάσσιο, και εναέριο) δεν είναι μια ανεξάρτητη οικονομική μονάδα που η τύχη της και η εξέλιξη της επιχειρηματικά είναι ανεξάρτητες από το τι συμβαίνει στα άλλα μεταφορικά μέσα.

Ετσι γεννήθηκε η ιδέα της συνυπάρξεως, συνεργασίας και αλληλοσυμπλήρωσης των διαφόρων μεταφορικών μέσων.

Η μοναδοποίηση των φορτίων είναι συνεπώς μια εξαιρετικά απλή ιδέα που αναφέρεται στις διάφορες μεθόδους με τις οποίες πολλά αντικείμενα (είτε μικρού μεγέθους, είτε μεγάλου αλλά που παρουσιάζουν δυσχέρειες στο χειρισμό τους) μπορούν να ενωθούν και να μεταφερθούν σε μια μονάδα. Σκοπός της μοναδοποίησης είναι η απλοποίηση της διαδικασίας μεταφοράς (συσκευασίας, μετακίνηση, φορτοεκφόρτωση) και άρα η ελάττωση του κόστους μεταφοράς.

Τέτοιες μέθοδοι μεταφοράς οδήγησαν στην κατασκευή μεταφορικών μονάδων που χωρίς να είναι αυτοκινούμενες εξασφαλίζουν:

-με την πιο απλή και φτηνή διαδικασία φορτοεκφορτώσεως και αποθηκεύσεως

-με την κατά το εφικτό καλύτερη προστασία του εμπορεύματος την μεταφορά του εμπορεύματος. Συγχρόνως επιχειρείται και σε σοβαρό ποσοστό επιτυγχάνεται, η μεταφορά "θύρα προς θύρα" δηλ. η μεταφορά από την ακριβή θέση προελεύσεως στην ακριβή θέση προορισμού, χωρίς καμιά ενδιαμέση διαδικασία φορτοεκφορτώσεως του εμπορεύματος, αλλά μόνο της μεταφορικής μονάδας.

ΜΕΘΟΔΟΙ ΜΟΝΑΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Οι κυριότερες μέθοδοι που χρησιμοποιούν μοναδοποιημένα φορτία στη μορφή μεταφορικών μονάδων, αντίστοιχα προς τα είδη των μονάδων είναι:

- α) η μέθοδος των παλλετών
- β) η μέθοδος των containers (Ε/Κ)
- γ) η μέθοδος με τα οχήματα που χρησιμοποιούν τα σκάφη Ro-Ro είτε πρόκειται για άμεση

φόρτωση του φορτηγού ή έμμεση μέσω βαγονιού σιδηροδρόμου (μέθοδος Cangourou)

δ) η μέθοδος των φορτηγιοφόρων πλοίων.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Σήμερα ένα πολύ σημαντικό μέρος των γενικών φορτίων διακινείται με τα μοναδοποιημένα φορτία, κυρίως δε με τα Ε/Κ.

Η ανάπτυξη φανερώνεται στις μεταφορές μ' όλα τα μέσα.

Μεγαλύτερη παρουσιάζεται εκεί όπου η μοναδοποίηση των φορτίων είναι πιο πλεονεκτική. Στις μεγάλες διαδρομές (π.χ. διεθνείς μεταφορές) και ακόμα εκεί που η εναλλαγή των μέσων μεταφοράς είναι αναγκαία (π.χ. μεταφορές δια θαλάσσης, που κατά κανόνα συνδιάζονται με κλάδους χερσαίων διαδρομών).

Ενδεικτικά σημειώνεται το μέγεθος της μεταφοράς με μοναδοποιημένα φορτία (κυρίως Ε/Κ) σε διάφορες χώρες, σε σχέση με τις συνολικές μεταφορές:

Δ.Γερμανία
Ην.Βασίλειο
Βέλγιο
Γαλλία
Γιουγκοσλαβία

Για τη διευκόλυνση της διακινήσεως των μοναδοποιημένων φορτίων αναπτύχθηκαν (και αναπτύσσονται συνέχεια) ειδικά κέντρα διακινήσεως.

Η ανάπτυξη των μοναδοποιημένων μεταφορών στην Ελλάδα είναι ακόμα περιορισμένη. Ωστόσο σημαντικά βήματα πρόοδου έχει αποκτήσει ο λιμένας του Πειραιά με δύο κέντρα (στον κύριο λιμένα και στο Κερατοίνι).

Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΩΝ ΠΑΛΛΕΤΩΝ

Η μέθοδος των παλλετών είναι αρκετά παλιό σύστημα που και σήμερα εξακολουθεί να εφαρμόζεται, ουσιαστικά όμως μερικά μόνο ανταποκρίνεται προς τις αρχές μοναδοποιήσεως των φορτίων.

Οι παλλέτες είναι βάσεις καθορισμένων διαστάσεων με σημεία αναρτήσεως. Είναι από ξύλο ή μεταλλικό σκελετό και σανίδωμα, ή μεταλλικές καθ'ολοκληρία. Πάνω σ'αυτές

τοποθετούνται τα φορτία και καλύπτονται με αδιάβροχο κάλυμμα.

Τα φορτία προσδένονται σταθερά με την παλλέτα.

Τα πλεονεκτήματά τους είναι ότι έχουν τη δυνατότητα ταχείας εκφορτώσεώς τους π.χ. από ένα πλοίο. Ωστόσο η στοίβαξη των παλλετών έχει πολύ περιορισμένες δυνατότητες. Η προστασία του εμπορεύματος από κακώσεις είναι περιορισμένη, αφού τα μόνα στοιχεία εξασφαλίσεώς της είναι η βάση και η καλή πρόδεση.

Οποιοδήποτε πλάγιο εμπόδιο μπορεί να επιφέρει κάκωση στο εμπόρευμα. Κακώσεις επίσης μπορούν να συμβούν και κατά τη μεταφορά των παλλετών από τα συρματόσχοινα αναρτήσεως που συμπιέζουν τα επί της παλλέτας εμπορεύματα. Δεν είναι πάντοτε δυνατή η μεταφορά τους απ'όλα τα είδη μεταφορικών μέσων, με πλήρη εκμετάλευση της χωρητικότητας του μέσου. Παρ'όλα αυτά χρησιμοποιούνται πολύ και σήμερα, ιδίως σε συγκοινωνιακούς κόμβους που δεν έχουν αναπτύξει ευκολίες διακινήσεως άλλου είδους μεταφορικών μονάδων. Η διακίνηση τους στις τερματικές περιοχές, γίνεται κατά κανόνα με τα παλιότερα μέσα φορτοεκφορτώσεως και διακινήσεως.

Σαν πλεονέκτημα θα πρέπει να νοηθεί η ευκολία μεταφοράς κενών παλλετών, λόγω της απλής στοίβασής τους. Στις αερομεταφορές οι παλλέτες κατέχουν μια σημαντική θέση.

Αυτό οφείλεται κυρίως στους παρακάτω λόγους:

- η ποικιλία των τύπων των α/ψ ενώ επιτρέπει σταθερότητα διαστάσεων παλλέτας, δεν επιτρέπει πάντα σταθερότητα ύψους φορτώσεως

- η ειδική διαμόρφωση του εσωτερικού του αεροσκάφους επιβάλλει ειδική μορφή στο περίγραμμα του επί της παλλέτας φορτίου

- ο τρόπος φορτοεκφορτώσεως και μετακινήσεως των παλλετών μέσα στα α/ψ, αλλά και τις τερματικές εγκαταστάσεις, δεν συνεπάγεται κινδύνους για τα φορτία, αφού πρακτικά δεν ασκείται δύναμη πάνω στα πλάγια των φορτίων κατά τη διακίνησή τους. Για την αερομεταφορά η προστασία του φορτίου γίνεται με απλό δίχτυ, ή με μόνιμο κουβούκλιο με μεταλλικό σκελετό (ingloo).

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΜΕΣΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ Η ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ Ε/Κ

Η ανάπτυξη των μεταφορών με Ε/Κ, όπως ήταν επόμενο, διαμόρφωσε και αντίστοιχα μέσα χειρισμού του Ε/Κ. Ο σχετικός μηχανικός εξοπλισμός αποσκοπεί στο να εκτελέσει:

α) φόρτωση και εκφόρτωση του Ε/Κ με το μεταφερόμενο εμπόρευμα

β) μεταφορά του Ε/Κ από τη θέση προσωρινής εναποθέσεως σε μια άλλη θέση προσωρινής αποθηκείσεως

γ) εκφόρτωση & προσωρινή εναπόθεση

δ) μεταφορά του Ε/Κ από μια θέση προσωρινής αποθηκείσεως σ'ένα μέσο μεταφοράς και φόρτωση του μέσου αυτού

ε) εκφόρτωση ή φόρτωση από ένα μέσο σε άλλο

Οι λειτουργίες (β)...(ε) γίνονται κατά κανόνα στην τερματική περιοχή, ενώ οι λειτουργίες (α) και (ε) και στις περιοχές του παραγωγού ή του παραλήπτη. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η λειτουργία (α), είναι σκόπιμο να μπορεί να γίνεται τμηματικά. Π.χ. μεταφέρεται μια ποσότητα συσκευασμένων σε χαρτοκιβώτια κονσερβών, η εκφόρτωση γίνεται τμηματικά στα καταστήματα των παραληπτών.

Η φορτοεκφόρτωση συνήθως γίνεται με τη βοήθεια μικρών περονοφόρων οχημάτων, που η κίνησή τους διευκολύνεται, όταν το Ε/Κ δεν είναι επί του εδάφους, από κεκλιμένα επίπεδα, ή ανυψούμενο δάπεδο. Σ'άλλες περιπτώσεις η φόρτωση γίνεται με κινητές μεταφορικές ταινίες. Η φόρτωση μεγάλων φορτίων διευκολύνεται με τη χρησιμοποίηση ειδικών κυλίστρων που τοποθετούνται προσωρινά ή και μόνιμα στο δάπεδο του Ε/Κ και του χώρου φορτώσεως.

Η ταξινομημένη τοποθέτηση του φορτίου είναι πολύ σημαντική για την ασφαλεία του, κατά τη μεταφορά, της εκφορτώσεως αλλά και την εξοικονόμηση χώρου.

Η διακίνηση των Ε/Κ στους χώρους των τερματικών εγκαταστάσεων είναι μια λειτουργία που επιβάλλεται για

διάφορους λόγους. Τέτοιοι είναι οι διάφοροι έλεγχοι (τελωνειακοί κ.λ.π.), οι δυνατότητες των μεγάλων γερανογεφυρών, η μετακίνηση στους χώρους φορτοεκφόρτωσης των Ε/Κ, κ.λ.π. Ο συνηθέστερος όμως τρόπος είναι η χρησιμοποίηση ειδικού μηχανικού εξοπλισμού:

- περονοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων
- αυτοκινουμένων οχημάτων πλαισίων

Στις τερματικές εγκαταστάσεις μεγάλων σιδηροδρομικών σταθμών και κυρίως λιμένων, η φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ στους ουρμούς και τα πλοία διευκολύνεται με την ύπαρξη μεγάλων γερανογεφυρών. Οι γερανογέφυρες κινούνται σε ειδικές σιδηροτροχιές και εξασφαλίζουν:

- τη φορτοεκφόρτωση σε συνδιασμό με προσωρινή εναπόθεση
- τη μεταφόρτωση από ένα μέσο σε άλλο δηλ. από ουρμό σε σιδηροδρομικά οχήματα ή από ουρμό σε άλλα οδικά οχήματα, ή από ουρμό σε πλοίο και φυσικά και αντιστρόφως.

Ειδική μνεία θα πρέπει να γίνει τελικά για την ανάπτυξη ειδικού εξοπλισμού των αυτοκινήτων μεταφοράς Ε/Κ που επιτρέπει και τη μεταφόρτωση ή την φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ.

Τέτοια οχήματα δίνουν μια πολύ μεγάλη ευελιξία επειδή το Ε/Κ μπορεί με το ίδιο μέσο που θα το μεταφέρει να φορτωθεί στην ακριβή θέση προελεύσεως ή προορισμού του όπου η εγκατάσταση του ειδικού εξοπλισμού θα ήταν οικονομικά απρόσφορη.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ Ε/Κ

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ανάπτυξη των αερομεταφορών γενικά οδήγησε και στην αντίστοιχη ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών αερομεταφορών.

Η αύξηση του ωφέλιμου φορτίου των α/ψ και της ταχύτητάς τους τα καθιστά πολύ αξιόλογο μεταφορικό μέσο. Έτσι το αεροπλάνο έχει πρακτικά επικρατήσει σα μέσο μεταφοράς:

- α) στο ταχυδρομείο
- β) στα ευπαθή και υπερπρώιμα προϊόντα
- γ) στα εμπορεύματα μεγάλης αξίας

Το σοβαρό μειονέκτημά του σα μέσο μεταφοράς είναι το κόστος. Ένα σύγχρονο B747-200 έχει π.χ. μια αξία της τάξεως των 45000000 δολλαρίων (1977). Αναγκαίο συνεπακόλουθο είναι η ανάγκη μεγιστοποίησης της απασχόλησης του α/ψ. Λέγεται χαρακτηριστικά ότι τα αεροπλάνα αποδίδουν όταν πετούν και όχι όταν βρίσκονται στο έδαφος.

Απο την άποψη της μορφής το Ε/Κ και οι παλλέτες, διακρίνονται βασικά σε μορφές κατάλληλες για:

- το άνω τμήμα του κήτους του αεροσκάφους
- το κάτω τμήμα του κήτους του αεροσκάφους
- οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, ορθογωνικής μορφής

Τα μέσα εδάφους που χρησιμοποιούνται είναι:

- ελκόμενα οχήματα ικανότητας ενός ή δύο Ε/Κ, συνήθως με κύλιστρα
- οχήματα με ανυψούμενα δάπεδα, συνήθως με κύλιστρα αυτοκινούμενα, ή ελκόμενα
- διατάξεις δοκών με κύλιστρα στα δάπεδα των α/ψ για την εύκολη μετακίνηση των φορτίων. Τα κύλιστρα πολλές φορές είναι αυτοκινούμενα ή τίθενται σε κίνηση με ειδικούς φορητούς μηχανισμούς.

Η ΜΕΘΟΔΟΣ RO-RO

Η διαδικασία φορτοεκφορτώσεως των Ε/Κ συνεπάγεται και χρόνο στους μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους. Όταν η διαδικασία αυτή δεν δεσμεύεται από ελέγχους, αποδεικνύεται πολλές φορές συμφέρουσα η μεταφορά του Ε/Κ πάνω σε πλαίσιο με τροχούς που ούρεται από αυτοκίνητο έλξης. Κάποτε δε και με το αυτοκίνητο έλξεως. Η φόρτωση του Ε/Κ γίνεται μια φορά επί της τροχοφόρου βάσεως. Η φορτοεκφόρτωση στο πλοίο ή σε σιδηροδρομικά οχήματα γίνεται κατά κανόνα με έλξη της βάσεως από οχήματα ελκυστήρες του μεταφορέα, ή του συγκοινωνιακού κόμβου, χωρίς χρησιμοποίηση του ανυψωτικού εξοπλισμού της τερματικής εγκαταστάσεως ή του μέσου. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ουσιαστική επιτάχυνση στη διακίνηση του Ε/Κ αλλά και στην απασχόληση του μεταφορικού μέσου.

Έχει επικρατήσει η ονομασία Ro-Ro που υπενθυμίζει αυτή την αυτοδυναμία. Η ονομασία αυτή χαρακτηρίζει τη μέθοδο αλλά και το μέσο.

Η ανάπτυξη της μεταφοράς Ε/Κ επί βάσεως με τροχούς οδήγησε στην ανάπτυξη:

- Ειδικών τροχοφόρων βάσεων-πλασιών με χαρακτηριστικό την οικονομία υλικού και την ευκολία συνδέσεως-αποσυνδέσεως με τα ελκόμενα οχήματα
- Ειδικών πλοίων με χαρακτηριστικό τη γενίκευση της οριζόντιας αποθηκείσεως
- Ειδικών σιδηροδρομικών οχημάτων.

Ανάλογα έχουν αναπτυχθεί και εγκαταστάσεις διακινήσεως, και εξοπλισμός ανυψώσεως-φορτοεκφορτώσεως. Ο εξοπλισμός αυτός είναι ανάλογος προς εκείνον των Ε/Κ με μικρή προσαύξηση ικανότητας για το πρόσθετο βάρος του τροχοφόρου πλαισίου.

Γενικά επιλέγεται η διακίνηση είτε με ελκυστήρες της τερματικής μονάδος, είτε με πλαισιωτές γερανογέφυρες (transtainerw).

Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Διάφοροι λόγοι οδήγησαν στην ανάπτυξη της μεθόδου μεταφοράς με φορτηγιδοφόρα πλοία. Οι κυριότεροι είναι:

- Η πραγματοποίηση μεγάλου όγκου μεταφορών φορτίων που δεν έχουν προέλευση ή και προορισμό ένα μόνο λιμάνι και μάλιστα σε μεγάλες αποστάσεις.

- Η συμφόρηση που παρατηρείται στα χερσαία συγκοινωνιακά δίκτυα διανομής, σε συνάρτηση με το γεγονός ότι η διανομή θα μπορούσε να γίνει με θαλάσσιους, ή ποτάμιους δρόμους, προς μικρότερα λιμάνια που δεν μπορούν να προσαράξουν μεγάλα πλοία.

Γεγονός που εμφανίζεται σε πολλές χώρες και που οφείλεται στο χαμηλότερο κόστος της δια θαλάσσης ή ποτάμιου μεταφοράς.

- Η συμφόρηση που παρατηρείται στα μεγάλα λιμάνια και που προκαλεί υπερβολικές καθυστερήσεις και άρα αυξήσεις του κόστους μεταφοράς

- Η έλλειψη σε αρκετές χώρες μεγάλων λιμανιών με αντίστοιχες εγκαταστάσεις για την ικανοποιητική εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων μεταφοράς Ε/Κ.

- Η περίπτωση να έχει το πλοίο φορτωθεί με προορισμό διάφορα λιμάνια οπότε η διαδικασία της εκφορτώσεως σε κάθε λιμάνι έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση του χρόνου και του κόστους μεταφοράς.

Ετσι λοιπόν καταλαβαίνουμε ότι η μοναδοποίηση του φορτίου αφορά τη συγκέντρωση των Ε/Κ που έχουν προορισμό μια φορτηγίδα που φορτώνεται και εκφορτώνεται αντίστοιχα στο

πλοίο. Η διαδικασία αυτή γίνεται έξω από το λιμάνι και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του χρόνου και του κόστους.

Οι φορτηγίδες συνήθως δεν είναι αυτοκινούμενες, αλλά ρυμουλκούνται με ρυμούλκες προς τα λιμάνια προελεύσεως ή προορισμού. Τα πλεονεκτήματα είναι:

- προσεγγίσεως σε λιμάνια μικρά, ακατάλληλα για μεγάλα πλοία

- χρήσεως υδατινών οδών με προορισμένα βάθη ναυσιπλοίας-περιορισμού των καθυστερήσεων και φορτοεκφορτώσεων και κυρίως περιορισμό των ενδεχομένων καθυστερήσεων που μπορούν να συμβούν σ'ένα λιμάνι από τη διακίνηση του υπόλοιπου φορτίου.

Είναι εξίσου χαρακτηριστικό ότι η μέθοδος οδήγησε σε μια παραλλαγή της τη μέθοδο των παντοφόρων φορτηγίδων που αναπτύχθηκε χάρη στη ναυπήγηση ρυμουλκών ανοικτής θάλασσας με μεγάλη ισχύ.

ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ = ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ

Τα Ε/Κ έχουν μια δομή που η ίδια αποτελεί ισχυρή συσκευασία του φορτίου και προστασία του. Έτσι ο πιο κοινός τύπος οχημάτων, οδικών και σιδηροδρομικών, είναι τα οχήματα πλατφόρμες που χρησιμοποιήθηκαν στην αρχή και εξακολουθούν και σήμερα να χρησιμοποιούνται σε μεγάλη έκταση. Η στερέωση των Ε/Κ γίνεται σε ειδικές προεξοχές ή με συρματόσχοινα και βοηθητική δοκό.

Ειδικά για τα οδικά οχήματα η πλατφόρμα μπορεί να είναι συρόμενη περίπτωση που συναντιέται όλο και πιο συχνά αφού έτσι επιτυγχάνεται μεγαλύτερη χρησιμοποίηση του ελκυστήρα. Τα οδικά οχήματα μπορεί να είναι και συνδυασμοί φορτηγού αυτοκινήτου και συρόμενου οχήματος. Τα οδικά οχήματα-πλατφόρμες μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά και άλλων φορτίων όπως ξυλείας, μηχανημάτων κ.λ.π.

Τα σιδηροδρομικά οχήματα μεταφοράς Ε/Κ είναι κατά το πλείστο σχεδιασμένα για να μεταφέρουν και άλλα φορτία. Ένα όχημα μεταφοράς Ε/Κ μπορεί να διαθέτει ειδικές αντιρρίδες συγκρατήσεως του Ε/Κ ή του φορτίου γενικά, ή ειδικά εξαρτήματα στερέωσης και ασφαλίσεως του Ε/Κ. Στους πιο εξελιγμένους τύπους η στερέωση του Ε/Κ δηλώνεται με το άναμμα δηλωτικών φώτων.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ PIGGY - BACK

Η μεταφορά του Ε/Κ δια του σιδηροδρόμου εξυπηρετεί γενικά απο την άποψη κόστους, κυρίως όμως διευκολύνονται οι διαδικασίες φορτοεκφορτώσεως στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Εξ'άλλου η μείωση των φορτοεκφορτώσεων έχει πρόδηλα σα συνέπεια τη μείωση του κόστους γι'αυτό άλλωστε αναπτύχθηκαν τα τροχοφόρα πλαίσια βάσεις. Και οι δύο στόχοι ικανοποιούνται απο ένα νέο τύπο σιδηροδρομικού οχήματος που αναπτύχθηκε για τη μεταφορά των Ε/Κ επι των τροχοφόρων βάσεων.

Το όχημα είναι ένας σκελετός επί φορείων, που διαθέτει ειδική υποδοχή για τους τροχούς της βάσης. Η φορτοεκφόρτωση του σιδηροδρομικού οχήματος γίνεται με τη βοήθεια του οχήματος έλξεως και ενός κινητού κεκλιμένου επιπέδου, ή αποβάθρας μετωπικής φορτώσεως.

Επίσης μπορεί να γίνεται με πλαγιοφόρτωση, με τη μέθοδο "prise par rincew". Ένα πρόσθετο πλεονέκτημα είναι η μείωση του αναγκαίου περιτυπώματος.

ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ

Τα Ε/Κ μεταφέρονται βασικά με τα ίδια αεροσκάφη που μεταφέρουν επιβάτες. Ο πιο κοινός τρόπος είναι η χρησιμοποίηση του κάτω χώρου του αεροσκάφους, που στο πάνω μέρος μεταφέρει επιβάτες. Τα αμιγώς φορτηγά αεροσκάφη διαθέτουν και τα δύο καταστρώματα για την τοποθέτηση φορτίου εκτός βέβαια αν η πλήρωση του ενός καταστρώματος υπερκαλύπτει το ωφέλιμο φορτίο.

Είναι, εξ'άλλου, αξιοσημείωτη η ανάπτυξη τύπων και αντιστοίχων βοηθητικών μέσων που επιτρέπουν τη μετατροπή ενός αεροσκάφους απο επιβατικό σε φορτηγό και αντίστροφα, σε μικρό χρονικό διάστημα. Κατά την διαδικασία αυτή τα καθίσματα βγαίνουν απο το αεροσκάφος.

Είναι φανερό ότι με τον τρόπο αυτό μια αεροπορική εταιρεία μπορεί να μειώσει σημαντικά το κόμιστρο της εμπορευματικής μεταφοράς, επειδή έτσι και αλλιώς το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών του δρομολογίου αντιστοιχεί στην προγραμματισμένη πτήση. Τα φορτία τοποθετούνται σε παλλέτες ή εμπορευματοκιβώτια ειδικής μορφής για το κάτω κήτος.

Η μεγάλη ταχύτητα των αεροσκαφών οδηγεί σε υψηλή

παραγωγικότητα που σε μερικές περιπτώσεις μπορεί να συγκριθεί με την παραγωγικότητα μικρών παντοπόρων πλοίων.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Η μοναδοποίηση στα φορτία οδήγησε στη διαμόρφωση ειδικών χώρων για τη στοιβαγή τους στα πλοία και αργότερα στη ναυπήγηση ειδικών πλοίων που προσφέρονται ειδικά για τη μεταφορά Ε/Κ.

Η κυριώτερη επιταγή ήταν η διαμόρφωση διαφραγμάτων με τα οποία το κήτος χωρίσθηκε σε κυψέλες, για την αντιστήριξη και την προστασία των Ε/Κ.

Τα ειδικά σκάφη που ναυπηγήθηκαν προσαρμόστηκαν περισσότερο στις ειδικές απαιτήσεις των Ε/Κ. Η παράλληλη εξ'άλλου ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων και η ανάπτυξη ειδικών ευκολιών φορτοεκφορτώσεως απλοποίησαν τον εξοπλισμό των πλοίων αυτών.

Αξιοποιήθηκε επίσης ο χώρος του πάνω καταστρώματος, που ελεύθερος πια από διάφορα στοιχεία εξοπλισμού έχει 3 και 4 σειρές Ε/Κ.

Εξ'άλλου αναπτύχθηκαν σημαντικά, τα πλοία μεταφοράς τροχοφόρων αυτοκινήτων, ή απλών πλαίσιων βάσεων (trailers, container chassis). Τα πλοία Ε/Κ χωρίζονται σήμερα σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

- πλοία που μεταφέρουν μόνο Ε/Κ και που η φορτοεκφόρτωσή τους γίνεται με ανυψωτικά μέσα (Lo-Lo)
- τα πλοία που τα φορτία τους βασικά είναι τροχοφόρα αυτοκίνητα ή ελκόμενα (Ro-Ro)

Υπάρχουν και μικτοί τύποι πλοίων.

Άλλοι τύποι πλοίων που έχουν αναπτυχθεί είναι τα φορτηγιδοφόρα όπου το μοναδοποιημένο φορτίο είναι μια ολόκληρη φορτιγίδα.

ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ (ΚΙΒΩΤΙΟΦΟΡΑ)

Τα σύγχρονα πλοία Ε/Κ είναι κυψελωτά. Διαφράγματα χωρίζουν το κήτος σε κυψέλες, όπου τοποθετούνται τα Ε/Κ. Κατά τη φόρτωση τα βαρύτερα Ε/Κ τοποθετούνται χαμηλότερα. Τα Ε/Κ ασφαλίζονται με πύρρους σε ειδικές υποδοχές των καταστρωμάτων, ή μέσα στις κυψέλες με δοκούς οδηγούς. Πολλά

πλοία διαθέτουν ανελκυστήρες κατακόρυφης και οριζόντιας κίνησης για τις εσωτερικές μετακινήσεις των Ε/Κ.

ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ

Στα οχηματαγωγά πλοία η αποθήκευση είναι γενικά οριζόντια. Η φορτοεκφόρτωση γίνεται με τα μέσα διακινήσεως των Ε/Κ στα οδικά δίκτυα. Το φορτίο βρίσκεται πάνω σε ουρόμενη βάση.

Ελκυστήρες τοποθετούν τα trailers στα καταστρώματα του πλοίου ή τα παραλαμβάνουν. Φυσικά μεταφέρονται και μικρότερα οχήματα.

Ετσι η μεταφορά του φορτίου ουσιαστικά γίνεται χωρίς αλλαγή μέσου. Τα καταστρώματα συνήθως επικοινωνούν με ράμπες. Η είσοδος-έξοδος γίνεται απο μια πρυμναία-θύρα που κλείνει με θύρα ράμπα.

Πολλά απο τα πλοία Ro-Ro μεταφέρουν στο ανώτερο συνήθως κατάστρωμα Ε/Κ που η φορτοεκφόρτωσή τους γίνεται με τη μέθοδο Lo-Lo. Τα πλοία Ro-Ro χρησιμοποιούνται συνήθως για μικρές διαδρομές. Ένα αξιόλογο χαρακτηριστικό είναι η απλότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων που απαιτούν. Η φορτοεκφόρτωση απαιτεί μικρό χρονικό διάστημα. Τελευταίοι τύποι είναι κατάλληλοι και για τη μεταφορά οιδηροδρομικών οχημάτων, ή μόνο για οιδηροδρομικά οχήματα.

ΤΕΡΜΑΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Άλλος παράγοντας που αναφέρεται στις συνδυασμένες μεταφορές είναι ο παράγων "τερματικές εγκαταστάσεις", ο σχεδιασμός των οποίων πρέπει να λαμβάνει υπ'όψην τα εξής:

- την ύπαρξη εξοπλισμού κατάλληλου για τη φορτοεκφόρτωση και τη μεταφόρτωση
- την ύπαρξη δυνατότητας διακινήσεως μηχανικού εξοπλισμού μετακινήσεως των Ε/Κ για προσωρινή αποθήκευση.
- την ανάγκη σταθμών ελέγχου της διακινήσεως

Το χαρακτηριστικό των τερματικών εγκαταστάσεων είναι μεγάλοι ελεύθεροι χώροι εύκολα προσπελάσιμοι απο τα συγκοινωνιακά μέσα που ενώνονται στον κόμβο. Οι τερματικές εξ'άλλου εγκαταστάσεις φιλοξενούν και μια σημαντική διοικητική δραστηριότητα κρατικού και ιδιωτικού φορέα, αφού

εκεί θα πρέπει να γίνουν :

- τελωνειακοί έλεγχοι και εκτελωνισμός
- υγειονομικοί έλεγχοι
- έλεγχοι ασφαλείας
- διαδικασίες διανομής
- διαδικασίες παραλαβής-αποστολής κενών Ε/Κ

Ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει η διαδικασία της διανομής, ή αντίστροφα συλλογής των φορτίων. Τερματικές εξ'άλλου ευκολίες μπορεί να προσφέρονται και σε πολλούς μικρούς σταθμούς κόμβους διευκολύνοντας τη διανομή η συγκέντρωση των φορτίων.

Ο χώρος που θα χρησιμοποιηθεί είναι στοιχείο που έχει οικονομική αξία και όχι σπάνια ένα πρόσθετο, μη οικονομικό κόστος. Έτσι ο μελετητής θα πρέπει να επιχρήσει την ορθολογική αξιοποίησή του.

Στο χερσαίο χώρο μιας τερματικής εγκατάστασης Lo-Lo πρέπει να προβλέπονται:

- δάπεδο εναποθέσεως έμφορτων Ε/Κ και τροχοφόρων βάσεων
- δάπεδο εναποθέσεως άμφορτων Ε/Κ
- στεγασμένοι χώροι για την παράδοση και την παραλαβή των εξαγόμενων και εισερχόμενων αντίστοιχα εμπορευμάτων από τη συγκεκριμένη τερματική μονάδα
- τελωνείο και χώρος εναποθέσεως Ε/Κ που θα περάσουν τελωνειακό έλεγχο
- χώρος για γραφεία
- διάφοροι βοηθητικοί χώροι.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην Ελλάδα οι συνδυασμένες μεταφορές παρουσιάζουν μια ανάπτυξη η οποία μέρα με τη μέρα εκουγχρονίζεται όλο και περισσότερο. Προγράμματα που στέλνονται απο την Ε.Ο.Κ. έχουν σαν αποτέλεσμα να προσαρμόζεται ο Ελλαδικός χώρος όλο και περισσότερο στις διεθνείς απαιτήσεις. Αυτή τη στιγμή τα περισσότερα προγράμματα τα δέχεται ο Ο.Σ.Ε. και αμέσως μετά έρχονται οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Δε μπορούμε τώρα να αναφέρουμε κάτι συγκεκριμένο, και αυτό γιατί τα προγράμματα αυτά μέρα με τη μέρα βελτιώνονται, και προσαρμόζονται όλο και περισσότερο στα τωρινά διεθνή δεδομένα. Σίγουρο είναι πάντως, ότι η Ελλάδα μέσα στο 1992 είναι υποχρεωμένη να κάνει πολλές και σημαντικές αλλαγές. Στη συνέχεια θα δοθεί μια συνοπτική αλλά ολοκληρωμένη εικόνα για τις μεταβολές που συνεπάγεται για τις μεταφορές η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ, μέχρι το τέλος του 1992, και να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις που αναμένεται να έχει αυτή τόσο για τον ίδιο τον κλάδο των μεταφορών όσο και για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΟΥ ΕΠΕΡΧΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΙΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για τις μεταφορές οι μεταβολές που επέρχονται με την ενοποίηση θα είναι σημαντικές παρά το γεγονός, ότι οι περισσότερες από αυτές δεν είναι νέες, αλλά επανάληψη ρυθμίσεων που προβλέπονται στη ΣΡ. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για τις ειδικές ρυθμίσεις της ΣΡ με τις οποίες εισάγεται η " κοινή πολιτική " μεταφορών (άρθρα 74-84) και για τις γενικές ρυθμίσεις με τις οποίες εξασφαλίζονται και για τις μεταφορές η ελευθερία εγκατάστασης, η ελευθερία παροχής υπηρεσιών (άρθρα 52, 58, 59 και 60), και οι συνθήκες ανταγωνισμού (άρθρα 85 και 86).

Με την ενοποίηση δύο είναι, ουσιαστικά, τα νέα στοιχεία που εισάγονται για τις μεταφορές. Το πρώτο είναι η επαναβεβαίωση και, κυρίως, η επιτάχυνση του ρυθμού υλοποίησης της κοινής πολιτικής μεταφορών που προβλέπεται στη ΣΡ και, το δεύτερο, η ρητή αναγνώριση ότι οι αερομεταφορές αποτελούν οπωσδήποτε μέρος της κοινής αυτής πολιτικής μεταφορών. Από αυτή την άποψη οι σημαντικότερες από τις μεταβολές που επέρχονται στον κλάδο των μεταφορών, και που περιλαμβάνονται στη ΛΒ -και υιοθετούνται στην ΕΕΠ-αφορούν τις " διακοινοτικές οδικές και αεροπορικές μεταφορές". Στη μελέτη αυτή (όπως διευκρινίζεται στη μελέτη) δεν καλύπτονται οι θαλάσσιες μεταφορές εσωτερικού, ενώ οι οιδηροδρομικές δεν επηρεάζονται άμεσα από την ενοποίηση. Είναι χαρακτηριστικό ότι, στα πλαίσια της ενοποίησης, καμιά νέα ρύθμιση δεν έχει προωθηθεί μέχρι τώρα για τις οιδηροδρομικές μεταφορές.

Αν και οι ρυθμίσεις που έχουν μέχρι σήμερα υιοθετηθεί για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς αφορούν περισσότερο τις " διακοινοτικές " και λιγότερο τις διεθνείς-μεταφορές με τρίτες χώρες- και τις εθνικές μεταφορές, εντούτοις, πιστεύεται ότι η ενοποίηση θα επιφέρει σημαντικές μεταβολές και στις εθνικές μεταφορές.

Μεταβολές στις οδικές μεταφορές

Στις οδικές μεταφορές δεν εισάγονται νέες ρυθμίσεις με

την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς. Εκείνο που σαφώς εισάγεται με την ενοποίηση είναι η βούληση για την υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών που προβλέπεται στη ΣΡ. Όλα τα θέματα των οδικών μεταφορών, που προωθούνται για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, αφορούν κατά κύριο λόγο αναθεώρηση υφιστάμενων νομοθετικών πράξεων, ή συντόμευση του χρόνου εφαρμογής των όσων προβλέπονται σε αυτές. Κατ' επέκταση αυτό σημαίνει ότι η υποχρέωση για την υλοποίηση των πράξεων αυτών θα ίσχυε και αν ακόμη δεν είχε υιοθετηθεί η ΕΕΠ. Στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές οι σημαντικότερες μεταβολές που επέρχονται αφορούν στην ελευθερία κινήσεως, στην είσοδο στο επάγγελμα, στην ελεύθερη εγκατάσταση, στην πολιτική κομίστρων, στην εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας των οδηγών και στην εναρμόνιση των φορολογικών επιβαρύνσεων των ΔΧΦΑ.

- Ελευθερία κινήσεως. Από την 1 Ιανουαρίου 1993 οι διακοινοτικές μεταφορές είναι ελεύθερες. Θα πραγματοποιούνται χωρίς να χρειάζεται προηγουμένως η έκδοση ειδικών αδειών (κοινοτικών ή διμερών). Μεταφορές θα μπορεί να κάνει οποιοσδήποτε πληροί τις προϋποθέσεις της Οδηγίας 74/561/ΕΟΚ.

Ελεύθερη, επίσης, θα είναι η εκτέλεση μεταφορών σε μια χώρα - μέλος από κοινοτικούς μεταφορείς άλλης χώρας.

-Είσοδος στο επάγγελμα. Από την 1 Ιανουαρίου 1993 η είσοδος στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων θα γίνεται σύμφωνα με τις Οδηγίες 74/561/ΕΟΚ και 77/796/ΕΟΚ. Σύμφωνα με αυτές την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων μπορεί να αποκτήσει κάθε φυσικό και νομικό πρόσωπο ικανοποιεί τις ακόλουθες τρεις προϋποθέσεις: αξιοπιστία, οικονομική επιφάνεια και επαγγελματική ικανότητα. Σημειώνεται, ότι ο καθορισμός των κριτηρίων για το πότε πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές επαφίεται, σε μεγάλο βαθμό στην διακριτική ευχέρεια των χωρών-μελών. Για την Ελλάδα η μεταβολή αυτή έχει ουσιαστική σημασία, επειδή το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, μέχρι το τέλος του 1988 που εκδόθηκαν τα τρία προεδρικά διατάγματα για την εναρμόνιση της σχετικής νομοθεσίας, ήταν κλειστό.

-Ελεύθερη εγκατάσταση. Το δικαίωμα της εγκατάστασης επιχειρήσεων οδικών μεταφορών μιας χώρας-μέλους στο έδαφος μιας άλλης χώρας μέλους βασίζεται στις γενικές διατάξεις των άρθρων 52-58 της ΣΡ, στις οποίες βασίζεται και η εγκατάσταση οποιασδήποτε άλλης επιχείρησης. Στην Ελλάδα ισχύει η ελευθερία αυτή με τον όρο ότι η επιχείρηση δεν θα έχει δικά της μεταφορικά μέσα. Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 3 για την

απόκτηση ΔΧΦΑ χρειάζεται άδεια κυκλοφορίας, η οποία χορηγείται από την πολιτεία μόνο όταν διαπιστωθεί ότι υπάρχει ανάγκη για την αύξηση της συνολικής μεταφορικής ικανότητας.

Φυσικά, μια κοινοτική επιχείρηση που εγκαθίσταται στην Ελλάδα μπορεί να αγοράσει κάποιες από τις υφιστάμενες άδειες.

-Πολιτική κομίστρων. Στα κόμιστρα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων η εναρμόνιση της πολιτικής συνίσταται στην υιοθέτηση του συστήματος του ναύλου αναφοράς (reference tariff), ή του αμφορριακού ναύλου (bracket tariff), αν αυτό συμφωνηθεί μεταξύ δύο ή περισσότερων χωρών-μελών. Το πρώτο σύστημα προάγει την ανταγωνιστικότητα, ενώ το δεύτερο ενισχύει την σταθερότητα της αγοράς.

-Η εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας. Η εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας των οδηγών των αυτοκινήτων-οχημάτων διέπεται από τους Κανονισμούς 3820 και 3821 της 20ης Δεκεμβρίου 1985 και αποβλέπει στην εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού αλλά και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των συνθηκών εργασίας. Για την Ελλάδα αναμένεται να προκύψει κάποια αύξηση του εργατικού κόστους στις μεταφορές όχι τόσο από την θεσμική εναρμόνιση, όσο από την προώθηση του τρόπου ελέγχου της εφαρμογής όσων προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο.

-Η φορολογική εναρμόνιση. Η φορολογική εναρμόνιση των ΔΧΦΑ αποβλέπει αφενός στην εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αφετέρου στο σωστό καταλογισμό του κόστους υποδομής. Με την εναρμόνιση αναμένεται αύξηση στο φόρο καυσίμων στην Ελλάδα.

Υπολογίζεται ότι οι διαφορές στο επίπεδο και στη δομή της φορολογίας (φόρος καυσίμων, τέλη κυκλοφορίας, διόδια) μεταξύ των χωρών-μελών επηρεάζουν κατά 5-10% το κόστος εκμετάλλευσης.

Επειδή στα πλαίσια της εναρμόνισης θα ισχύσει η αρχή της εδαφικότητας και στα τέλη κυκλοφορίας (ισχύει de facto για τα διόδια και το φόρο στο ντήζελ), για την Ελλάδα αυτό μάλλον θα επιφέρει μείωση των εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού, λόγω της σχετικής γεωγραφικής θέσης της χώρας.

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η υιοθέτηση της δέσμης των μέτρων για την απελευθέρωση

της αγοράς των αερομεταφορών αποτελεί μια σημαντική εξέλιξη για τον κλάδο αφού με αυτήν ανατρέπεται ένα καθεστώς που ίσχυε για περισσότερα από σαράντα χρόνια. Οι σημαντικότερες μεταβολές που επέρχονται με τις τέσσερις νομοθετικές πράξεις που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο στις 14 Δεκεμβρίου 1987, αφορούν τον καθορισμό των ναύλων-Οδηγία 87/602/ΕΟΚ-και τον ανταγωνισμό -Κανονισμοί (ΕΟΚ)/3975/87 και (ΕΟΚ)/3976/87.

Στον καθορισμό των ναύλων η σημαντικότερη μεταβολή είναι η εισαγωγή των "ζωνών τιμολογίων". Πιο συγκεκριμένα για κάθε τακτική γραμμή, μεταξύ δύο χωρών-μελών, θα ισχύουν δύο ζώνες ελαστικότητας ως προς τον καθορισμό των ναύλων, η απλή (90-65% του ναύλου μεταφοράς) και η ζώνη μεγάλης έκπτωσης (65-45% του ναύλου μεταφοράς). Με το νέο τρόπο καθορισμού των ναύλων υπάρχει η ευχέρεια να χορηγούνται εκπτώσεις στην τιμή του ναύλου αναφοράς (economy) που θα κυμαίνεται από 10-35%, αν εμπίπτει στη ζώνη των πολύ φθηνών εισιτηρίων.

Η ευχέρεια που δίνεται στις αεροπορικές εταιρείες να καθορίζουν ελεύθερα οποιαδήποτε τιμή, αρκεί αυτή να είναι μέσα στα όρια που θεσπίστηκαν για κάθε ζώνη, αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση της τιμής του εισιτηρίου τουλάχιστον σε ορισμένες γραμμές. Η μείωση της τιμής των εισιτηρίων σε συνδυασμό και με τη διεύρυνση του κύκλου των ατόμων, που πληρούν τις προϋποθέσεις για να αγοράσουν εισιτήριο που να εμπίπτει σε μια από τις δύο ζώνες έκπτωσης, αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της αεροπορικής κίνησης.

Σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας σημειώνεται ότι με την Οδηγία του Συμβουλίου 87/602/ΕΟΚ ανατράπηκε η αναλογία του 50-50%, που ίσχυε με τις διμερείς συμβάσεις στην κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ των δύο αεροπορικών γραμμών που εξυπηρετούσαν μια συγκεκριμένη γραμμή. Με τις νέες ρυθμίσεις, που ισχύουν από τις αρχές του 1988, οιασδήποτε από τους δύο αερομεταφορείς μπορεί να αυξήσει την χωρητικότητα που προσφέρει, υπό τον όρο ότι η αύξηση αυτή δεν θα υπερβαίνει το 55% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας στα δύο πρώτα χρόνια από την ισχύ της απόφασης και το 60% στον τρίτο χρόνο.

Για την πρόσβαση στην αγορά, οι πιο σημαντικές από τις ρυθμίσεις που θεσπίζονται με την πιο πάνω απόφαση (87/602/ΕΟΚ) είναι η πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης, η σύνδεση μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων, ο συνδυασμός σημείων και η πραγματοποίηση μεταφορών μεταξύ δύο χωρών-μελών εκτός από εκείνη στην οποία έχει την έδρα της η αεροπορική εταιρεία (δικαίωμα 5ης ελευθερίας).

Η χαλάρωση των περιορισμών που ίσχυαν στον καθορισμό των ναύλων, σε συνδυασμό με την πολλαπλή ανάθεση, αναμένεται να οδηγήσει σε ένταση του ανταγωνισμού. Ο ανταγωνισμός, που από

δυοπωλιακός μετατρέπεται σε ολιγοπωλιακό, θα είναι εντονότερος στις γραμμές που υπάρχει μεγάλη και σταθερή κίνηση, στις νέες γραμμές που θα έχουν προορισμό τα περιφερειακά αεροδρόμια άλλων χωρών-μελών, καθώς και στις γραμμές που θα επιτρέπουν την άσκηση του δικαιώματος της 5ης ελευθερίας και συνδυασμού σημείων.

Η διαδικασία εφαρμογής και ιδιαίτερα οι εξαιρέσεις εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, που εισάγονται με τους δύο Κανονισμούς (ΕΟΚ)/3975/87 και (ΕΟΚ)/3976/87 αφορούν, αντίστοιχα, τις αποφάσεις που λαμβάνονται από τους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς για συνεργασία σε τεχνικής φύσεως θέματα και τις συμβάσεις ορισμένου χρόνου, που υπογράφονται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες για κοινοπρακτικής φύσεως συνεργασίες.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Το συμπέρασμα από την ανάλυση που γίνεται στη μελέτη, είναι ότι η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ θα έχει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα για την ελληνική οικονομία.

Όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι οι Έλληνες χρήστες των υπηρεσιών μεταφοράς αναμένεται να ωφεληθούν το ίδιο περίπου που θα ωφεληθούν και οι χρήστες των άλλων χωρών-μελών. Για τους μεταφορείς οι ενδείξεις είναι, ότι θα ωφεληθούν οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων και η ΟΑ δεν θα έχει απώλειες μεγαλύτερες από εκείνες που θα είχε χωρίς την ενοποίηση.

Το οικονομικό όφελος για την ελληνική οικονομία το 1987, υπολογίζεται ότι θα ήταν της τάξεως των 24000 εκατ. δρχ. περίπου. Το ποσό αυτό αν και αντιστοιχεί στο 0,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, θεωρείται ως ιδιαίτερα σημαντικό, αφού θα προέκυπτε από την ενοποίηση μόνο στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές που συμβάλλουν κατά 3%, περίπου, στο σχηματισμό του ΑΕΠ της χώρας. Από το ποσό αυτό το άμεσο όφελος (που θα προέκυπτε από την κατάργηση των εμποδίων) υπολογίζεται σε 40% του συνόλου και το έμμεσο όφελος (από τις οικονομίες κλίμακας και την αύξηση της αποτελεσματικότητας της οικονομίας) το υπόλοιπο 60%.

Οι επιπτώσεις για τους οδικούς μεταφορείς

Οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων αναμένεται όχι μόνο να επιβιώσουν (στο πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον που συνεπάγεται η ενοποίηση) αλλά να έχουν και οικονομικό όφελος.

Εκτιμάται ότι το άμεσο όφελος που θα προέκυπτε για τους Έλληνες οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων το 1987 -αν είχε ολοκληρωθεί η ενοποίηση- θα ήταν 3650 εκατομ. δραχ.

Το συμπέρασμα για την πραγματοποίηση οικονομικού οφέλους από τους οδικούς μεταφορείς, φαίνεται ότι ισχύει παρά την αναμενόμενη μικρή αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ, παρά τις μη αισιόδοξες προοπτικές για την επιτυχία της προσπάθειας που γίνεται για την οργάνωση των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων σε μεγάλες επιχειρηματικές μονάδες και παρά την μη παράλληλη προώθηση της απελευθέρωσης του κλάδου στο εσωτερικό της χώρας.

Στην αξιολόγηση αυτή αντικατοπτρίζεται κυρίως η παραδοχή, ότι το κόστος εκμετάλλευσης των ελληνικών ΔΧΦΑ θα εξακολουθεί και μετά την ενοποίηση να είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο κόστος εκμετάλλευσης των φορτηγών των άλλων κοινοτικών χωρών.

Βέβαια, γίνεται δεκτό ότι η διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης θα είναι μικρότερη από τη σημερινή. Η σύγκλιση αυτή θεωρείται αποτέλεσμα τόσο της αναμενόμενης μείωσης του κόστους των φορτηγών των άλλων κοινοτικών χωρών, όσο και της αύξησης του κόστους των ελληνικών ΔΧΦΑ.

Η αύξηση του κόστους των ελληνικών ΔΧΦΑ αντανακλά με τη σειρά της την παραδοχή ότι η αύξηση που αναμένεται να προκύψει από την εναρμόνιση των φορολογικών επιβαρύνσεων και των συνθηκών εργασίας των οδηγών των φορτηγών αυτών θα είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη μείωση που αναμένεται να προκύψει από τις άλλες μεταβολές που επέρχονται με την ενοποίηση.

Η αύξηση όμως αυτή (αν και θα περιορίσει τη διαφορά που υπάρχει σήμερα στις τιμές που προσφέρουν τα ελληνικά και τα ξένα φορτηγά) δεν αναμένεται να οδηγήσει στην απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που έχουν, ως προς την τιμή, τα ελληνικά ΔΧΦΑ. Εκτιμάται ότι κάποια διαφορά υπέρ των ελληνικών φορτηγών θα διατηρηθεί και μετά τις πιθανές προσαρμογές που συνεπάγεται η κατάργηση των εμποδίων.

Η διατήρηση της διαφοράς αυτής στο κόστος εκμετάλλευσης, σε συνδυασμό και με την κατάργηση των εμποδίων, αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση της συμμετοχής των ελληνικών ΔΧΦΑ στην εκτέλεση του κοινοτικού μεταφορικού έργου και κατ' επέκταση στην αύξηση του κανονικού κέρδους (normal profit) των οδικών

μεταφορέων που θα επιβιώσουν.

Κατωτέρω συνοψίζονται οι επιπτώσεις των επί μέρους μεταβολών, που επέρχονται με την ενοποίηση, στο καθεστώς που διέπει τις διακοινοτικές οδικές εμπορεύματικές μεταφορές.

Η εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας

Η εναρμόνιση στις κοινωνικές συνθήκες αναμένεται να επηρεάσει θετικά τις συνθήκες εργασίας των οδηγών των ΔΧΦΑ, την οδική ασφάλεια και γενικά την εξασφάλιση των δικαιωμάτων τους και (εκ πρώτης όψεως) αρνητικά το κόστος εκμετάλλευσης των φορτηγών.

Βέβαια, σε σημαντικό βαθμό, η αύξηση του κόστους θα είναι πλασματική. Με την εναρμόνιση θα λαμβάνεται ρητά υπόψη και ένα μέρος των δαπανών, το οποίο σήμερα, λανθασμένα, δεν συνυπολογίζεται στο κόστος λειτουργίας των ΔΧΦΑ. Ως τέτοιες δαπάνες, ενδεικτικά, αναφέρονται το κόστος των πρόσθετων ωρών εργασίας και το κόστος που συνεπάγεται η μειωμένη οδική ασφάλεια.

Απο αυτή την άποψη η διαφάνεια που εισάγεται με την εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας των οδηγών των ΔΧΦΑ (παρά την φαινομενική αύξηση του κόστους) δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις και για την εξυγίανση της αγοράς των οδικών εμπορεύματικών μεταφορών.

Η εναρμόνιση των φορολογικών επιβαρύνσεων

Όπως αναφέρθηκε η εναρμόνιση των φορολογικών επιβαρύνσεων των ΔΧΦΑ αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά τα έσοδα του κράτους από τα τέλη κυκλοφορίας και αυξητικά το κόστος εκμετάλλευσης των φορτηγών από την αύξηση του φόρου καυσίμων. Η Ελλάδα με την αρχή της εδαφικότητας θα εισπράττει αναλογικά λιγότερα τέλη κυκλοφορίας από τα κοινοτικά φορτηγά, που θα κυκλοφορούν στον ελληνικό χώρο, σε σύγκριση με το ποσό που θα καταβάλλουν τα ελληνικά ΔΧΦΑ στις άλλες κοινοτικές χώρες. Η υιοθέτηση της αρχής της εδαφικότητας συνεπάγεται μεταφορά πόρων από χώρα σε χώρα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για τους ίδιους τους μεταφορείς η υιοθέτηση της αρχής της εδαφικότητας δεν φαίνεται και τόσο σημαντική. Οι μεταφορείς θα εξακολουθούν να καταβάλλουν τέλη κυκλοφορίας, όπως και με την ισχύουσα αρχή της εθνικότητας.

Η μόνη διαφορά θα είναι ότι τα τέλη κυκλοφορίας αντί να καταβάλλονται στη χώρα που έχουν την έδρα τους θα καταβάλλονται στη χώρα της οποίας η υποδομή χρησιμοποιείται.

Σχετικά με το φόρο καυσίμων σημειώνεται, ότι αφού στην Ελλάδα ο φόρος στο ντίζελ είναι χαμηλότερος από τον αντίστοιχο μέσο φόρο των άλλων χωρών μελών, η εναρμόνιση θα έχει ως συνέπεια την αύξηση του φόρου αυτού και, επομένως, την ανάλογη επιβάρυνση του κόστους εκμετάλλευσης των ελληνικών ΔΧΦΑ. Στις διακοινοτικές, όμως, μεταφορές η σημασία της αύξησης αυτής στο κόστος εκμετάλλευσης μετριάζεται από το γεγονός ότι, τα καύσιμα γενικά αγοράζονται από τις χώρες από τις οποίες διέρχονται τα ΔΧΦΑ, στις οποίες ο φόρος στο ντίζελ είναι ήδη υψηλότερος.

Η εναρμόνιση της πολιτικής κομίστρων

Η εναρμόνιση της πολιτικής κομίστρων δεν φαίνεται να συνεπάγεται ουσιαστικές μεταβολές. Παρά το γεγονός ότι τα "κόμιστρα καθορίζονται ως αμφοριακά" (Ν. 383/71), στην πράξη οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά κατά το χρόνο της συμφωνίας του ναύλου φαίνεται ότι παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωσή του. Στην πράξη η διαμόρφωση τείνει πιο πολύ προς το σύστημα του ναύλου αναφοράς, προς το οποίο τείνει και η αντίστοιχη πολιτική και προωθείται από την ΕΟΚ, παρά προς το σύστημα του αμφοριακού κομίστρου. Αν με την υιοθέτηση του ναύλου αναφοράς περιορισθεί και ο "εγγενής" στο σύστημα αυτό κίνδυνος του αθέμιτου ανταγωνισμού, τότε η εναρμόνιση της τιμολογιακής πολιτικής θα αποτελεί θετική εξέλιξη για τους

Ελληνες μεταφορείς.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για την ΟΑ, οι ενδείξεις είναι ότι η κάποια ευελιξία που εισάγεται με την δέσμη των τεσσάρων νομοθετικών πράξεων που υιοθετήθηκαν για τις διακοινοτικές τακτικές αερομεταφορές αποτελεί μια απειλή αλλά και μια ευκαιρία. Η απειλή συνίσταται στο ότι με την κατάργηση των διμερών συμβάσεων (που περιόριζαν μέχρι σημείου εξαφάνισης τον ανταγωνισμό ως προς τους ναύλους και την πρόσβαση στην αγορά) η ΟΑ θα χάσει την αρκετά αποτελεσματική προστασία που απολαμβάνει σήμερα.

Η ευκαιρία συνίσταται στο ότι (με δοσμένη τη σημασία που δίνεται από την Ελλάδα στην επιβίωση της ΟΑ) η απειλή που συνεπάγεται η ενοποίηση μπορεί να αποτελέσει τον καταλύτη για να ξεπεραστεί η μακρόχρονη δυστοκία στην λήψη των αποφάσεων που χρειάζονται για την εξυγίανσή της. Όπως αναφέρεται και προηγουμένα, η ανάγκη για τη λήψη των μέτρων που θα οδηγήσουν στην εξυγίανση της ΟΑ παραμένει εξίσου πειστική ακόμη και αν δεν υπήρχε η προοπτική της ενοποίησης. Η θέση της ΟΑ (αν δεν εκουχρονισθεί εγκαίρως) θα χειροτερεύσει ακόμη και αν δεν προχωρήσει η ολοκλήρωση της αγοράς των αερομεταφορών της ΕΟΚ.

Είναι σαφές ότι η διαπίστωση αυτή δεν αφορά μόνο τις διακοινοτικές τακτικές αερομεταφορές, αλλά το σύνολο του δικτύου που εξυπηρετεί η ΟΑ. Από αυτή την άποψη το νέο στοιχείο που προκύπτει με την ενοποίηση είναι ότι αν δεν ληφθούν εγκαίρως τα απαραίτητα μέτρα η θέση της ΟΑ θα χειροτερεύσει και στο ευρωπαϊκό τμήμα του δικτύου της, που μέχρι τώρα αποτελούσε το πιο κερδοφόρο τμήμα του δικτύου που εκμεταλλευόταν.

Από την μέχρι τώρα εμπειρία, και ιδιαίτερα την εμπειρία των ΗΠΑ, προκύπτει ότι η απελευθέρωση των αερομεταφορών ευνοεί τις σχετικά μεγάλες και αποτελεσματικές αεροπορικές εταιρείες. Εκ πρώτης όψεως ο ανταγωνισμός που εισάγεται με την χαλάρωση των περιορισμών, που ίσχυαν στον καθορισμό των ναύλων και την πρόσβαση στην αγορά, δεν ευνοεί την ΟΑ που είναι μια σχετικά μικρή και όχι ιδιαίτερα αποτελεσματική εταιρεία.

Σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις, όπως αυτές που ισχύουν στην αγορά των διεθνών αερομεταφορών, η χωρίς φραγμούς απελευθέρωση οδηγεί σε εξοντωτικό ανταγωνισμό. Στις περιπτώσεις αυτές οι τιμές στην αρχή μειώνονται μέχρι να εξαφανισθούν οι εταιρείες με την μικρότερη οικονομική επιφάνεια. Στη συνέχεια οι εταιρείες, που επιβιώνουν,

αυξάνουν τις τιμές ανάλογα με την μονοπωλιακή τους δύναμη ή τις μεταξύ τους συμφωνίες.

Μακροχρόνια, ο ολιγοπωλιακός ανταγωνισμός συνεπάγεται την επικράτηση των μεγάλων και καλά οργανωμένων εταιρειών.

Οι προοπτικές οι οποίες επιβεβαιώνονται και με την μέχρι τώρα εμπειρία των ΗΠΑ είναι ότι με την υιοθέτηση κανόνων για περισσότερο ανταγωνισμό, ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών θα μειώνεται αν δεν υπάρχει κάποιος μηχανισμός ελέγχου του αθέμιτου ανταγωνισμού. Στη δέσμη των μέτρων που έχει υιοθετηθεί για τις αεροπορικές μεταφορές σαφώς υπάρχει ένας τέτοιος μηχανισμός, που περιορίζει σημαντικά τις δυνατότητες αξιοποίησης της κυρίαρχης θέσης των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών. Οι πιο ορατές διαστάσεις του μηχανισμού αυτού είναι οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να ικανοποιούνται για να επιτραπεί η μείωση των ναύλων, η αύξηση της χωρητικότητας, η καθιέρωση νέων γραμμών σε περιφερειακά αεροδρόμια, η 5η ελευθερία και ο συνδυασμός σημείων καθώς σημείων καθώς και οι εξαιρέσεις που υιοθετούνται για τις αερομεταφορές από την εφαρμογή ορισμένων κανόνων ανταγωνισμού. Οι εξαιρέσεις αφορούν τις αποφάσεις που λαμβάνονται στα πλαίσια διεθνών οργανισμών και αποβλέπουν στη συνεργασία σε τεχνικής φύσεως θέματα ((ΕΟΚ)/3975/87) και τις συμβάσεις ορισμένου χρόνου, που υπογράφονται προαιρετικά από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες και αποβλέπουν σε κοινοπρακτικής φύσεως συνεργασίες ((ΕΟΚ)/3976/87).

Στην υιοθέτηση του ελεγκτικού αυτού μηχανισμού αντικατοπτρίζονται η προσπάθεια για την πρόληψη των πιθανών αρνητικών επιπτώσεων του ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού και η ισχυρή βούληση των χωρών-μελών για την εξασφάλιση της επιβίωσης των flag carrying αεροπορικών τους εταιρειών.

Με δεδομένο το πλαίσιο αυτό οι ενδείξεις για την ΟΑ είναι, ότι μπορεί να επιβιώσει στο πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον που συνεπάγεται η ενοποίηση στις αερομεταφορές. Οι πιο σημαντικές από τις ενδείξεις αυτές είναι:

- Τα σχετικά -σε σύγκριση με τις αποτελεσματικές εταιρείες των άλλων χωρών-μελών- μεγαλύτερα περιθώρια που έχει για μείωση του κόστους και αύξηση της παραγωγικότητάς της.

- Η μέση αμοιβή εργασίας στην Ελλάδα είναι γενικώς χαμηλότερη από την αντίστοιχη μέση αμοιβή στις άλλες χώρες της ΕΟΚ. Αφού σε γενικές γραμμές έχει τις ίδιο ανταγωνιστικό πλαίσιο και της ίδιας τεχνολογίας αεροπλάνα, μεγάλη διαφορά στην παραγωγικότητα δεν δικαιολογείται παρά μόνο με τις διαφορές που παρατηρούνται στο δίκτυο που εκμεταλλεύεται.

Αυτό για την ΟΑ σημαίνει ότι το ανά απασχολούμενο μέσο

κόστος εργασίας μπορεί να είναι χαμηλότερο από ότι στις εταιρείες των άλλων χωρών-μελών.

- Στην Ευρωπαϊκή αγορά, όπου το 70% περίπου των επιβατών, που έχουν προέλευση /προορισμό την Ελλάδα, μεταφέρονται με πτήσεις charter η ΟΑ όχι μόνο επιβιώνει αλλά είναι και κερδοφόρα. Σημειώνεται ότι η αγορά των charters είναι πλήρως απελευθερωμένη.

- Το σχετικά μεγάλο μέσο μήκος των γραμμών του ευρωπαϊκού δικτύου της ΟΑ αποτελεί θετικό παράγοντα για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν τα δικαιώματα της 5ης ελευθερίας και του συνδυασμού των σημείων.

Βέβαια, προϋπόθεση για την επιβίωση της ΟΑ είναι ότι θα ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την εξυγίανσή της πριν από την λήξη των μεταφορικών περιόδων που έχουν εξασφαλισθεί.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ δεν αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές μεταφορές εκτός από ορισμένα θέματα, όπως οι συνδυασμένες μεταφορές. Το γεγονός ότι η μεταφορική δραστηριότητα των σιδηροδρόμων περιορίζονται μέσα στα εθνικά σύνορα κάθε χώρας καθιστά ανεφάρμοστες πολλές από τις ρυθμίσεις που γίνονται για την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών.

Στις μεταφορές που εκτελούνται με τους σιδηροδρόμους δεν παρουσιάζονται προβλήματα, ούτε υπάρχουν ποσοτικοί περιορισμοί για να χρειάζεται απελευθέρωση. Τα όποια θέματα υπάρχουν ρυθμίζονται ικανοποιητικά από τις συμβάσεις που υπογράφονται στα πλαίσια της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων.

Για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους οι προοπτικές είναι ότι με την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών μπορεί να επιταχυνθεί ο ρυθμός χρηματοδότησης του προγράμματος εκσυγχρονισμού. Πέρα από την αναδιάρθρωση των σχετικών ταμείων αυτό βασίζεται και στο ότι για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων ενδιαφέρονται πραγματικά όλες οι χώρες-μέλη, πράγμα που δεν φαίνεται να ισχύει για τα προγράμματα που αφορούν τον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Συνοψίζοντας, η ενοποίηση της αγοράς των μεταφορών της

ΕΟΚ αναμένεται να έχει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα για την ελληνική οικονομία. Οι ενδείξεις είναι ότι οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων θα καρπωθούν ένα μέρος από το όφελος αυτό, ενώ η ΟΑ δεν αναμένεται να έχει απώλειες μεγαλύτερες από αυτές που θα είχε χωρίς την ενοποίηση. Το συμπέρασμα, για θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, ισχύει ανεξάρτητα από το όφελος που αναμένεται να προκύψει για την Ελλάδα από την ταυτόχρονη με την ενοποίηση υιοθέτηση της αρχής της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΝΟΠΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ

Η ενοποίηση της αγοράς γενικά

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

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και η Λευκή Βίβλος

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (ΕΕΠ) [19], στην οποία αντικατοπτρίζεται η βούληση των χωρών-μελών της Κοινότητας για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μέχρι το τέλος του 1992, είναι το αποτέλεσμα στο οποίο κατέληξε το Συμβούλιο (Φεβρουάριος 1986) μετά από μακρές συζητήσεις πάνω στη Λευκή Βίβλο (ΛΒ) [3]. Η ΛΒ, που ετοιμάστηκε από την Επιτροπή και δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 1985, αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη μέχρι τώρα προσπάθεια για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ. Από πολλές απόψεις η ΛΒ αποτελεί ένα πλήρες πρόγραμμα το οποίο καλύπτει όλες τις κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Το πρόγραμμα αυτό:

- Αποσκοπεί στην άρση όλων των φυσικών, τεχνικών και δημοσιονομικών εμποδίων που θέτουν φραγμούς στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών, εμπορεύσιμων υπηρεσιών, κεφαλαίων και ατόμων στον Κοινοτικό χώρο.

- Μεθοδεύει την υλοποίηση των πιο πάνω στόχων με συγκεκριμένα μέτρα: προετοιμασία, συζήτηση, υιοθέτηση και εφαρμογή 300 περίπου νομοθετικών πράξεων, με τις οποίες αίρονται τα εμπόδια που διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν.

- Υιοθετεί ένα σαφές χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των 300 νομοθετικών πράξεων μέχρι το τέλος του 1992.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι με τις τροποποιήσεις που έγιναν στη Συνθήκη της Ρώμης (ΣΡ), με την ΕΕΠ διευκολύνεται σημαντικά η προώθηση της υλοποίησης όσων περιλαμβάνονται στη ΛΒ.

Απο τη σκοπιά που εξετάζεται το θέμα στη μελέτη αυτή ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διατάξεις της ΕΕΠ, οι οποίες αφορούν την "οικονομική και κοινωνική συνοχή" και τη λήψη ενός μεγάλου αριθμού αποφάσεων με "ειδική πλειοψηφία".

Ενιαία αγορά και οικονομικό όφελος

Με την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς αναμένεται ότι θα προκύψει κάποιο πρόσθετο οικονομικό όφελος για την Κοινότητα, που δεν μπορεί να υλοποιηθεί όσο η αγορά της ΕΟΚ παραμένει κατακερματισμένη σε δώδεκα "εθνικές" αγορές. Η ύπαρξη του οφέλους αυτού, καθώς και η μεθοδολογία για την ποσοτική εκτίμηση του μεγέθους του, σε γενικές γραμμές, βασίζεται στην ίδια οικονομική θεωρία στην οποία βασίζεται και η απόφαση για την κατάργηση των δασμών στα εμπορεύματα. Αυτό φαίνεται ότι ισχύει ιδιαίτερα στην περίπτωση ωφέλειας που αναμένεται ότι θα προκύψει από την απελευθέρωση του διακοινοτικού εμπορίου των "εμπορεύσιμων" υπηρεσιών.

Πιο συγκεκριμένα η ύπαρξη των εμποδίων που αναφέρονται πιο πάνω συνεπάγεται κάποιο κόστος για την Κοινοτική οικονομία, το οποίο αντανακλάται στην τιμή/κόστος των αγαθών και υπηρεσιών που προσφέρονται. Η άρση των εμποδίων θα επηρεάσει πτωτικά, άμεσα και έμμεσα, την τιμή/κόστος. Η άρση αυτή σημαίνει ότι αποφεύγονται και οι δαπάνες (π,χ. για τον έλεγχο των εμπορευμάτων ως προς το αν πληρούν τις προδιαγραφές που ισχύουν σε κάθε χώρα-μέλος) και το κόστος των καθυστερήσεων που γίνονται στα σύνορα για διάφορους λόγους (π.χ. έλεγχος διαβατηρίων, έλεγχος για συνάλλαγμα, συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων, έλεγχος για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά είναι εφοδιασμένα με την ειδική άδεια και το σχετικό πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου που επιβαρύνουν άμεσα την τιμή/κόστος των αγαθών που διακινούνται).

Πέρα, όμως, από τη μείωση αυτή του κόστους μείωση αναμένεται να προκύψει:

(α) από την αύξηση της παραγωγικότητας που συνεπάγεται η βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού

(β) από τις μεγαλύτερες ευκαιρίες για την πραγματοποίηση "οικονομιών κλίμακας",

(γ) από την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος και

(δ) από άλλους παρόμοιας φύσεως παράγοντες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, για ορισμένες υπηρεσίες (π.χ. μεταφορές), μείωση του κόστους αναμένεται και από τον περιορισμό της κρατικής παρέμβασης (deregulation), που σχεδόν αυτόματα συνεπάγεται η ενοποίηση.

Σχετικά με το μέγεθος του οικονομικού οφέλους που αναμένεται ότι θα προκύψει από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ, οι πιο σχετικές εκτιμήσεις /ενδείξεις είναι αυτές που δίνονται στις μελέτες [8], [10], [11] και κυρίως στη [14].

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αυτές, οι οικονομίες (savings), που αναμένεται να προκύψουν στην Κοινότητα των 12 από την ενοποίηση, κυμαίνονται από 175 έως 255 δισ. ECU's. Τα ποσά αυτά ανέρχονται στο 4% και 6%, αντίστοιχα, του Ακαθάρτου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) των 12 χωρών-μελών.

Μια άλλη σχετική ένδειξη για το μέγεθος της αναμενόμενης ωφέλειας είναι και η εκτίμηση που δίνεται επίσης στη [14], ότι με την ενοποίηση το ΑΕΠ της Κοινότητας, στην περίοδο μέχρι το 1992, θα αυξάνεται κατά 1% περίπου το χρόνο ταχύτερα από ότι θα αυξανόταν χωρίς την ενοποίηση.

Σε ό,τι αφορά την κατανομή του οικονομικού οφέλους που αναμένεται να προκύψει μεταξύ των καταναλωτών και των παραγωγών, μεταξύ των διαφόρων κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων, ουσιαστικά μόνον υποθέσεις μπορεί να γίνουν.

Η πρώτη υπόθεση είναι, ότι οι καταναλωτές/χρήστες θα ωφεληθούν περισσότερο από τις επιχειρήσεις που παράγουν τα αγαθά και τις υπηρεσίες. Η μείωση της τιμής θα αυξήσει το πραγματικό εισόδημα των καταναλωτών και θα περιορίσει τα περιθώρια κέρδους ανά μονάδα προϊόντος των επιχειρήσεων. Η δεύτερη υπόθεση είναι ότι, ενώ οι καταναλωτές σε γενικές γραμμές θα ωφεληθούν το ίδιο σε όλες τις χώρες-μέλη, δεν φαίνεται ότι θα ισχύσει το ίδιο και με τις επιχειρήσεις.

Σχετικά με τις επιχειρήσεις, αν και δεν υπάρχουν τέτοιες φύσεως εκτιμήσεις, γίνεται δεκτό ότι εκείνες των "κεντρικών" και ανεπτυγμένων χωρών της Κοινότητας θα ωφεληθούν από την ενοποίηση περισσότερο από τις επιχειρήσεις των "περιφερειακών" και λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών της ΕΟΚ. Γίνεται δηλαδή δεκτό ότι οι κεντρικές χώρες με τις ανεπτυγμένες υποδομές, τις μεγάλες, καθιερωμένες και καλά οργανωμένες επιχειρήσεις, βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση από όσο οι αντίστοιχες επιχειρήσεις των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών, για να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται με την ενοποίηση. Η υπόθεση αυτή σημαίνει ότι, αν δεν ληφθούν παράλληλα διορθωτικά μέτρα, με την ενοποίηση θα διευρυνθεί το χάσμα που υπάρχει στο επίπεδο ανάπτυξης

ανάμεσα στις αναπτυγμένες και λιγότερο αναπτυγμένες χώρες της Κοινότητας.

Για να αποφευχθεί μια τέτοια ανεπιθύμητη εξέλιξη, αλλά και για να εξασφαλιστεί η υποστήριξη όλων των χωρών-μελών προς την κατεύθυνση της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, με την ΕΕΠ (τίτλος 5) υιοθετείται ταυτόχρονα και η αρχή της "οικονομικής και κοινωνικής συνοχής". Με την υιοθέτηση της αρχής αυτής ουσιαστικά μπορούμε να πούμε ότι παράλληλα με την ενοποίηση πρέπει να γίνει προσπάθεια όχι μόνο για να αποφευχθεί η διεύρυνση του χάσματος, αλλά και για να εξασφαλιστεί η σταδιακή σύγκλιση των οικονομιών των χωρών της Κοινότητας, η οποία θεωρείται ως προϋπόθεση για την ανώδυνη ένταξη των λιγότερο αναπτυγμένων μελών της στην Ένιαία Αγορά.

Η απόφαση για την αναμόρφωση και το διπλασιασμό των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων μέχρι το 1993 [Περιφερειακό, Κοινωνικό και Γεωργικό (τμήμα Προσανατολισμού)] αποβλέπει ακριβώς στην εξασφάλιση των πόρων και των μέσων που θα επιτρέψουν τη σύγκλιση των οικονομιών των χωρών-μελών. Πιο συγκεκριμένα στην περίοδο 1988-1992 το σύνολο των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων προβλέπεται ότι θα αυξηθεί από 7,8 δισ. ECU's περίπου το 1988 σε 13,0 δισ. το 1992. Στην ίδια περίοδο οι εισπράξεις της Ελλάδας από τα ταμεία αυτά προβλέπεται ότι θα αυξηθούν από 0,9 δισ. το 1988 σε 1,4 δισ. περίπου το 1992.

Για την Ελλάδα η αναμόρφωση των διαρθρωτικών ταμείων σημαίνει, ότι μέχρι το 1992 μπορεί να απορροφήσει συνολικά σχεδόν 500 δισ.δραχ. περισσότερα από εκείνα που θα εισέπραττε χωρίς την αναμόρφωσή τους. Τα ποσά αυτά είναι πέρα από εκείνα τα οποία δικαιούται να απορροφήσει από τα ΜΟΠ και τις άλλες πηγές άντλησης πόρων που εξακολουθούν να υπάρχουν.

Στο σημείο αυτό αξίζει να διευκρινιστεί, ότι με την αναμόρφωση των διαρθρωτικών ταμείων δεν εξασφαλίζεται αυτόματα και η σύγκλιση των οικονομιών των μελών της Κοινότητας. Απλώς δίνεται η ευχέρεια στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες της ΕΟΚ να επιταχύνουν την κάλυψη των κενών που έχουν στις υποδομές, στην οργάνωση της αγοράς και σε άλλους τομείς οι οποίοι σχετίζονται άμεσα με την ενοποίηση της αγοράς. Σε μεγάλο βαθμό η σύγκλιση θα εξαρτηθεί από την ικανότητα των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών, να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που δίνει ο διπλασιασμός των πόρων των διαρθρωτικών ταμείων.

Η ενοποίηση της αγοράς στις μεταφορές

Η κοινή πολιτική μεταφορών της ΕΟΚ

Απο την αρχή διευκρινίζεται ότι απο αυτά που περιλαμβάνονται στη ΛΒ και υιοθετούνται στην ΕΕΠ για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ, ουσιαστικά δύο είναι τα νέα στοιχεία. Το πρώτο είναι η αναγνώριση της ανάγκης για την επιτάχυνση του ρυθμού υλοποίησης της "κοινής πολιτικής μεταφορών", που προβλέπεται στη ΣΡ, και το δεύτερο η ρητή αναγνώριση, ότι οι αερομεταφορές αποτελούν οπωσδήποτε μέρος της κοινής πολιτικής μεταφορών. Σε μεγάλο βαθμό η πρόσθετη βαρύτητα που απέκτησαν αυτά τα δύο νέα στοιχεία με την ένταξη του κλάδου των μεταφορών στην ΕΕΠ οφείλεται και στις σχετικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, καθώς και στις παράλληλες ενέργειες (που γίνονται) για την για την απελευθέρωση του Διεθνούς Εμπορίου Υπηρεσιών (ΔΕΥ) στα πλαίσια της GATT.

Πιο συγκεκριμένα, στην επιτάχυνση του ρυθμού πραγματοποίησης της Κοινής πολιτικής μεταφορών, θετικά επέδρασε και η καταδικαστική για το Συμβούλιο απόφαση του Δικαστηρίου το 1985 (υπόθεση 13/83). Το Συμβούλιο που παραπέμφθηκε στο Δικαστήριο απο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καταδικάστηκε διότι απέτυχε να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση της Κοινής πολιτικής μεταφορών. Για τις αερομεταφορές παρόμοιο θετικό ρόλο έπαιξαν οι αποφάσεις του Δικαστηρίου κατά το 1974 και το 1986 (υπόθεση 209/84). Με την πρώτη απόφαση αναγνωρίζεται ότι και οι αερομεταφορές διέπονται απο την ΣΡ, ενώ με τη δεύτερη επιβεβαιώνεται ότι δεν εξαιρούνται απο τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού που ισχύουν για τις άλλες επιχειρήσεις.

Οι προσπάθειες που άρχισαν στα πλαίσια της General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) το 1987 (Uruguay Round), για την απελευθέρωση του ΔΕΥ, επέδρασαν πολύ θετικά και στην επιτάχυνση του ρυθμού πραγματοποίησης της Κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΟΚ.

Παρά το γεγονός ότι και οι προσπάθειες της GATT τείνουν προς την ίδια κατεύθυνση προς την οποία τείνουν και οι αντίστοιχες της ΕΟΚ, εντούτοις, υπάρχουν διαφορές ανάμεσά τους. Βέβαια και για την GATT στόχος είναι η σταδιακή άρση των υπάρχόντων φυσικών, θεσμικών, τεχνικών και κάθε άλλης μορφής εμποδίων στη διακίνηση των υπηρεσιών. Στόχος είναι να ισχύσει και για το διεθνές εμπόριο υπηρεσιών ό,τι ισχύει ήδη και για το διεθνές εμπόριο αγαθών. Παρα το στοχο αυτο, όμως, η πρόοδος που σημειώθηκε μέχρι τώρα περιορίζεται στην

υποχρέωση των μελών της να καταρτίσουν μελέτη για τις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει σε κάθε χώρα η απελευθέρωση του εμπορίου των διαφόρων υπηρεσιών και κατ' επέκταση στη διαμορφωση των " εθνικών θέσεων " στις συζητήσεις που γίνονται περιοδικά στα πλαίσια της GATT.

Σημειώνεται ότι οι θέσεις των χωρών - μελών της ΕΟΚ στις συζητήσεις που γίνονται στην GATT γενικά αντικατοπτρίζονται στις "Κοινοτικές θέσεις", που έχουν ήδη διαμορφωθεί για το ΔΕΥ. Με βάση τη διαδικασία που ακολουθείται στη διαμόρφωση των Κοινοτικών θέσεων γίνεται δεκτό, ότι οι τελικές Κοινοτικές θέσεις όχι μόνο δεν θα είναι ασυμβίβαστες με τις αντίστοιχες εθνικές θέσεις των χωρών - μελών αλλά σε μεγάλο βαθμό θα αποτελούν τη συνισταμένη των θέσεων αυτών.

Στο σημείο αυτό αξίζει να υπογραμμισθεί, ότι στις συζητήσεις που γίνονται στη GATT η ΕΟΚ θέτει πολύ πιο αυστηρές προϋποθέσεις για την απελευθέρωση του ΔΕΥ από τις προϋποθέσεις που θέτει η ΕΕΠ για το εσωτερικό της Κοινότητας.

Σε ό,τι αφορά τις επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, της απελευθέρωσης της αγοράς μεταφορών στις χώρες-μέλη, τα πιο πάνω σημαίνουν ότι αυτές θα είναι πολύ πιο σημαντικές στην περίπτωση της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ από ό,τι θα είναι στην περίπτωση της απελευθέρωσης του ΔΕΥ (στα πλαίσια της GATT).

Η Κοινή πολιτική μεταφορών της ΕΟΚ βασίζεται στις γενικές και ειδικές ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στη ΣΡ. Οι ρυθμίσεις - αποφάσεις, οδηγίες και κανονισμοί που έχουν υιοθετηθεί μέχρι τώρα για τις μεταφορές και εκείνες που αναμένεται να ισχύσουν μέχρι το 1992, βασίζονται σ' αυτές τις γενικές και ειδικές ρυθμίσεις.

Οι γενικές ρυθμίσεις φυσικά δεν αφορούν μόνο τις μεταφορές αλλά και τις άλλες υπηρεσίες, καθώς και διάφορες δραστηριότητες. Από τις γενικές ρυθμίσεις, εκείνες που κυρίως αφορούν τις μεταφορές είναι εκείνες που εξασφαλίζουν το δικαίωμα εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών (άρθρα 52, 58, 59 και 60), καθώς και εκείνες που εξασφαλίζουν τις συνθήκες ανταγωνισμού στην " αγορά " των μεταφορών (άρθρα 85 και 86).

Οι ειδικές ρυθμίσεις για τις μεταφορές στη ΣΡ περιλαμβάνονται στα άρθρα 74 έως και 84. Στα άρθρα αυτά και για λόγους που σχετίζονται με το μεταφορικό σύστημα των έξι ιδρυτικών χωρών της ΕΟΚ, η Κοινή πολιτική μεταφορών περιορίζεται στις οδικές, τις οδοδρομικές και τις ποτάμιες.

Με την ΕΕΠ οι αεροπορικές μεταφορές σαφώς περιλαμβάνονται στην Κοινή πολιτική μεταφορών.

Ο σημαντικότερος λόγος για την περιορισμένη υλοποίηση

της Κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΟΚ είναι ότι όσα προβλέπονταν στη ΣΡ αντικατόπτριζαν κυρίως τα προβλήματα και τις δυνατότητες που χαρακτήριζαν, την εποχή εκείνη, τα συστήματα μεταφορών των έξι ιδρυτικών χωρών - μελών που υπέγραψαν τη ΣΡ.

Με την είσοδο των νέων χωρών στην Κοινότητα, η υλοποίηση της Κοινής πολιτικής μεταφορών έγινε ακόμη πιο δύσκολη, μια και τα συμφέροντα και κυρίως οι δυνατότητες των χωρών αυτών ήταν διαφορετικές. Με τη διεύρυνση της εοκ παράγοντες όπως η απόσταση, η έλλειψη κοινών ούνδρων (π.χ. Ελλάδα), η δομή και το επίπεδο ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών, και άλλοι, παρόμοιας φύσεως, παράγοντες απέκτησαν μια πρόσθετη βαρύτητα.

Για χώρες όπως η Ελλάδα οι σημαντικότερες προσαρμογές που επέρχονται με την ΕΕΠ αφορούν τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Διευκρινίζεται ότι παράλληλα με τις προσαρμογές αυτές, με τις οποίες επιταχύνεται η διαδικασία άρσης των θεσμικών, τεχνικών και φυσικών εμποδίων που αντιμετωπίζονται στη διακίνηση των υπηρεσιών μεταφοράς, καταβάλλεται προσπάθεια και διατίθενται πόροι, γενικά, για τη σύγκλιση των οικονομιών των κρατών-μελών. Για τις μεταφορές η πιο ορατή διάσταση αυτής της προσπάθειας, τουλάχιστον για την Ελλάδα, μέχρι πρόσφατα ήταν η χρηματοδότηση των έργων υποδομής των μεταφορών από τα διάφορα ταμεία της ΕΟΚ. Με τον Κανονισμό "για τη χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης σε έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών", που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 8 Δεκεμβρίου 1988, η προσπάθεια αυτή αποκτά πρόσθετη βαρύτητα και περιεχόμενο.

Ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών
και οικονομικό όφελος

Η ενοποίηση της αγοράς μεταφορών αποβλέπει στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μεταφοράς σε όλες τις χώρες της ΕΟΚ, χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα ή την έδρα της επιχείρησης.

Κατ' επέκταση, με την ενοποίηση επιδιώκεται η άρση όλων των εμποδίων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς σε Κοινοτικό επίπεδο. Με την ενοποίηση αναμένεται αύξηση της αποτελεσματικότητας του συστήματος μεταφορών και μείωση του κόστους μεταφοράς, που θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της οικονομίας της Κοινότητας.

Απο τη μέχρι τώρα εμπειρία και ιδιαίτερα απο την εμπειρία που αποκτήθηκε με την εκπόνηση μελετών, γίνεται δεκτό, ότι η ποσοτική εκτίμηση του οικονομικού οφέλους, που αναμένεται να προκύψει για την Κοινοτική οικονομία απο την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ, είναι εξαιρετικά δύσκολη.

Για μελέτες όπως η παρούσα, όπου οι εκτιμήσεις γίνονται απο τη σκοπιά ενός μόνο κλάδου, αποτελούν απλές ενδείξεις.

Οπωσδήποτε, παρά τη δυσκολία αυτή, η προσπάθεια κρίνεται απολύτως απαραίτητη, τόσο για την εξασφάλιση των οποιονδήποτε ενδείξεων μπορεί να αποκτηθούν όσο και για το σαφή καθορισμό του πλαισίου ανάλυσης.

Οι ποσοτικές εκτιμήσεις προϋποθέτουν ένα σαφές θεωρητικό πλαίσιο ανάλυσης -μεθοδολογία-, στο οποίο εξειδικεύονται οι υποθέσεις και εξασφαλίζεται η συνέπεια των εκτιμήσεων. Η υιοθέτηση όμως ενός θεωρητικού πλαισίου ανάλυσης είναι εξίσου απαραίτητη και για τις ποιοτικές φύσεως εκτιμήσεις.

Στη μελέτη αυτή η αξιολόγηση ουσιαστικά βασίζεται σε ποιοτικής φύσεως κριτήρια. Παρόλα αυτά το πλαίσιο ανάλυσης των επιπτώσεων, απο την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών, στην ελληνική οικονομία θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι προσεγγίζει προς αυτό της "μερικής ισορροπίας" (partial equilibrium), που υιοθετείται και στις μελέτες, για την αξιολόγηση των αντίστοιχων επιπτώσεων στην Κοινοτική οικονομία. Σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό, το μέγεθος που μεγιστοποιείται είναι το καθαρό όφελος (net welfare gains) που αναμένεται να προκύψει για την Ελληνική Οικονομία απο την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ. Το καθαρό αυτό όφελος είναι το αλγευρικό άθροισμα του οφέλους που αναμένεται να προκύψει για τους χρήστες/καταναλωτές των υπηρεσιών μεταφοράς και για τους μεταφορείς/παραγωγούς των υπηρεσιών αυτών. Αν το άθροισμα είναι θετικό, η ενοποίηση θα είναι επωφελής για την Ελληνική Οικονομία, ενώ αν είναι αρνητικό θα είναι επιζήμια.

Για την Κοινοτική Οικονομία η ενοποίηση της αγοράς μεταφορών με βάση τα αποτελέσματα των μελετών που έχουν γίνει μέχρι τώρα θα είναι θετική. Ενδεικτικά σημειώνεται, ότι με τις εκτιμήσεις που γίνονται το καθαρό οικονομικό όφελος για την Κοινότητα από την άρση των εμποδίων που υπάρχουν στις μεταφορές (στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι θαλάσσιες) κυμαίνεται από 3,0 έως 4,8 δισ. ECU's με την πρώτη μέθοδο εκτίμησης και 3,4 έως 6,9 δισ. ECU's με τη δεύτερη μέθοδο εκτίμησης. Οι υποθέσεις στις οποίες βασίζονται οι εκτιμήσεις αυτές είναι, ότι με την ενοποίηση το κόστος (τιμές) παροχής των υπηρεσιών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα μειωθεί κατά 5% και των αεροπορικών κατά 10%.

Τέλος, για την πληρέστερη κατανόηση της σημασίας που έχει η ενοποίηση της αγοράς μεταφορών και κατ' επέκταση η μείωση της τιμής που συνεπάγεται η ενοποίηση αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένες από τις διαστάσεις που χαρακτηρίζουν τις υπηρεσίες μεταφορών αποκτούν μια εντελώς πρόσθετη βαρύτητα. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό με την "εμπορεύσιμη" ή μη διάσταση των υπηρεσιών μεταφοράς. Η διάκριση αυτή βασίζεται στο αν η παροχή τους ρυθμίζεται ή όχι από τις συνθήκες της αγοράς, εμπορεύσιμες ή όχι. Εμπορεύσιμες χαρακτηρίζονται κυρίως οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τα οδικά, αεροπορικά και θαλάσσια μεταφορικά μέσα ΔΧ και ως ένα βαθμό οι υπηρεσίες που παρέχουν ορισμένα τμήματα της υποδομής των μεταφορών (αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμοι κλπ.). Αντίθετα η εμπορεύσιμη διάσταση υπηρεσιών, όπως αυτές που προσφέρουν οι αστικές συγκοινωνίες και (για χώρες όπως η Ελλάδα με μικρή διερχόμενη (transit) κίνηση) οι σιδηρόδρομοι, είναι πολύ περιορισμένη.

Στις εμπορεύσιμες υπηρεσίες μεταφορών η μείωση της τιμής, πέρα από το γεγονός ότι επηρεάζει έμμεσα την ανταγωνιστική θέση των προϊόντων που μεταφέρονται, επηρεάζει άμεσα και την ανταγωνιστική θέση των ίδιων των επιχειρήσεων που προσφέρουν τις υπηρεσίες αυτές. Οι επιχειρήσεις που προσφέρουν τις υπηρεσίες αυτές σε χαμηλότερη τιμή αναμένεται να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Για τις διεθνείς εμπορεύσιμες υπηρεσίες μεταφορών αυτό σημαίνει ότι οι επιχειρήσεις μεταφορών της χώρας που τις προσφέρουν σε χαμηλότερη τιμή θα αυξήσουν τη συμμετοχή τους στην εκτέλεση του διεθνούς εμπορευματικού μεταφορικού έργου (θα αυξήσουν τις εξαγωγές των υπηρεσιών αυτών) τόσο στις άλλες Κοινοτικές όσο και στις τρίτες χώρες.

Με τη μείωση της τιμής στις μη εμπορεύσιμες υπηρεσίες θα υπάρξει μείωση και στην τιμή των αγαθών που μεταφέρονται, μια και το κόστος μεταφοράς ενσωματώνεται στο κόστος των αγαθών αυτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι μεταφορές ως οικονομικός κλάδος

Μια ένδειξη για το μέγεθος και τη σημασία των μεταφορών ως οικονομικού κλάδου δίνεται από τους δείκτες που συνήθως χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό. Ως τέτοιοι δείκτες θεωρούνται η απόλυτη και σχετική θέση του κλάδου σε σχέση με τα αντίστοιχα συνολικά μεγέθη της οικονομίας και ειδικότερα σε σχέση με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), τις Ακαθάριστες Επενδύσεις Πάγιου Κεφαλαίου (ΑΕΚΠ).

Μεταφορικό έργο

Όπως έχει ήδη σημειωθεί, οι μεταφορές σαφώς παίζουν πολύ πιο σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των άλλων κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων από ότι φανερώνουν οι δείκτες που οριοθετούν το μέγεθος των μεταφορών ως αυτόνομου οικονομικού κλάδου. Αναγνωρίζεται (και όχι μόνο στην Ελλάδα) ότι το κριτήριο για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών δεν είναι τόσο η άμεση συμβολή τους στο σχηματισμό του ΑΕΠ ή στην απασχόληση, όσο η αποτελεσματική ικανοποίηση με οικονομικά κριτήρια των αναγκών που έχουν οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες για υπηρεσίες μεταφορών και, ίσως, η πραγματοποίηση εξαγωγών υπηρεσιών μεταφορών.

Για τη σημασία των επιμέρους κλάδων μεταφορών αντιπροσωπευτικότερος θεωρείται ο δείκτης της συμμετοχής τους στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου της χώρας.

Βέβαια στην ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών καθοριστικό -θετικό ή αρνητικό- ρόλο παίζουν οι άλλοι παράγοντες. Τα τελευταία χρόνια μερικοί από αυτούς, λ.χ. η προστασία του περιβάλλοντος, η ανάγκη εξοικονόμησης ενέργειας

και ιδιαίτερα υγρών καυσίμων και του περιορισμού των τροχαίων ατυχημάτων, απέκτησαν μια εντελώς πρόσθετη σημασία. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι αυτό στον καθορισμό της προτεραιότητας για τα διάφορα μεταφορικά μέσα, που μπορούν να εξυπηρετήσουν μια συγκεκριμένη ανάγκη. Για παράδειγμα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, που κατά τεκμήριο ρυπαίνουν λιγότερο το περιβάλλον και καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα ανά μονάδα εκτελούμενου έργου, έχουν προτεραιότητα έναντι των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων.

Οι υπηρεσίες μεταφορών, εφόσον δεν είναι δυνατό να αποθηκευθούν, καταναλώνονται ταυτόχρονα με την παραγωγή τους και στον τόπο παραγωγής τους, όπως συμβαίνει και με τις άλλες υπηρεσίες. Αυτό, σε συνδιασμό με το γεγονός ότι η προσφορά είναι βραχυχρόνια σταθερή, ενώ η ζήτηση μεταβάλλεται τυχαία στον χρόνο, οδηγεί σχεδόν αναπόφευκτα σε ανισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης. Το μέγεθος της ανισορροπίας εξαρτάται από το μέγεθος των διακυμάνσεων της ζήτησης, της κατεύθυνσης της ροής, από την προέλευση/προορισμό της κίνησης και άλλους παρόμοιους φύσεως παράγοντες. Οι μεγάλες ανεπάρκειες -κυκλοφοριακές συμφορμές- που συχνά παρατηρούνται σε ορισμένα τμήματα της υποδομής, ταυτόχρονα με την υπερεπάρκεια που παρατηρείται σε άλλα τμήματα της υποδομής, είναι αποτέλεσμα των ιδιομορφιών που χαρακτηρίζουν την προσφορά και τη ζήτηση των υπηρεσιών μεταφοράς, αλλά και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζονται στην έγκαιρη και προγραμματισμένη κατασκευή της σχετικής υποδομής.

Παρά το γεγονός, ότι η σχετική μονάδα μέτρησης του μεταφορικού έργου (ζήτησης) είναι χιλιομετρικοί τόνοι ή χιλιομετρικοί επιβάτες, που πραγματοποιήθηκαν στη μονάδα του χρόνου (ροή), και όχι αθροιστικά οι χιλιομετρικοί τόνοι και οι χιλιομετρικοί επιβάτες, που πραγματοποιήθηκαν μέσα σ' ένα χρόνο, εντούτοις οι εκτιμήσεις που δίνονται στον παρακάτω πίνακα αντανακλούν το σύνολο του μεταφορικού έργου, που πραγματοποιήθηκε μέσα στα συγκεκριμένα χρόνια.

Πέρα από αυτό οι εκτιμήσεις δίνουν επίσης εικόνα και των εξελίξεων που σημειώθηκαν όσον αφορά τη συμμετοχή των επιμέρους κλάδων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, σ' ότι αφορά τις επιβατικές μεταφορές, η συμμετοχή των οδικών μεταφορών ξεπέρασε το 87% και εξακολουθεί να κερδίζει έδαφος. Αυτό οφείλεται στα ΙΧΕΑ, που η συμμετοχή τους αυξήθηκε από 16,1% το 1965, σε 29,0% το 1975, 34,4% το 1980 και 41,2% το 1986, ενώ η συμμετοχή των λεωφορείων μειώθηκε από 60,2% το 1965, σε 53,4% το 1975 και 46,2% το 1986. Στη μεγάλη αύξηση που παρουσιάζει η συμμετοχή των ΙΧΕΑ στην εκτέλεση του υπεραστικού επιβατικού μεταφορικού έργου κατά την περίοδο 1965-86 αντικατοπτρίζεται η αντίστοιχη πολύ μεγάλη αύξηση του

αριθμού των ΙΧΕΑ. Στην περίοδο 1965-86 ο αριθμός των ΙΧΕΑ δεκατετραπλασιάστηκε όπως φαίνεται και στον πίνακα που θα ακολουθήσει.

Αύξηση παρουσίασε επίσης και η συμμετοχή των αεροπορικών μεταφορών. Η αύξηση αυτή θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη, αν δεν υπήρχαν περιορισμοί από την πλευρά της προσφοράς.

Η συμμετοχή των σιδηροδρόμων μειώθηκε από 11,4% το 1965 σε 3,9% το 1986, ενώ η συμμετοχή των ακτοπλοϊκών μεταφορών μειώθηκε από 10,7% το 1965 σε 5,8% το 1986.

Στην εκτέλεση του εμπορευματικού υπεραστικού μεταφορικού έργου της χώρας (στις εκτιμήσεις του οποίου δεν συμπεριλαμβάνεται το έργο που εκτελέστηκε από τα θαλάσσια μέσα που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας) εκτιμάται ότι το 1986 το 94,5% εκτελέστηκε από τα φορτηγά αυτοκίνητα ΔΧ (58,4%) και ΙΧ (36,1%) το 5,4% από τους σιδηροδρόμους και από τις αεροπορικές μεταφορές μόλις το 0,1%.

Σημειώνεται ότι στην περίοδο 1965-1986 η συμμετοχή των φορτηγών αυτοκινήτων στην εκτέλεση του υπεραστικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου υπερδιπλασιάστηκε, ενώ αντίθετα των σιδηροδρόμων μειώθηκε στο ένα δέκατο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ
(% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ)

	1965	1975	1980	1986
1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (χιλιομ. επιβάτες)	100.0	100.0	100.0	100.0
1.1 Οδικές	76.3	82.4	87.8	87.4
1.2 Σιδηροδρομικές	11.4	6.9	3.9	3.9
1.3 Αεροπορικές	1.6	2.6	2.7	2.9
1.4 Ακτοπλοικές	10.7	8.1	5.6	5.8
2. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (χιλιομ. τόνοι)	100.0	100.0	100.0	100.0
2.1 Οδικές	44.4	84.5	94.1	94.5
-Δ.Χ	33.4	60.5	59.0	58.4
-Ι.Χ	11.0	24.0	35.1	36.1
2.2 Σιδηροδρομικές	55.4	15.4	5.8	5.4
2.3 Αεροπορικές	0.2	0.1	0.1	0.1

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	1965	1975	1985	1986
Γενικό σύνολο οχημ.	227111	737229	2050440	2181170
Λεωφορεία	8585	13352	18237	18485
Αστικά	2510	3020	3168	3168
Υπεραστικά	3174	4153	4945	4947
Ειδικά ΙΧ	1232	3810	6274	6511
Ειδικά ΔΧ	817	2369	3850	3851
Επιβατηγά	104257	438553	1263366	1359173
ΙΧ	96149	413975	1234957	1330710
Ταξί-Αγοραία	8108	24578	28409	28463
Φορτηγά	64930	198148	600955	627231
ΙΧ	50623	173762	568203	594404
ΔΧ	14307	24386	32752	32827
Μοτοσυκλέτες	49439	87176	167882	179281
Επιβατών	-	64375	157736	169188
ΙΧ για φορτία	-	5396	4777	4787
ΔΧ για φορτία	-	17405	5369	5306

Η σημασία των μεταφορών στις διεθνείς

συναλλαγές της χώρας

Στα πλαίσια της μελέτης αυτής η ξεχωριστή αντιμετώπιση του θέματος των διεθνών μεταφορών γίνεται για δύο κυρίως λόγους. Ο πρώτος είναι, ότι η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ και γενικά η απελευθέρωση του ΔΕΥ των μεταφορών επηρεάζει βαθύτερα και πιο άμεσα τις διεθνείς μεταφορές της χώρας παρ' όσο τις εθνικές, και ο δεύτερος ότι για χώρες όπως η Ελλάδα, με έντονο συναλλαγματικό πρόβλημα, η διεθνής διάσταση των μεταφορών αποκτά μια εντελώς νέα σημασία.

Αν και είναι σαφές, ότι προβλήματα υπάρχουν και στη διακίνηση επιβατών, εντούτοις στη συνέχεια του τμήματος αυτού έμφαση δίνεται στις εμπορευματικές μεταφορές και, σε κάποιο βαθμό, στη διερχόμενη απο τη χώρα κίνηση. Μερικά απο τα προβλήματα, που αντιμετωπίζονται στη διακίνηση επιβατών με χερσαία μεταφορικά μέσα και ιδιαίτερα με λεωφορεία (ΔΧ και ΙΧ) μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης (ΔΚΕ), έχουν ήδη ρυθμιστεί, χωρίς να υπάρξουν -τουλάχιστον μέχρι τώρα- αρνητικές επιπτώσεις.

Το πρόβλημα

Στη διακίνηση αγαθών που έχουν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα, προβλήματα μεταφορών αντιμετωπίζονται κυρίως για τα αγαθά, που διακινούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα προς και απο τις χώρες της ΔΚΕ, καθώς και για τα αγαθά που διακινούνται προς τις χώρες της Μ.Ανατολής και Β.Αφρικής με χερσαία μεταφορικά μέσα -οδικά ή μέσω πλοίων οχηματαγωγών ή πλοίων ψυγείων.

Απο τα στοιχεία που δίνονται στους παρακάτω πίνακες φαίνεται ότι με χερσαία μεταφορικά μέσα (φορτηγά αυτοκίνητα ΔΧ και σιδηροδρόμους) τα τελευταία χρόνια διακινείται λιγότερο απο το 10% του συνολικού όγκου των εξαγωγών και των εισαγωγών της χώρας. Το υπόλοιπο 90% περίπου του όγκου των εξαγωγών και των εισαγωγών διακινείται με θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Οι αεροπορικές μεταφορές, όπως φαίνεται απο τα στοιχεία των ίδιων πινάκων, δεν έπαιξαν μέχρι τώρα σημαντικό ρόλο στη διακίνηση των αγαθών που έχουν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα.

Για τα υπόλοιπα προϊόντα που διακινούνται με πλοία (π.χ. τσιμέντο, αργό πετρέλαιο) δεν παρουσιάζονται σοβαρά προβλήματα -ή τουλάχιστον όχι σοβαρότερα απο εκείνα που

παρουσιάζονται στις άλλες χώρες, οι οποίες χρησιμοποιούν θαλάσσια μεταφορικά μέσα- εκτός ίσως από όσα σχετίζονται με τελωνειακές διατυπώσεις, φορτοεκφορτώσεις, ανεπάρκεια αποθηκευτικών χώρων και άλλων συναφών προβλημάτων, που δεν είναι καθαρά θέματα μεταφορών.

Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί ότι, παρά τη σχετικά μικρή αναλογία του όγκου των εξαγωγών (10%) στις οποίες παρουσιάζονται προβλήματα, η σημασία των εξαγωγών αυτών είναι πολύ μεγάλη. Ο κυριότερος λόγος γι' αυτό είναι, ότι το είδος των αγαθών που επηρεάζονται (κατά κανόνα νωπά γεωργικά και, σε κάποιο βαθμό, βιομηχανικά προϊόντα) παίζουν πολύ πιο σοβαρό ρόλο στην εξαγωγική προσπάθεια της χώρας από τα υπόλοιπα αγαθά, στα οποία δεν παρουσιάζονται προβλήματα μεταφορών και κατά κανόνα μεταφέρονται με θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Επιπλέον σημειώνεται, ότι η μέση ανά τόννο αξία των εξαγόμενων προϊόντων, που μεταφέρονται με οδικά μεταφορικά μέσα, είναι περίπου δεκαπλάσια της αντίστοιχης μέσης αξίας των προϊόντων που μεταφέρονται με θαλάσσια μέσα (όπως παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα). Στα εισαγόμενα προϊόντα η αναλογία αυτή είναι λίγο χαμηλότερη (όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί).

Στη συνέχεια θα κάνουμε μια συνοπτική αξιολόγηση των επιμέρους κλάδων μεταφορών, που συμμετέχουν ή θα μπορούσαν να συμμετέχουν στην εκτέλεση του διεθνούς εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας.

Οδικές μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές, με βάση τους δύο πιο σχετικούς δείκτες της επάρκειας των μεταφορικών μέσων και των ναύλων, με τους οποίους επιβαρύνονται οι χρήστες, δεν αποτελούν περιοριστικό παράγοντα στην εξαγωγική προσπάθεια της χώρας. Στις οδικές μεταφορές οι ενδείξεις είναι ότι οι Έλληνες μεταφορείς, συγκριτικά με τους μεταφορείς άλλων χωρών, είναι φθηνότεροι και ότι, με εξαίρεση ίσως τις περιόδους αιχμής, υπάρχει επάρκεια χωρητικότητας.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις που προέρχονται από τους σχετικούς φορείς (διαμεταφορείς, μεταφορείς και εξαγωγείς), τα ελληνικά φορτηγά αυτοκίνητα είναι γενικά φθηνότερα, τουλάχιστον κατά 10%, από τα αντίστοιχα ξένα, με εξαίρεση ίσως αυτά των Ανατολικών χωρών. Βέβαια το επίπεδο των ναύλων κυμαίνεται ανάλογα προς τη ζήτηση. Ειδικά ως προς τα φορτηγά ισχύει ο νόμος "της προσφοράς και της ζήτησης". Στην αιχμή της ζήτησης οι μεταφορείς επιβάλλουν τους όρους τους και οι ναύλοι είναι

υψηλοί, ενώ στην κάμψη της ζήτησης είναι οι χρήστες αυτοί που επιβάλλουν τους όρους τους και οι ναύλοι είναι χαμηλοί.

Σημειώνεται ενδεικτικά, ότι το 1988 στη διαδρομή Αθήνα-Μόναχο το κόμιστρο για ένα φορτηγό ψυγείο των 38 τόννων, που μετέφερε νωπά γεωργικά προϊόντα, κυμάνθηκε από 250.000-300.000 δρχ., ενώ ο ναύλος που εισπράχθηκε κατά την επιστροφή από το Μόναχο στην Αθήνα για τα εισαγόμενα προϊόντα κυμάνθηκε από 300.000-400.000 δρχ. Ο συνολικός ναύλος δηλαδή για τη διαδρομή Αθήνα-Μόναχο-Αθήνα για ένα τέτοιο φορτηγό το 1988 κυμάνθηκε από 550.000-700.000 δρχ. με πιο αντιπροσωπευτική την ανώτερη τιμή. Παράλληλα σημειώνεται, ότι στη διαδρομή Μόναχο-Αθήνα το κόμιστρο για τη χρησιμοποίηση ενός παρόμοιου φορτηγού άλλης κοινοτικής χώρας ήταν τουλάχιστον κατά 20-30% υψηλότερο από το κόμιστρο που καταβλήθηκε στο ελληνικό φορτηγό. Ενδεικτικά σημειώνεται, ότι από τη Φρανκφούρτη ο ναύλος για τα γερμανικά φορτηγά ήταν γύρω στα 8000 γερμανικά μάρκα έναντι 4000 περίπου για τα ελληνικά. Για τα κοινά φορτηγά ο ναύλος είναι χαμηλότερος κατά 5-10% από αυτόν που ισχύει για τα φορτηγά-ψυγεία.

Σχετικά με τη χωρητικότητα σημειώνεται ότι, παρά την παρατηρούμενη ορισμένες φορές στενότητα κατά την περίοδο της αιχμής, δεν φαίνεται να υπάρχει σοβαρό πρόβλημα.

Από την ανάλυση που ακολουθεί γίνεται φανερό, ότι η έλλειψη μεγάλων και καλά οργανωμένων μεταφορικών εταιρειών φορτηγών αυτοκινήτων δεν αποτελεί αναγκαστικά περιοριστικό παράγοντα.

Γενικά αναγνωρίζεται ότι, όσον αφορά την εξεύρεση φορτίων επιστροφής και, την αξιοπιστία, οι μεγάλες εταιρείες βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση έναντι των μεμονωμένων φορτηγών. Στην περίπτωση όμως της Ελλάδας, όπου κατά κανόνα ο οδηγός είναι και ο ιδιοκτήτης του φορτηγού, η έλλειψη μεγάλων εταιρειών δεν φαίνεται να παίζει καθοριστικό ρόλο. Η εκμετάλλευση ενός φορτηγού αυτοκινήτου ΔΧ αποτελεί πλήρη παραγωγική μονάδα. Είναι χαρακτηριστικό, ότι τα ελληνικά φορτηγά που επιστρέφουν κενά είναι κάτω από το 10% του συνόλου τους (πίνακας 1). Ακόμη πιο εντυπωσιακό είναι το γεγονός, ότι η αναλογία των κενών προς το σύνολο των ελληνικών φορτηγών που έχουν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα και προορισμό/προέλευση τις χώρες της ΔΚΕ είναι κάτω από το 2,0% (πίνακας 1). Σύμφωνα με τα στοιχεία του ίδιου πίνακα η συμμετοχή των κενών στο σύνολο των ελληνικών φορτηγών που αναχωρούν από τη χώρα είναι γύρω στο 8,0%. Βέβαια, για την εξασφάλιση φορτίου επιστροφής, ο μεταφορέας στηρίζεται στο διαμεταφορέα, που σ' αυτή την περίπτωση έχει το "πάνω χέρι".

Παρά τα προβλήματα που ασφαλώς υπάρχουν στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τα ελληνικά φορτηγά

εξακολουθούν να προτιμούνται. Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του πίνακα 2, πάνω από το 60% των φορτηγών που έχουν προέλευση ή προορισμό την Ελλάδα είναι ελληνικά. Πιστεύεται ότι, αν δεν υπήρχαν οι περιορισμοί που θέτει η ανεπάρκεια των αδειών διέλευσης, εκ μέρους των χωρών που παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις χώρες της ΔΚΕ, η συμμετοχή των ελληνικών φορτηγών θα ήταν ακόμη μεγαλύτερη. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό για τους περιορισμούς που θέτει η Γιουγκοσλαβία (και στη συνέχεια η Αυστρία), από την οποία διέρχεται (συνοριακός Σταθμός Ευζώνων) το 65-70% των φορτηγών με προέλευση/προορισμό την Ελλάδα.

Το πρόβλημα δημιουργείται ακριβώς από το γεγονός, ότι οι Έλληνες εξαγωγείς και διαμεταφορείς θέλουν να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά φορτηγά αλλά δεν μπορούν, γιατί δεν επαρκούν οι άδειες διέλευσης που χορηγούν οι χώρες που παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις χώρες της ΔΚΕ, προς τις οποίες κατευθύνεται το 90% περίπου των εξαγομένων προϊόντων που διακινούνται με οδικά μεταφορικά μέσα. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι η Γιουγκοσλαβία χορηγεί γύρω στις 30.000 άδειες το χρόνο, η Αυστρία 21.000 και η Ιταλία 12.000. Διευκρινίζεται ακόμη, ότι οι άδειες διέλευσης αφορούν τα ελληνικά φορτηγά αυτοκίνητα και όχι τα ελληνικά προϊόντα, που μπορούν να μεταφερθούν και με το οδικό δρόμο ή και με φορτηγά άλλων χωρών.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ
Ποσοστό %

Έτος	Σύνολο	Οδικά	Σιδηρ/κά	Αεροπ/κά	Θαλάσσια
1970	100.0	2.2	9.2	1.5	87.0
1975	100.0	3.9	5.2	1.6	89.4
1978	100.0	5.5	2.1	2.5	89.9
1979	100.0	6.0	1.4	0.7	91.9
1980	100.0	6.4	2.6	1.5	89.5
1981	100.0	5.2	2.3	0.4	92.1
1982	100.0	6.4	2.3	0.1	91.2
1983	100.0	6.4	1.4	0.2	92.0
1984	100.0	6.4	1.3	0.2	92.1
1985	100.0	6.5	1.6	0.2	91.7
1986	100.0	6.9	1.1	0.2	91.8

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ

Μέση αξία ανά τόννο (δρχ/τόννο)

Έτος	Σύνολο	Οδικά	Σιδ/κά	Αερο/κά	Θαλάσσια
1970	4097	11446	7638	10513	3419
1975	6368	33462	17155	21043	4318
1978	8388	44316	29109	20164	5371
1979	10112	52618	33982	68612	6259
1980	13125	63016	37527	43490	8355
1981	16723	95206	60264	238581	10286
1982	19504	103481	50987	1012666	11739
1983	23356	129564	71327	632437	13950
1984	30592	170582	78004	684272	18520
1985	34910	194221	77207	1221647	20340
1986	42395	251736	101053	1503636	22273

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ

Ποσοστό %

Ετος	Σύνολο	Οδικά	Σιδ/κά	Αερο/κά	Θαλάσσια
1970	100.0	0.7	3.1	0.1	96.1
1975	100.0	1.5	2.0	0.04	96.4
1978	100.0	2.9	2.3	0.1	94.7
1979	100.0	3.0	1.8	0.2	95.0
1980	100.0	3.9	2.0	0.1	93.8
1981	100.0	4.2	2.5	0.2	93.1
1982	100.0	4.6	2.0	0.2	93.1
1983	100.0	5.6	2.2	0.1	92.2
1984	100.0	6.7	2.2	0.1	91.0
1985	100.0	6.2	2.4	0.1	91.3
1986	100.0	9.2	2.2	0.2	88.4

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ

Μέση αξία ανά τόννο(Δρχ/τόννο)

Ετος	Σύνολο	Οδικά	Σιδ/κά	Αερο/κά	Θαλάσσια
1970	5580	35577	21913	272250	4626
1975	8434	76339	41528	631625	6458
1978	13680	93730	58061	1039000	9678
1979	15245	104765	72233	209316	10911
1980	26415	134083	79006	853937	19951
1981	33487	204901	125450	799261	21857
1982	34709	226553	125072	567229	22105
1983	44063	243280	147010	1345500	28040
1984	56798	262536	187501	1538360	36311
1985	61023	321144	158199	3225000	38091
1986	71182	299930	227604	1890043	39411

Οδικές μεταφορές

Οι οδικές μεταφορές, με βάση τους δύο πιο σχετικούς δείκτες της επάρκειας των μεταφορικών μέσων και των ναύλων με τους οποίους επιβαρύνονται οι χρήστες, δεν αποτελούν περιοριστικό παράγοντα στην εξαγωγική προσπάθεια της χώρας. Στις οδικές μεταφορές οι ενδείξεις είναι ότι οι Έλληνες μεταφορείς, συγκριτικά με τους μεταφορείς άλλων χωρών είναι φθηνότεροι και ότι με εξαίρεση ίσως τις περιόδους αιχμής, υπάρχει επάρκεια χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που προέρχονται από τους σχετικούς φορείς-διαμεταφορείς μεταφορείς και εξαγωγείς-, τα ελληνικά φορτηγά αυτοκίνητα είναι γενικά φθηνότερα τουλάχιστον κατά 10% από τα αντίστοιχα ξένα, με εξαίρεση ίσως αυτά των Ανατολικών χωρών. Βέβαια το επίπεδο των ναύλων κυμαίνεται ανάλογα με την ζήτηση. Ειδικά ως προς τα φορτηγά ισχύει ο νόμος <<της προσφοράς και της ζήτησης>>. Στην αιχμή της ζήτησης οι μεταφορείς επιβάλλουν τους όρους τους και οι ναύλοι είναι υψηλοί ενώ στην κάμψη της ζήτησης είναι οι χρήστες αυτοί που επιβάλλουν τους όρους τους και οι ναύλοι είναι χαμηλοί. Σημειώνεται ενδεικτικά ότι το 1988 στην διαδρομή Αθήνα-Μόναχο το κόμιστρο για ένα φορτηγό ψυγεί 38 τόννων που μετέφερε νωπά γερμανικά προϊόντα κυμάνθηκε από 250.000-300.000 δρχ. ενώ ο ναύλος που εισπράχθηκε κατά την επιστροφή από το Μόναχο στην Αθήνα για τα εισαγόμενα προϊόντα κυμάνθηκε από 300.000-400.000 δρχ. Ο συνολικός ναύλος δηλ. για την διαδρομή Αθήνα-Μόναχο-Αθήνα για ένα τέτοιο φορτηγό το 1988 κυμάνθηκε από 550.000-700.000 δρχ. με πιο αντιπροσωπευτική την ανώτερη τιμή. Παράλληλα σημειώνεται ότι στην διαδρομή Μόναχο-Αθήνα το κόμιστρο για την χρησιμοποίηση ενός παρομοίου φορτηγού άλλης κοινοτικής χώρας ήταν τουλάχιστον κατά 20-30% υψηλότερο από το κόμιστρο που καταβλήθηκε στο ελληνικό φορτηγό. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι από την Φρανκφούρτη ο ναύλος για τα γερμανικά φορτηγά ήταν γύρω στα 8.000 γερμανικά μάρκα έναντι 4.000 περίπου για τα ελληνικά. Για τα κοινά φορτηγά ο ναύλος είναι χαμηλότερος κατά 5-10% από αυτόν που ισχύει για τα φορτηγά ψυγεία.

Σχετικά με την χωρητικότητα σημειώνεται ότι, παρά την παρατηρούμενη ορισμένες φορές στενότητα κατά την περίοδο της αιχμής, δεν φαίνεται να υπάρχει σοβαρό πρόβλημα.

Απο την ανάλυση που ακολουθεί γίνεται φανερό, ότι η έλλειψη μεγάλων και καλά οργανωμένων μεταφορικών εταιρειών φορτηγών αυτοκινήτων δεν αποτελεί αναγκαστικά περιοριστικό παράγοντα. Γενικά αναγνωρίζεται ότι, όσον αναφορά την εξεύρεση φορτίων επιστροφής και, την αξιοπιστία, οι μεγάλες εταιρείες βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση έναντι των μεμονωμένων

φορτηγών. Στην περίπτωση όμως της Ελλάδας, όπου κατά κανόνα ο οδηγός είναι και ο ιδιοκτήτης του φορτηγού, η έλλειψη μεγάλων εταιρειών δεν φαίνεται να παίζει καθοριστικό ρόλο. Η εκμετάλλευση ενός φορτηγού αυτοκινήτου ΔΧ αποτελεί πλήρη παραγωγική μονάδα. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα ελληνικά φορτηγά που επιστρέφουν κενά είναι κάτω από το 10% του συνόλου τους (δίδεται πίνακας). Ακόμη πιά εντυπωσιακό είναι το γεγονός ότι η αναλογία των κενών προς το σύνολο των ελληνικών φορτηγών που έχουν προέλευση\προορισμό την Ελλάδα και προορισμό\προέλευση τις χώρες της ΔΚΕ είναι κάτω από το 2% (δίνεται πίνακας). Σύμφωνα με τα στοιχεία του ίδιου πίνακα η συμμετοχή των κενών στο σύνολο των ελληνικών φορτηγών που αναχωρούν από την χώρα είναι γύρω στο 8%. Βέβαια για την εξασφάλιση φορτίου επιστροφής, ο μεταφορέας στηρίζεται στο διαμεταφορέα, που σ'αυτή την περίπτωση έχει το <<πάνω χέρι>>.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ\ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1986

Χώρες προορισμού\ προέλευσης	Είσοδοι				
	Σύνολο Οχημ. (1)	Μη transit		Transit	
		Φορτ/να(2)	Κενα(3)	(3)/(1)	Αρ.οχ.
Σύνολο	31294	28717	2577	8.2	346
ΕΟΚ 12	24586	24133	428	1.7	110
(Δ.Γερμανία)	(12429)	(12318)	(111)	(0.9)	(90)
(Ιταλία)	(5931)	(5642)	(289)	(4.9)	(4)
Γιουγκοσλαβία	1901	1711	190	10.0	70
Αυστρία	615	568	47	7.6	6
Ελβετία	198	196	2	1.0	4
Βουλγαρία	1414	924	490	34.6	33
Τουρκία	1068	319	749	70.1	21

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ/ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1986

Χώρες προορισμού/ προέλευσης	Είσοδοι				
	Συν.Οχ/των (1)	Μη transit		transit	
		Φορτωμ. (2)	Κενά (3)	(3)/(1) (4)	Αρ.οχ/των (5)
Σύνολο	41896	37937	3959	9.4	278
ΕΟΚ 12	32735	32066	669	2.0	37
(Δ.Γερμαν(α)	(12429)	(12318)	(111)	(2.4)	(5)
(Ιταλία)	(6645)	(6482)	(163)	(2.4)	(12)
Γιουγκοσλαβία	3145	704	2441	77.6	41
Αυστρία	1105	1093	12	1.0	1
Ελβετία	233	232	1	0.4	0
Βουλγαρία	1333	790	543	40.7	8
Τουρκία	1113	969	144	12.9	69

Παρά τα προβλήματα που ασφαλώς υπάρχουν στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τα ελληνικά φορτηγά εξακολουθούν να προτιμούνται. Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί πάνω από το 60% των φορτηγών που έχουν προέλευση ή προορισμό την Ελλάδα είναι ελληνικά. Πιστεύεται ότι αν δεν υπήρχαν οι περιορισμοί που θέτει η ανεπάρκεια των αδειών διέλευσης, εκ μέρους των χωρών που παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις χώρες της ΔΚΕ, η συμμετοχή των ελληνικών φορτηγών θα είναι ακόμη μεγαλύτερη. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό για τους περιορισμούς που θέτει η Γιουγκοσλαβία-και στη συνέχεια η Αυστρία-, από την οποία διέρχεται (συνοριακός Σταθμός Ευζώνων) το 65-70% των φορτηγών με προέλευση/προορισμό την Ελλάδα (βλέπε παρακάτω πίνακες).

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ (%) ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ/ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ετος	Είσοδος	Εξοδος
1980	65.9	60.9
1981	60.6	58.0
1982	61.7	60.8
1983	62.2	62.5
1984	63.2	63.8
1985	51.9	56.0
1985	53.8	62.3

ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ/ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ
ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ
(ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ)

Ετος	Εύζωνοι		Προμαχώνας		Πάτρα		Λοιπά	
	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος
1980	63.4	72.4	7.6	7.0	17.0	11.9	12.0	8.7
1981	62.1	70.4	5.9	5.2	14.9	11.2	17.1	13.2
1982	67.8	69.9	2.0	2.1	8.8	8.3	21.4	19.7
1983	65.6	69.0	5.8	7.8	18.3	15.1	10.3	8.1
1984	65.6	66.3	5.1	7.1	18.3	17.0	11.0	9.6
1985	72.1	71.4	5.7	6.1	13.5	14.7	8.7	7.8
1986	65.6	64.3	10.1	10.0	18.8	18.8	8.7	6.9

ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ/ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ
ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Ετος	Π/Π ΕΛΛΑΔΑ		Εύζωνοι		Προμαχώνας		Πάτρα	
	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδ	Είσοδ	Εξοδος
1980	48248	54847	30607	39715	3664	3827	8228	6491
1981	52549	62462	32630	43991	3080	3250	7810	7029
1982	67132	69718	45513	48727	1365	1438	5929	5773
1983	63846	67501	41876	46453	3679	5261	11680	10180
1984	71016	77521	46581	51441	3651	5547	13001	13209
1985	78939	86378	56927	61698	4483	5316	10674	12674
1986	58143	67247	38162	43262	15883	6743	9058	12660

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ/
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ
(ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ)

Ετος	Π/Π ΕΛΛΑΔΑ		Προμαχώνας		Πάτρα		Λοιπά	
	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος
1980	57.2	66.4	7.7	7.5	19.6	14.2	15.5	11.9
1981	59.8	66.6	6.0	4.8	12.8	10.0	21.4	18.6
1982	67.3	68.3	3.3	3.4	14.3	13.6	15.1	14.7
1983	67.6	71.2	4.9	5.8	18.0	15.0	9.5	8.0
1984	65.9	66.7	4.2	5.1	18.8	18.7	11.1	9.5
1985	67.8	67.7	5.4	5.1	16.5	18.2	10.3	9.0
1986	61.3	62.1	8.6	7.2	10.2	23.6	9.9	7.1

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ/ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ

Ετος	Π/Π ΕΛΛΑΔΑ		Εύζωνοι		Προμαχώνας		Πάτρα	
	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος	Είσοδ	Εξοδος
1980	31790	33388	18191	22167	2443	1522	6227	4740
1981	31511	36196	18839	24123	1898	1741	4028	3601
1982	41433	42422	27897	28993	1365	1438	5929	5773
1983	39686	42191	26844	30035	1941	2454	7148	6305
1984	44882	49472	29587	33027	1882	2508	8472	9281
1985	40976	48393	27809	32790	2233	2481	6746	8824
1986	31294	41896	19188	26014	1687	3032	6332	9893

Το πρόβλημα δημιουργείται ακριβώς από το γεγονός ότι οι Έλληνες εξαγωγείς και διαμεταφορείς θέλουν να χρησιμοποιήσουν τα ελληνικά φορτηγά αλλά δεν μπορούν, γιατί δεν επαρκούν οι άδειες διέλευσης που χορηγούν οι χώρες που παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις χώρες της ΔΚΕ προς τις οποίες κατευθύνεται το 90% περίπου των εξαγομένων προϊόντων που διακινούνται με οδικά μεταφορικά μέσα. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι η Γιουγκοσλαβία χορηγεί γύρω στις 30000 άδειες το χρόνο, η Αυστρία 21000 και η Ιταλία 12000. Διευκρινίζεται ακόμη ότι οι άδειες διέλευσης αφορούν τα ελληνικά προϊόντα, που μπορούν να μεταφερθούν και με τσο σιδηρόδρομο ή και με φορτηγά άλλων χωρών.

Απο την πλευρά των εξαγωγέων η σχετικά μεγάλη απόσταση στην οποία μεταφέρονται τα εξαγόμενα νωπά προϊόντα αποτελεί ασφαλώς πρόβλημα, όχι όμως αναγκαστικά και απο την πλευρά των μεταφορέων. Όσο μεγαλύτερη είναι η διανυόμενη απόσταση για τη μεταφορά των εξαγομένων προϊόντων, τόσο μεγαλύτερο είναι και το πραγματοποιούμενο μεταφορικό έργο.

Όπως γίνεται φανερό και απο προηγούμενο κεφάλαιο, τα ελληνικά φορτηγά θα εξακολουθήσουν να είναι ανταγωνιστικά και σε πιο μακρινές αποστάσεις. Πιστεύεται ότι, αν η Ελλάδα πετύχει να ανοίξει νέες αγορές για τα προϊόντα της σε πιο μακρινούς προορισμούς (π.χ. Μ. Βρετανία, Σκανδιναβικές χώρες, χώρες της Κεντρικής και ακόμη της της Ανατολικής Ευρώπης) οι Έλληνες μεταφορείς όχι μόνο θα μπορέσουν να ανταποκριθούν, αλλά και θα εξακολουθήσουν να είναι ανταγωνιστικοί, και στις αποστάσεις αυτές. Για τους μεταφορείς αυτό θα αποτελεί θετική εξέλιξη, αφού θα αυξηθεί το μεταφορικό έργο που θα πρέπει να πραγματοποιηθεί. Φυσικά η πραγματοποίησή του θα γίνει είτε με

την εντατικότερη αξιοποίηση των φορτηγών που υπάρχουν, είτε με την αύξηση της σχετικής μεταφορικής ικανότητας των οδικών μεταφορικών μέσων.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές τα προβλήματα που προκύπτουν κατά τη μεταφορά των ελληνικών προϊόντων προς τις χώρες της ΔΚΕ σχετίζονται πιο πολύ με τη χρήση του σιδηροδρόμου και την κατάσταση των σιδηροδρόμων των χωρών, που αναγκαστικά συμμετέχουν στη μεταφορά με το σιδηρόδρομο (π.χ. Γιουγκοσλαβία και Αυστρία), παρά με την κατάσταση των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα.

Ο ρόλος των ελληνικών σιδηροδρόμων περιορίζεται βέβαια στο τμήμα της μεταφοράς που εκτελείται μέσα στη χώρα και φυσικά στη φορτοεκφόρτωση και επιλογή των κατάλληλων τύπων βαγονιών.

Για τα ροδάκινα π.χ. που μεταφέρονται από τη Σκύδρα στο Μόναχο, ο ΟΣΕ εισπράττει μόνο για το τμήμα της διαδρομής μέσα στο ελληνικό έδαφος (περίπου 150 χλμ.). Οι σιδηρόδρομοι της Γιουγκοσλαβίας εισπράττουν για διαδρομή μεγαλύτερη των 1.000 χλμ. και ανάλογα εισπράττουν οι σιδηρόδρομοι της Αυστρίας και της Γερμανίας. Αυτό αποτελεί -πέρα από το συγκριτικά υψηλότερο κόστος- και μια εξήγηση για τη συνεχιζόμενη μείωση της συμμετοχής των σιδηροδρόμων στην εκτέλεση του διεθνούς εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας. Μεγαλύτερη δραστηριοποίηση απλώς θα εξασφάλιζε μεγαλύτερο μεταφορικό έργο στους σιδηροδρόμους της Γιουγκοσλαβίας, της Αυστρίας και των άλλων χωρών, που κατά περίπτωση παρεμβάλλονται, και αυτό σημαίνει μεγαλύτερες εισαγωγές υπηρεσιών μεταφοράς. Παρόλα αυτά οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, με την παρέμβαση του κράτους, συμμετέχουν στη μεταφορά των νωπών γεωργικών προϊόντων που κατευθύνονται προς τις χώρες της ΔΚΕ πολύ περισσότερο απ' όσο θα συμμετείχαν από καθαρά επιχειρηματικό συμφέρον.

Σχετικά με τα προβλήματα που δημιουργούνται από τη χρήση του σιδηροδρόμου ως μεταφορικού μέσου αξίζει να σημειωθεί, ότι με το σύστημα των κλειστών αμαξοστοιχιών (TEEM), που εφαρμόζεται για τη μεταφορά νωπών γεωργικών προϊόντων, και με τις εκπτώσεις, που γενικά προέρχονται (με την παρέμβαση του ΟΣΕ) από τους σιδηρόδρομους των άλλων χωρών, αποφεύγονται τα περισσότερα από τα αντίστοιχα προβλήματα που προκύπτουν στις σιδηροδρομικές μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας. Από τα πιο πάνω γίνεται φανερό, ότι οι σιδηρόδρομοι "χρησιμοποιούνται" από το κράτος με κριτήρια σχεδόν "εξωμεταφορικά", δηλαδή ως

μέσο για την προώθηση των εξαγωγών και τη διατήρηση των ναύλων των φορτηγών αυτοκινήτων σε λογικά επίπεδα. Βέβαια το υψηλότερο κόστος, που συνεπάγεται η χρήση των οιδηροδρόμων, καλύπτεται στο σύνολό του άμεσα από τον ΟΣΕ αλλά έμμεσα από το κράτος, αφού τα ελλείμματά του καλύπτονται από αυτό.

Θαλάσσιες Μεταφορές

Η προσπάθεια που γίνεται τα τελευταία χρόνια για τη χρησιμοποίηση μικρών πλοίων-ψυγείων για τη μεταφορά νωπών γεωργικών προϊόντων (π.χ. σταφύλια, πατάτες, πορτοκάλια) στις αγορές του Λονδίνου, του Αμοτερνταμ και άλλων αστικών κέντρων/λιμανιών, αποτελεί πολύ θετική εξέλιξη για τη διακίνηση των ελληνικών νωπών γεωργικών προϊόντων.

Παράλληλα σημειώνεται, ότι προβλήματα δημιουργούνται και για όσα προϊόντα προορίζονται για τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Β. Αφρικής και κατά κύριο λόγο διακινούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα. Το πρόβλημα σχετικά με τις χώρες της Μ.Ανατολής και Β. Αφρικής έγκειται σχεδόν αποκλειστικά στο γεγονός ότι ο μέχρι τώρα μικρός όγκος ροής εμπορευμάτων προς /από τις χώρες αυτές δεν επέτρεπε την καθιέρωση τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Με τη λειτουργία της πορθμιακής γραμμής Βόλου-Ταρτούς Συρίας (1977) δεν διευκολύνονται μόνο οι ελληνικές εξαγωγές προϊόντων προς τις χώρες Μ.Ανατολής, αλλά και η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος ως κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου ανάμεσα στην Ευρώπη και τις χώρες της Μ.Ανατολής. Βέβαια η κίνηση στη γραμμή αυτή (για λόγους που σχετίζονται με τα γεγονότα της Μ.Ανατολής και του Περσικού Κόλπου) δεν αναπτύχθηκε όσο θα ήταν δυνατό να αναπτυχθεί, ενώ καθυστερεί και η έναρξη λειτουργίας της αντίστοιχης οιδηροδρομικής πορθμιακής γραμμής (Βόλου-Λαττάκειας Συρίας). Η γραμμή Βόλου-Ταρτούς, στην έκταση που αναπτύχθηκε, βασίστηκε στη μεταφορά ξένων (transit) φορτηγών αυτοκινήτων. Το 90% της συνολικής κίνησης είναι ξένα φορτηγά. Αυτό σημαίνει ότι, αν δεν υπήρχαν τα ξένα φορτηγά, η γραμμή αυτή δε θα μπορούσε να συντηρηθεί με τα ελληνικά φορτηγά, ούτε καν θα μπορούσε να ξεκινήσει, όπως συνέβει με τη γραμμή Ελλάδας-Αλγερίας, που είχε προγραμματιστεί. Η μικρή έως ανύπαρκτη ροή εμπορευμάτων από/προς την Αλγερία έκανε αδύνατη όχι μόνο τη λειτουργία της γραμμής αυτής, αλλά και την εκτέλεση έστω και ενός μεμονωμένου δρομολογίου.

Στην περίπτωση αυτή το θέμα συνίσταται στην αδυναμία της ζήτησης να εξασφαλίσει την ελάχιστη ροή εμπορευμάτων που προϋποθέτει η λειτουργία της γραμμής αυτής με οικονομικά κριτήρια και όχι στην αδυναμία (των μεταφορών) για παροχή των

υπηρεσιών αυτών. Θέμα μεταφορών θα υπήρχε, αν το κόστος παροχής των υπηρεσιών μεταφοράς δεν αποτελούσε πρόβλημα ή αν οι μεταφορές ήταν "ελεύθερο αγαθό", όπου η παροχή τους δεν θα δημιουργούσε κανένα κόστος. Φυσικά στη παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς υπάρχει κόστος και ο χρήστης, για να τις χρησιμοποιήσει, θα πρέπει να καταβάλλει ναύλους, που καλύπτουν τουλάχιστον το κόστος.

Το πρόβλημα από την σκοπιά του χρήστη

Για να αποφευχθούν παρανοήσεις στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να δοθεί έμφαση στο πρόβλημα των μεταφορών, όπως αυτό αντιμετωπίζεται στην πράξη. Γενικά τα τελευταία χρόνια προβάλλεται από τους χρήστες η άποψη, ότι οι μεταφορές αποτελούν τον κυριότερο περιοριστικό παράγοντα στην προσπάθεια για την προώθηση των εξαγωγών των ελληνικών προϊόντων σε ορισμένες χώρες. Αν τα προβλήματα αυτά λυθούν, τότε λύνεται και το πιο δύσκολο πρόβλημα που αντιμετωπίζεται στις εξαγωγές προς τις χώρες αυτές.

Στη μελέτη αυτή όμως επισημαίνεται ακριβώς ότι, και αν ακόμη λυθούν τα προβλήματα που υπάρχουν στη μεταφορά των εξαγόμενων προϊόντων, οι συνθήκες διάθεσής τους δεν θα μεταβληθούν σημαντικά. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα νωπά γεωργικά προϊόντα που κατευθύνονται προς τις χώρες της ΔΚΕ με χερσαία μεταφορικά μέσα. Ο κυριότερος λόγος γι' αυτό είναι ότι οι μεταφορές, αν και αποτελούν την πιο ορατή (ως από τις διαστάσεις που χαρακτηρίζουν τη διακίνηση των προϊόντων αυτών, εντούτοις δεν φαίνεται να είναι η πιο κρίσιμη. Η έμφαση που συνήθως δίνεται στη διάσταση αυτή καταλήγει να είναι σχεδόν αποπροσανατολιστική. Είναι φανερό ότι για τους εξαγωγείς και για τους υπεύθυνους για τις εξαγωγές κρατικούς φορείς οι μεταφορές αντιμετωπίζονται ως ένα ακόμη μέσο, που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την προώθηση των εξαγωγών.

Κατά κανόνα αυτό έχει ως αποτέλεσμα να παραγνωρίζεται το γεγονός, ότι η μεταφορά ενός προϊόντος συνεπάγεται κόστος, που καταβάλλεται στο σύνολό του από το χρήστη ή από το κοινωνικό σύνολο, για λογαριασμό του χρήστη.

Από οικονομική σκοπιά οι μεταφορές θα αποτελούσαν περιοριστικό παράγοντα στην περίπτωση αδυναμίας εφοδιασμού της αγοράς με τις αναγκαίες ποσότητες -λόγω ανεπάρκειας των μεταφορικών μέσων- και στην περίπτωση αδυναμίας διάθεσης των προϊόντων λόγω υψηλής τιμής, οφειλόμενης στο δυσανάλογα υψηλό κόστος μεταφοράς. Όσον αφορά ελληνικά νωπά προϊόντα, που φθάνουν στις αγορές της ΔΚΕ, το πρόβλημα συνήθως είναι η

αδυναμία διάθεσής τους, ακόμα και αν αυτά προσφέρονται σε τιμές χαμηλότερες απο εκείνες των αντίστοιχων προϊόντων των ανταγωνιστικών χωρών.

Αυτό σημαίνει ότι, και αν ακόμη υπάρχουν προβλήματα μεταφορών, αυτά δεν επηρεάζουν τις εξαγωγές των προϊόντων αυτών, -τουλάχιστον σε πρώτο επίπεδο-, αφού οι τιμές και οι ποσότητες δεν αποτελούν τους περιοριστικούς παράγοντες.

Κατ'επέκταση αυτό σημαίνει ότι, και αν ακόμη λυθούν τα προβλήματα μεταφορών, οι δυσκολίες για τις ελληνικές εξαγωγές θα εξακολουθούν να παραμένουν.

Απο την ανάλυση που έγινε πιο πάνω φαίνεται ότι η αδυναμία αύξησης των εξαγωγών των νωπών γεωργικών προϊόντων, τουλάχιστον στις αγορές της ΔΚΕ, πρέπει να αναζητηθεί σ' άλλους παράγοντες και όχι στις μεταφορές (π.χ. ακατάλληλες ποικιλίες, μεγάλη συγκέντρωση των αποστολών στην αγορά του Μονάχου, μη αυστηρή διαδικασία διαλογής, συσκευασίας και συντήρησης, καθώς και αδυναμία προσαρμογής της προσφοράς στις συνθήκες της αγοράς).

Βέβαια πρέπει να γίνει σαφές, ότι προβλήματα μεταφορών υπάρχουν και αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα ελληνικά προϊόντα, που εξάγονται προς τις χώρες της ΔΚΕ με χερσαία μεταφορικά μέσα. Όμως δεν έχουν τη σημασία και τις διαστάσεις που τους αποδίδονται. Παράλληλα αξίζει να σημειωθεί πως σε ό,τι αφορά τις μεταφορές, τα ίδια ακριβώς προβλήματα παρουσιάζονται και στα προϊόντα που έχουν προέλευση την ΔΚΕ και προορισμό την Ελλάδα. Για τα προϊόντα αυτά -εισαγωγές- πιστεύεται ότι δεν αποτελούν εμπόδιο ανάλογο με αυτό που, όπως νομίζεται, αποτελούν για τα εξαγόμενα προϊόντα.

Συμπερασματικά, παρατηρούμε ότι τα προβλήματα που εμφανίζονται στις εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες διενεργούνται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις χώρες της ΔΚΕ, σχετίζονται πιο πολύ με παράγοντες που επηρεάζουν τις μεταφορές παρά άμεσα με τις ίδιες τις μεταφορές. Είναι προβλήματα σχετικά με τη γεωγραφική θέση της χώρας, με τις υφιστάμενες διεθνείς διασυνδέσεις των διάφορων δικτύων μεταφορών μεταφορών, με την έλλειψη κοινών συνόρων με τις άλλες χώρες της ΕΟΚ, με το μικρό όγκο των ροών αγαθών απο/προς την Ελλάδα, το σχεδόν συστηματικά ανεπαρκή αριθμό αδειών διέλευσης φορτηγών αυτοκινήτων, που χορηγούν οι χώρες οι οποίες παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις χώρες της ΔΚΕ, και με άλλους παρεμφερείς παράγοντες, που δεν συνιστούν καθαρά προβλήματα μεταφορών.

Συμπέρασμα για τη σημασία των μεταφορών

Το συμπέρασμα απο την ανάλυση που προηγήθηκε είναι ότι οι μεταφορές δεν αποτελούν μόνο ένα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας απο την άποψη της συμβολής τους στα διάφορα μακροοικονομικά μεγέθη. Η σημασία τους είναι ακόμη μεγαλύτερη στην εξυπηρέτηση αναγκών σε υπηρεσίες μεταφορών που έχουν οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες.

Ως οικονομικός κλάδος οι μεταφορές συμβάλλουν κατά 15% περίπου στο ΑΕΠ της χώρας, (αν ληφθεί υπόψη και το προϊόν που δημιουργείται απο τα ιδιωτικής χρήσεως μεταφορικά μέσα-, απορροφούν γύρω στο 17% των ακαθάριστων επενδύσεων που γίνονται στη χώρα (και πάνω απο 25% των δημόσιων ακαθάριστων επενδύσεων), ενώ η συμβολή τους (άμεση και έμμεση) στην απασχόληση του εργατικού δυναμικού ξεπερνάει το 10%.

Ως μέσο εξυπηρέτησης των αναγκών που έχουν οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες η σημασία των μεταφορών έγκειται στο ότι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της όλης παραγωγικής διαδικασίας. Χρησιμοποιούνται, (αν και σε διάφορο βαθμό) ως εισροή (input) απο όλες σχεδόν τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένης και της τελικής κατανάλωσης. Αυτό σημαίνει, ότι το κόστος μεταφοράς (transportation margin) που ενσωματώνεται στην τιμή κάθε προϊόντος, κυμαίνεται απο κλάδο σε κλάδο ανάλογα με το βαθμό χρήσης των υπηρεσιών μεταφοράς. Φυσικά, η χρήση των υπηρεσιών μεταφοράς εξαρτάται απο παράγοντες όπως η απόσταση, το είδος των προϊόντων που μεταφέρονται και ο τρόπος με τον οποίο μεταφέρονται (π.χ. χύμα), η σχέση όγκου/βάρους, η αξία ανά μονάδα προϊόντος, καθώς επίσης εξαρτάται και απο την ύπαρξη της απαραίτητης υποδομής μεταφορών.

Για τις ελληνικές εξαγωγές (στις οποίες δίνεται έμφαση στη μελέτη αυτή) και ιδιαίτερα για εκείνες, που γίνονται στις άλλες χώρες-μέλη της ΕΟΚ, οι παράγοντες που καθιστούν καθοριστικό το ρόλο τους είναι: η σχετικά (με τις άλλες χώρες της Κοινότητας) μεγάλη απόσταση, στην οποία πρέπει να μεταφερθούν τα ελληνικά προϊόντα, η αναγκαστική (για τα χερσαία μεταφορικά μέσα) διέλευση απο το έδαφος μη κοινοτικών χωρών και το είδος των εξαγομένων ελληνικών προϊόντων. Ο κύριος όγκος των ελληνικών προϊόντων που εξαγονται με χερσαία μεταφορικά μέσα προς τις χώρες της ΔΚΕ είναι φθαρτά νωπά γεωργικά προϊόντα.

Είναι γνωστό, ότι για τα φθαρτά νωπά γεωργικά προϊόντα η σύντομη ολοκλήρωση της μεταφοράς και η μεταφορά τους σε συνθήκες ελεγχόμενης θερμοκρασίας αποτελούν αναγκαίες προϋποθέσεις. Και οι τρεις αυτοί παράγοντες αυξάνουν σημαντικά το κόστος μεταφοράς των ελληνικών προϊόντων που

εξάγονται στις άλλες χώρες της Κοινότητας. Για τους λόγους αυτούς εκτιμάται, ότι τα ελληνικά προϊόντα, που κυκλοφορούν στις άλλες χώρες της ΕΟΚ, επιβαρύνονται κατά μέσον όρο με αναλογικά υψηλότερο κόστος μεταφοράς συγκριτικά με τα προϊόντα των άλλων κοινοτικών χωρών. Για ορισμένα νωπά προϊόντα που εξάγονται στις χώρες της ΔΚΕ, το κόστος μεταφοράς υπερβαίνει το 25% της τιμής διαθεσής τους.

Όπως γίνεται φανερό απο την ανάλυση που ακολουθεί, οι τρεις αυτοί παράγοντες, που επηρεάζουν αυξητικά το κόστος μεταφοράς των ελληνικών προϊόντων που εξάγονται προς τις χώρες της ΔΚΕ, σε μεγάλο βαθμό θα εξακολουθούν να υπάρχουν και μετά την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ. Ο μόνος απο τους παράγοντες αυτούς, που μπορεί να επηρεασθεί, είναι η ακολουθούμενη πολιτική απο τις χώρες που παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες της ΕΟΚ. Πιο συγκεκριμένα αυτό αφορά κυρίως το επίπεδο των τελών κυκλοφορίας και τους περιορισμούς που επιβάλλονται στα ελληνικά φορτηγά κατά τη διέλευσή τους απο το έδαφος των χωρών αυτών. Μόνο αν ληφθούν θετικά τα προβλήματα αυτά, θα υπάρξει σχετική μείωση στο κόστος μεταφοράς και στο χρόνο ολοκλήρωσής της. Όπως αναφέρεται σε επόμενο κεφάλαιο, το 1988 τα ελληνικά ΔΧΦΑ κατέβαλαν μόνο για τέλη κυκλοφορίας για κάθε είσοδό τους στη Γιουγκοσλαβία 29.000 δρχ. και στην Αυστρία πάνω απο 30.000 δρχ. Οποιο κριτήριο και αν χρησιμοποιηθεί, τα τέλη αυτά, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνονται και τα διόδια, θεωρούνται υψηλά. Ενδεικτικά σημειώνεται, ότι ο αντίστοιχος ναύλος που καταβλήθηκε (για την παράκαμψη της Γιουγκοσλαβίας) στα οχηματαγωγά πλοία για τη μεταφορά ενός ΔΧΦΑ 38 τόννων απο την Πάτρα στην Τεργέστη ανήλθε στις 75.000 δρχ. .

Απο τις ενδείξεις που υπάρχουν, η ρύθμιση των προβλημάτων που εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν τα ελληνικά μεταφορικά μέσα κατά τη διέλευσή τους απο τις ενδιάμεσες χώρες θα γίνει στα πλαίσια της προσπάθειας για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, αν και είναι σαφές ότι αυτό δεν αποτελεί θέμα "εσωτερικής" αγοράς, αλλά θέμα διεθνές, που σχετίζεται άμεσα με αυτήν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η ΕΝΟΠΙΩΣΗ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Γενικά

Αν και για τις οδικές μεταφορές δεν έχει υιοθετηθεί καμιά νέα δέσμη μέτρων (ανάλογη με αυτή που υιοθετήθηκε για την ενοποίηση της αγοράς των αερομεταφορών), εντούτοις είναι απόλυτα σαφές, ότι η αρχή για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ ως το τέλος του 1992 ισχύει στο ακέραιο και για την αγορά των οδικών μεταφορών. Το Συμβούλιο με τις αποφάσεις του (Νοέμβριος '85 Ιούνιος '87 και Ιούνιος '88) έχει πάρει ήδη θέση πάνω στο θέμα αυτό.

Ως το 1992 θα καταργηθούν όλα τα εμπόδια και οι ποσοτικοί περιορισμοί, που εξακολουθούν να υπάρχουν στην αγορά των οδικών μεταφορών.

Στις οδικές μεταφορές -και αντίθετα με ότι συμβαίνει στις αεροπορικές μεταφορές- το πρόβλημα δεν έγκειται τόσο στην υιοθέτηση μιας νέας δέσμης μέτρων, όσο στην επιτάχυνση ή ακριβέστερα την ουσιαστική εφαρμογή των νομοθετικών πράξεων, που έχουν ήδη υιοθετηθεί ή βρίσκονται στο στάδιο της υιοθέτησης, στα πλαίσια της προώθησης της κοινής πολιτικής μεταφορών, η οποία προβλέπεται στη ΣΡ. Οι συζητήσεις που γίνονται για την υιοθέτηση των μέτρων, τα οποία θα οδηγήσουν στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των οδικών μεταφορών, σε μεγάλο βαθμό αφορούν αναθεώρηση υφιστάμενων νομοθετικών πράξεων ή συντόμευση του χρόνου εφαρμογής όσων προβλέπονται σ'αυτές.

Απο την ανάλυση που έχει γίνει μέχρι τώρα προκύπτει, ότι το μέγεθος των αναμενόμενων μεταβολών απο την ενοποίηση εξαρτάται άμεσα απο το μέγεθος των διαφορών που παρατηρούνται ανάμεσα στην υπάρχουσα οργάνωση και δομή της αγοράς που συνεπάγεται η ενοποίηση. Όσο μεγαλύτερες είναι οι διαφορές ανάμεσα στην υπάρχουσα κατάσταση και αυτή που αναμένεται να διαμορφωθεί, τόσο μεγαλύτερες θα είναι και οι αναμενόμενες μεταβολές και αντίστροφα όσο μικρότερες είναι οι διαφορές, τόσο μικρότερες θα είναι και οι αναμενόμενες επιπτώσεις.

Στη συνέχεια θα αναπτύξουμε τρεις κυρίως ενότητες θεμάτων. Η πρώτη αφορά την υφιστάμενη οργάνωση και δομή της

αγοράς των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, με έμφαση στην αγορά των μεταφορών εμπορευμάτων, η δεύτερη είναι πιο αναλυτική και αναφέρεται στις μεταβολές που επέρχονται στην αγορά αυτή με την ενοποίηση, και η τρίτη στην αξιολόγηση των προοπτικών που διαγράφονται για την Ελλάδα από την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών.

Οργάνωση και δομή της αγοράς των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα

Αν και οι ρυθμίσεις που έχουν υιοθετηθεί μέχρι τώρα για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς των οδικών μεταφορών της ΕΟΚ αφορούν περισσότερο τις διεθνείς (διακοινοτικές) και λιγότερο τις εθνικές μεταφορές, εντούτοις πιστεύεται ότι η ενοποίηση θα έχει εξίσου σημαντικές επιπτώσεις και για τις δεύτερες. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες, έτσι και στην Ελλάδα, η οργάνωση και η δομή της αγοράς των οδικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από την έντονη κρατική παρέμβαση. Η κρατική παρέμβαση σε μεγάλο βαθμό αντανάκλα τις εξωτερικές οικονομίες (external economies and diseconomies), που δημιουργούνται κυρίως από τις ιδιόμορφες συνθήκες παροχής των υπηρεσιών των οδικών μεταφορών. Συνθήκες που προκαλούν διάσταση ανάμεσα στο όφελος που αποκομίζει (ή το κόστος, στο οποίο υπόκειται), ο μεταφορέας και στο αντίστοιχο όφελος που αποκομίζει, (ή κόστος, στο οποίο υπόκειται), το κοινωνικό σύνολο από την παροχή της υπηρεσίας.

Ενδεικτικά η κρατική παρέμβαση εκδηλώνεται:

- με την παροχή της υπηρεσίας από το ίδιο το κράτος ή από φορέα που ελέγχεται από το κράτος (π.χ. αστικές συγκοινωνίες με τα μέσα μαζικής μεταφοράς),
- με την παροχή της σχετικής υποδομής (π.χ. δρόμοι, λιμάνια, αεροδρόμια),
- με την υποχρέωση (έναντι αμοιβής ή κάποιας μορφής προνομίου) των μεταφορέων για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών με κοινωνικά κριτήρια (π.χ. εκτέλεση ενός ελάχιστου αριθμού δρομολογίων, ανεξάρτητα από το αν η πραγματοποίησή τους δικαιολογείται με οικονομικά κριτήρια)

- με θεσμικά μέτρα για την ασφάλεια των μετακινουμένων, την προστασία του περιβάλλοντος (ιδιαίτερα των αστικών κέντρων κλπ.)

- με τον περιορισμό της ελευθερίας κίνησης των ξένων φορτηγών και

- με την άσκηση ελέγχου στη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης (licensig) ΔΧΦΑ.

Είναι απόλυτα σαφές, ότι για πολλά απο τα θέματα, στα οποία εκδηλώνεται κρατική παρέμβαση, η ενοποίηση της αγοράς μεταφορών δεν πρόκειται να επιφέρει σημαντικές μεταβολές.

Για τα θέματα αυτά των οδικών μεταφορών η κρατική παρέμβαση θα εξακολουθεί να είναι έντονη και μετά την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ. Είναι βέβαιο ότι και μετά την ενοποίηση τα κράτη-μέλη θα εξακολουθούν να παρέχουν τη σχετική υποδομή -και να επιβαρύνουν (φορολογούν) τους χρήστες ανάλογα. Θα προσπαθούν να εξασφαλίζουν τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των αστικών κέντρων, των νησιών και των άλλων μειονεκτικών περιοχών, ακόμη και αν η εξυπηρέτηση αυτή δεν δικαιολογείται με οικονομικά κριτήρια. Τα μέτρα για τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, την προστασία του περιβάλλοντος, την εξοικονόμηση υγρών καυσίμων προβλέπεται ότι θα είναι μάλλον αυστηρότερα μετά την ενοποίηση της αγοράς.

Οι παρεμβάσεις του κράτους, που ενδεικτικά αναφέρθηκαν πιο πάνω, (με εξαίρεση ίσως τις δύο τελευταίες) ουσιαστικά θα ισχύουν και μετά την ενοποίηση. Οποιαδήποτε μεταβολή και αν επέλθει, θα αφορά μάλλον την εναρμόνιση της πολιτικής παρέμβασης (την εξίσωση των συνθηκών ανταγωνισμού) στις 12 χώρες μέλη παρά την κατάργησή της. Η εναρμόνιση της φορολογικής πολιτικής, των συνθηκών εργασίας των οδηγών της δημοσίας χρήσεως οχημάτων και των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα της (εναρμονισμένης) κρατικής παρέμβασης, που θα εξακολουθήσει να υφίσταται και μετά την ενοποίηση. Στις μεταφορές (και αντίθετα απο ό,τι συμβαίνει σε άλλους κλάδους) η ενοποίηση θα εξακολουθεί να σημαίνει σε μεγάλο βαθμό "κοινή πολιτική" παρά απελευθέρωση της αγοράς.

Στα μόνα θέματα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στα οποία αναμένεται να πραγματοποιηθεί (παράλληλα με την εναρμόνιση) και κάποια απελευθέρωση (deregulation) με την ενοποίηση, είναι αυτά που σχετίζονται με τη δομή και την οργάνωση της σχετικής αγοράς (π.χ. ελευθερία κινήσεως, ελευθερία παροχής υπηρεσιών, χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης ΔΧΦΑ κ.λπ.). Περιορισμοί στα θέματα αυτά ισχύουν (αν και με διαφοροποιήσεις) σε όλες σχεδόν τις χώρες απο τότε που έγινε

σαφές ότι τα φορτηγά αποτελούν ισχυρό ανταγωνιστή των σιδηροδρόμων. Γι'αυτό και οι περισσότεροι περιορισμοί ισχύουν για τα μεγάλα φορτηγά, που εκτελούν μεταφορές στις σχετικά μακρινές αποστάσεις, στις οποίες ο σιδηρόδρομος κατά τεκμήριο έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα. Η πολιτική αυτή δικαιολογείται από το γεγονός, ότι οι σιδηρόδρομοι αντίθετα προς ότι συμβαίνει στα οδικά μεταφορικά μέσα, κατασκευάζουν (και επιβαρύνονται με το σχετικό κόστος) την υποδομή, την οποία χρησιμοποιούν. Πέρα από αυτά, παραδοσιακά, εξαναγκάζονται να παρέχουν υπηρεσίες με όχι καθαρά οικονομικά κριτήρια. Υπο τις συνθήκες αυτές τα φορτηγά αυτοκίνητα εύκολα είναι δυνατό να επιδοθούν σε αθέμιτο ανταγωνισμό (cut throat competition).

Είναι όμως σαφές ότι οι περιορισμοί, πέρα από την προστασία των σιδηροδρόμων, αποβλέπουν και στην εξασφάλιση μιας ορισμένης ποιότητας στις υπηρεσίες που προσφέρονται. Τα τελευταία ωστόσο χρόνια η πολιτική αυτή αμφισβητήθηκε έντονα πρώτα στις ΗΠΑ και στη συνέχεια στον Καναδά και τη Μ. Βρετανία. Τα μεγάλα ελλείμματα των σιδηροδρόμων και η πραγματικά μεγάλη αποτελεσματικότητα των ΔΧΦΑ, ακόμη και στις μακρινές αποστάσεις, αποτέλεσαν έναν πρόσθετο παράγοντα για την αναθεώρηση της πολιτικής των περιορισμών, που ίσχυε για πολλά χρόνια και σε άλλες χώρες. Ειδικότερα για τις χώρες της ΕΟΚ η υιοθέτηση της ΛΒ φαίνεται ότι θα αποτελέσει την απαρχή για την κατάργηση όλων των περιορισμών, που υπάρχουν στην εκμετάλλευση των ΔΧΦΑ. Η κατάργηση θα αφορά τους περιορισμούς που ισχύουν για τα ΔΧΦΑ τόσο στις διακοινοτικές (μεταξύ κρατών-μελών) μεταφορές, όσο και στην εκτέλεση μεταφορών στο εσωτερικό μιας χώρας-μέλους από τα φορτηγά μιας άλλης χώρας-μέλους. Η υλοποίηση δηλαδή όσων προβλέπονται στη ΛΒ θα οδηγήσει αυτόματα και στην απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς (deregulation) των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Θα είναι ακατανόητο να μην επιτρέπεται π.χ. στα ελληνικά φορτηγά των "διεθνών μεταφορών" να εκτελούν μεταφορές μέσα στον ελληνικό χώρο, όταν δεν θα μπορεί να ισχύει το ίδιο για τα ΔΧΦΑ των άλλων χωρών-μελών της ΕΟΚ. Το γεγονός αυτό αποτελεί μια πραγματικά ριζική μεταβολή. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζονται στην υιοθέτηση των προτάσεων για το cabotage δηλώνει ακριβώς, ότι ορισμένες χώρες-μέλη είναι ανέτοιμες να προχωρήσουν στις μεταβολές που συνεπάγεται για την εσωτερική τους αγορά η απελευθέρωση.

Βέβαια, οι περισσότερες χώρες της ΕΟΚ (ανταποκρινόμενες και στις υποχρεώσεις που ανέλαβαν με τη ΛΒ) έχουν ήδη προχωρήσει στην αναμόρφωση του σχετικού θεσμικού καθεστώτος τους.

Πρόκειται για την Ισπανία, την Ιρλανδία, τη Γαλλία, την

Ολλανδία και τη Μ. Βρετανία. Με την αναμόρφωση γενικά καταργούνται όλοι οι περιορισμοί που ίσχυαν για τα σχετικά μικρά φορτηγά και για εκείνα που εκτελούν μεταφορές σε κοντινές αποστάσεις (π.χ. κάτω από 200 χλμ.), ενώ για τα μεγάλα φορτηγά, που εκτελούν μεταφορές σε μακρινές αποστάσεις, η πολιτική είναι να χορηγείται άδεια σε όλους τους υποψηφίους που πληρούν τις προϋποθέσεις, τις οποίες έχει υιοθετήσει η ΕΟΚ για την είσοδο στο επάγγελμα (Οδηγία 74/561).

Με δεδομένο το πλαίσιο αυτό η οργάνωση και η δομή της αγοράς των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ανταγωνιστική και ασφαλώς πιο ανταγωνιστική από όσο είναι για τους άλλους κλάδους μεταφορών.

Στην αγορά αυτή ο ανταγωνισμός οριοθετείται από τον ανταγωνισμό που υπάρχει ανάμεσα:

- στα οδικά (ΔΧΦΑ και ΙΧΦΑ) και τα άλλα μεταφορικά μέσα,
- στα ΔΧΦΑ και ΙΧΦΑ και
- στα ίδια τα ΔΧΦΑ, τα οποία και πολλά είναι και δραστηριοποιούνται ως ανεξάρτητες μονάδες εκμετάλλευσης.

Σε ό,τι αφορά την κρατική παρέμβαση στο θέμα αυτό, η ανάλυση στη συνέχεια περιορίζεται στις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης άδειας εκμετάλλευσης ΙΧΦΑ και κυρίως ΔΧΦΑ. Η διαδικασία αυτή είναι καθοριστική όχι μόνο για την οργάνωση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, αλλά και για την προνομιακή μεταχείριση των επαγγελματιών αυτοκινητιστών.

Ο ανταγωνισμός στην αγορά των οδικών μεταφορών

εμπορευμάτων

Η επιλογή του μεταφορικού μέσου και γενικά η επιλογή του τρόπου, με τον οποίο μεταφέρονται τα διάφορα αγαθά, γίνεται από το χρήστη, από τον οποίο καταβάλλεται και το κόστος μεταφοράς.

Με βάση όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω ο χρήστης είναι ελεύθερος να διαλέξει για τη μεταφορά των εμπορευμάτων του το καταλληλότερο κατά τη γνώμη του μέσο (φορτηγό αυτοκίνητο, σιδηρόδρομο, αεροπλάνο και πλοίο). Προϋπόθεση, βέβαια, για την προτίμησή του είναι ότι η υφιστάμενη υποδομή (και η γεωμορφολογία του χώρου) επιτρέπει καταρχήν την χρησιμοποίηση και των τεσσάρων μεταφορικών μέσων. Η μεταφορά π.χ. εμπορευμάτων στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης εξυπηρετείται από

όλα τα μεταφορικά μέσα, ενώ στη διαδρομή Πειραιώς-Σάμου η επιλογή περιορίζεται αναγκαστικά στο πλοίο και στο αεροπλάνο, στη διαδρομή Αθήνας-Γρεβενών, (χωρίς μεταφορτώσεις) η μόνη δυνατότητα που υπάρχει είναι το φορτηγό αυτοκίνητο.

Η δυνατότητα επιλογής για το χρήστη είναι σχεδόν ανεξάρτητη από την οργάνωση της αγοράς που ισχύει για τα διάφορα μεταφορικά μέσα.

Βέβαια μέχρι πρόσφατα στη Ελλάδα ορισμένοι χρήστες, για λόγους που σχετίζονται με την προνομιακή μεταχείριση των σιδηροδρόμων, δεν είχαν δυνατότητα επιλογής. Αυτό ίσχυε για ορισμένους μεγάλους δημόσιους φορείς (ΑΤΕ, ΚΥΔΕΠ, Υπ. Αμυνας κ.λπ.), που ήταν υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν αποκλειστικά το σιδηρόδρομο για όλες τις μεταφορές τους. Φυσικά αυτό ίσχυε για τις περιπτώσεις, όπου υπήρχε σιδηροδρομική εξυπηρέτηση.

Μετά την κατάργηση του προνομίου αυτού των σιδηροδρόμων και οι φορείς αυτοί μπορούν να διαλέξουν το μεταφορικό μέσο, που ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες τους.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί, επίσης ότι σύμφωνα με το γνωστό μοντέλο μεταφορών η επιλογή του καταλληλότερου μεταφορικού μέσου (modal split) από το χρήστη γίνεται με διάφορα κριτήρια, οικονομικής κυρίως φύσεως. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι το κόστος μεταφοράς, η απόσταση στην οποία πρέπει να μεταφερθούν τα διάφορα αγαθά, ο συνολικός χρόνος που χρειάζεται για την ολοκλήρωση της μεταφοράς, η ποσότητα (volume of shipment), η σχέση όγκου/βάρους, η αξία ανά μονάδα προϊόντος, η κατάσταση στην οποία μεταφέρεται (π.χ. χύμα), το είδος του εμπορεύματος (στερεά, υγρά κατάσταση) και άλλα.

Παράλληλα πρέπει να γίνει σαφές, ότι ο χρήστης πέρα από την ευχέρεια επιλογής που έχει μεταξύ των μεταφορικών μέσων δημόσιας χρήσης, έχει επίσης την ευχέρεια αγοράς δικών του μεταφορικών μέσων. Η τακτική αυτή ακολουθείται συχνά από χρήστες οι οποίοι για τις ανάγκες τους χρησιμοποιούν δικά τους οδικά ή θαλάσσια (π.χ. τοιμεντοβιομηχανίες, διυλιστήρια) μεταφορικά μέσα.

Από οικονομική σκοπιά η επιλογή ανάμεσα στη χρήση ΔΧΦΑ και στην αγορά ΙΧΦΑ, στα οποία περιορίζεται η ανάλυση στο σημείο αυτό, αποτελεί θέμα "κόστους και οφέλους". Ο χρήστης αγοράζει τα δικά του φορτηγά (ΙΧ) κάθε φορά που εκτιμά ότι το κόστος μεταφοράς γι' αυτόν θα είναι χαμηλότερο παρ' όσο θα ήταν, αν χρησιμοποιούσε ΔΧΦΑ. Αντίστροφα χρησιμοποιεί ΔΧΦΑ κάθε φορά που νομίζει, ότι το κόστος μεταφοράς είναι χαμηλότερο παρ' όσο θα ήταν, αν είχε αγοράσει δικά του φορτηγά. Διευκρινίζεται όμως ότι η προτίμηση αυτή βασίζεται περισσότερο στο κόστος και στο όφελος, όπως το εκτιμά και το αντιλαμβάνεται ο χρήστης (perceived cost and benefit), και λιγότερο στο πραγματικό κόστος και όφελος, που συνεπάγεται η

αγορά ΙΧΦΑ ή η χρησιμοποίηση ΔΧΦΑ.

Αυτό σημαίνει ότι τα ΔΧΦΑ, (ανεξάρτητα από το θεσμικό και το οργανωτικό πλαίσιο, από το οποίο διέπονται), δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ισχυρή μονοπωλιακή θέση ούτε στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αφού υπάρχει πάντα η ευχέρεια απόκτησης ΙΧΦΑ. Στην Ελλάδα ο μόνος περιορισμός που υπάρχει για την αγορά ΙΧΦΑ είναι, ότι αυτό πρέπει να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τις επαγγελματικές ανάγκες εκείνου, στον οποίο δόθηκε η άδεια. Βέβαια ο περιορισμός αυτός συχνά παραβιάζεται, με αποτέλεσμα να γίνεται κατάχρηση της δυνατότητας κυκλοφορίας φορτηγού ΙΧ. Ο κύριος λόγος γι' αυτό είναι ότι τα ΙΧΦΑ δεν επιβαρύνονται με την αντίστοιχη μεγάλη εισφορά, με την οποία επιβαρύνονται τα ΙΧΕΑ στην Ελλάδα. Η διαφορά αυτή ανάμεσα στην εισφορά για τα ΙΧΕΑ και τα ΙΧΦΑ δίνει και την εξήγηση της μεγάλης αύξησης που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια στα φορτηγά της κατηγορίας αυτής, ιδιαίτερα στα μικρά. Σήμερα τα πολύ μικρά φορτηγά και ειδικότερα τα "αγροτικά" (που αποτελούν πάνω από το 50% του συνολικού αριθμού των ΙΧΦΑ που κυκλοφορούν) χρησιμοποιούνται σε μεγάλη έκταση σαν ΙΧΕΑ.

Σχετικά με το μέγεθος και το ρόλο που παίζουν τα ΙΧΦΑ στην εκτέλεση του οδικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας ενδεικτικά σημειώνεται, ότι το 1986 ο αριθμός τους ήταν περίπου 600.000. Η αντίστοιχη συνολική μεταφορική ικανότητα (standing capacity) των φορτηγών αυτών (όπως υπολογίζεται από το ΥΜΕ) ήταν της τάξης των 910.000 τόννων ωφέλιμου φορτίου.

Σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις η χωρητικότητα αυτή αποτελούσε τα τρία τέταρτα της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών (ΔΧ και ΙΧ) που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα το 1986. Η συμβολή των ΙΧΦΑ στην εκτέλεση του οδικού υπεραστικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου υπολογίζεται ότι ήταν περίπου 40%

Βέβαια τα ΙΧΦΑ συμβάλλουν και στο έργο που εκτελείται μέσα στα αστικά κέντρα. Αν και για τη συμβολή αυτή ακριβείς εκτιμήσεις δεν υπάρχουν, οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι αυτή είναι υψηλότερη σε σύγκριση με το υπεραστικό οδικό εμπορευματικό έργο.

Το συμπέρασμα από την ανάλυση που προηγήθηκε είναι ότι στην Ελλάδα ο χρήστης γενικά έχει ευχέρεια επιλογής μεταφορικού μέσου -τρόπου μεταφοράς- για την ικανοποίηση των αναγκών του.

Το συμπέρασμα αυτό ισχύει παρά τις μονοπωλιακές συνθήκες, που χαρακτηρίζουν την αγορά των αεροπορικών και οιδηροδρομικών μεταφορών, και παρά τους περιορισμούς που ισχύουν, για την είσοδο στην αγορά, στις οδικές και τις θαλάσσιες μεταφορές εσωτερικού. Όπως σημειώνεται και στο

επόμενο τμήμα, οι περιορισμοί που ισχύουν για την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων το καθιστούν ουσιαστικά "κλειστό" το επάγγελμα.

Σχετικά με την επάρκεια των ΔΧΦΑ σημειώνεται ότι, παρά τις έντονες διακυμάνσεις που παρατηρούνται στη ροή του οδικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου (της ζήτησης), που εκδηλώνεται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στην ικανοποίηση της ζήτησης αυτής. Αυτό ισχύει ακόμα και στις περιόδους αιχμής της ζήτησης.

ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γενικά για τους διαμεταφορείς

Ο διαμεταφορέας ("ο αρχιτέκτονας της μεταφοράς") είναι αυτός που φέρνει σε επαφή την προσφορά με τη ζήτηση σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, ώστε να πραγματοποιηθεί η ζητούμενη υπηρεσία. Οι υπηρεσίες μεταφορών (όπως συμβαίνει και με τις άλλες υπηρεσίες) καταναλώνονται ταυτόχρονα με την παραγωγή τους. Η ιδιότητα αυτή, σε συνδιασμό με το γεγονός ότι τόσο η ροή της ζήτησης όσο και η αντίστοιχη ροή της προσφοράς των υπηρεσιών μεταφοράς μεταβάλλονται σχεδόν τυχαία στο χρόνο, αναπόφευκτα οδηγούν σε ανισορροπία της προσφοράς και της ζήτησης. Το μέγεθος της ανισορροπίας αυτής εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την κατεύθυνση και τις διακυμάνσεις των ροών της ζήτησης και της προσφοράς των υπηρεσιών μεταφοράς στο χρόνο και στο χώρο. Από αυτή την άποψη ο ρόλος του διαμεταφορέα έγκειται στην ελαχιστοποίηση (με την οικονομική έννοια του όρου) της ανισορροπίας της αγοράς μεταφορών.

Ο διαμεταφορέας μελετάει και οργανώνει την ολοκλήρωση μιας συγκεκριμένης μεταφοράς με τον αποτελεσματικότερο από οικονομική άποψη τρόπο. Για μερικές κατηγορίες μεταφορών, όπως είναι αυτές που προϋποθέτουν τη χρήση περισσότερων από ένα μεταφορικών μέσων (συνδυασμένες) ή την ομαδοποίηση /αποομαδοποίηση φορτίων, ο διαμεταφορέας ουσιαστικά επιλέγει ο ίδιος -για λογαριασμό του χρήστη- τον καταλληλότερο τρόπο μεταφοράς.

Πιο συγκεκριμένα ο διαμεταφορέας κατά κάποιο τρόπο συγκεντρώνει, καταγράφει και συσχετίζει τις πληροφορίες για τις ανάγκες που έχουν οι χρήστες για συγκεκριμένες υπηρεσίες μεταφορών και τις αντίστοιχες πληροφορίες για τις υπηρεσίες που προσφέρονται (ή μπορούν να προσφερθούν) από τους

μεταφορείς. Η συσχέτιση αυτή επιτρέπει, θεωρητικά τουλάχιστον, την προτίμηση του καταλληλότερου από οικονομική άποψη τρόπου μεταφοράς μιας συγκεκριμένης αποστολής εμπορευμάτων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να διευκρινισθεί ότι, όπως τίθεται το θέμα στη μελέτη αυτή, η επιλογή του καταλληλότερου μέσου μεταφοράς μπορεί να αντιμετωπισθεί από τρεις διαφορετικές σκοπιές: από την σκοπιά του χρήστη, του μεταφορέα και του διαμεταφορέα.

Ο χρήστης που καταβάλλει το σύνολο του ναύλου (στο διαμεταφορέα και το μεταφορέα, για την οργάνωση και την εκτέλεση της μεταφοράς αντίστοιχα), επιδιώκει την ελαχιστοποίηση του ναύλου. Αντίστροφα ο μεταφορέας (αλλά και ο διαμεταφορέας) προσπαθεί να μεγιτοποιήσει το μερίδιό του από το ναύλο που πληρώνει ο χρήστης.

Είναι βέβαια φανερό, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους διαμεταφορείς, θεωρητικά τουλάχιστον, θα μπορούσαν να προσφερθούν και από τους ίδιους τους μεταφορείς ή και από τους ίδιους τους χρήστες. Στην πρώτη περίπτωση ο μεταφορέας που, εκτός από την εκτέλεση, θα οργάνωνε και τη μεταφορά, θα εισέπραττε το σύνολο του ναύλου, ενώ στη δεύτερη ο χρήστης, που θα οργάνωνε τη μεταφορά, θα πλήρωνε μόνο την αναλογία του ναύλου που αντιστοιχεί στην εκτέλεση της μεταφοράς.

Προϋπόθεση βέβαια για την προσφορά υπηρεσιών διαμεταφορέα από το χρήστη ή το μεταφορέα είναι, ότι οι τελευταίοι πρέπει να οργάνωσουν μια ειδική υπηρεσία μέσα στην επιχείρησή τους.

Από οικονομική σκοπιά το κριτήριο για το αν ο χρήστης ή ο μεταφορέας θα καταφύγουν στο διαμεταφορέα για να αγοράσουν την "οργάνωση" της μεταφοράς ή θα την προσφέρουν οι ίδιοι, προσλαμβάνοντας κάποιο διαμεταφορέα, είναι το κόστος. Αν το κόστος για την αγορά των υπηρεσιών αυτών από το διαμεταφορέα είναι χαμηλότερο από το κόστος παροχής των υπηρεσιών από τους ίδιους, τότε θα καταφύγουν στο διαμεταφορέα. Αντίστροφα, αν το κόστος αγοράς των υπηρεσιών αυτών από το διαμεταφορέα είναι υψηλότερο από το κόστος παροχής τους από τους ίδιους, τότε θα τις προσφέρουν οι ίδιοι. Φυσικά για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση ο προσδιορισμός του σημείου, πέρα από το οποίο το κόστος αγοράς των υπηρεσιών καθίσταται υψηλότερο από το κόστος παροχής τους, αποτελεί θέμα ειδικής μελέτης.

Από την ως τώρα εμπειρία συνάγεται ότι οι μεγάλες εταιρείες μεταφορών παρέχουν σε μεγαλύτερο βαθμό παρ' όση οι μικρές τις υπηρεσίες οργάνωσης της μεταφοράς, ενώ οι μικρές κατά κανόνα καταφεύγουν στο διαμεταφορέα. Το ίδιο φαίνεται ότι ισχύει και με τους μεγάλους και τους μικρούς χρήστες.

Σχετικά με τις ανάγκες της μελέτης αυτής αξίζει να

επισημανθούν δύο ακόμη από τις διαστάσεις, που χαρακτηρίζουν το ρόλο που παίζουν οι διαμεταφορείς στις εμπορευματικές μεταφορές.

Η πρώτη είναι ότι με δεδομένες τις θεαματικές εξελίξεις που έχουν σημειωθεί στην ανάπτυξη εξειδικευμένων συστημάτων πληροφορικής, τα οποία επιτρέπουν την αξιοποίηση ενός ολόγωνα αυξανόμενου όγκου πληροφοριών, με φθίνον ανά μονάδα πληροφορίας κόστος, οι προοπτικές είναι ότι η σημασία των διαμεταφορέων στη μεταφορά εμπορευμάτων θα εξακολουθήσει να αυξάνεται. Στο μέλλον η ίδρυση και λειτουργία μιας "μεγάλης" εταιρείας διαμεταφορέων δεν θα χρειάζεται παρά ένα μικρό αριθμό ατόμων με ειδικές γνώσεις και ένα σχετικά μικρό κεφάλαιο για την ανάπτυξη ενός αυτοματοποιημένου συστήματος οργάνωσης και πληροφοριών. Βέβαια από αυτή την άποψη οι ίδιες δυνατότητες υπάρχουν και για τις εταιρείες μεταφορών και για τους χρήστες. Το γεγονός όμως, ότι οι εταιρείες μεταφορών και ιδιαίτερα οι εταιρείες των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, οι οποίες εκμεταλλεύονται κατά κανόνα ένα είδος μεταφορικού μέσου (π.χ. φορτηγά αυτοκίνητα), θέτει σε μειονεκτική θέση το δικό τους "γραφείο διαμεταφορών" έναντι των διαμεταφορέων, που δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα. Ο διαμεταφορέας μπορεί να διαλέξει ανάμεσα στα διάφορα μεταφορικά μέσα το συνδυασμό που κρίνει καταλληλότερο, ενώ ο "διαμεταφορέας" της εταιρείας μεταφορών κατά κανόνα περιορίζει τη δραστηριότητά του στην καλύτερη αξιοποίηση των μεταφορικών μέσων της εταιρείας στην οποία ανήκει. Αν εκτείνει την δραστηριότητά του σε όλα τα μεταφορικά μέσα, τότε γίνεται ένας κανονικός διαμεταφορέας.

Και αποτελεί ένα ζήτημα πραγματικό, αν είναι προτιμότερο να λειτουργεί ως μια ειδική υπηρεσία μιας εταιρείας μεταφορών ή ως ανεξάρτητη μονάδα.

Σχετικά με το "διαμεταφορέα" του χρήστη σημειώνεται ότι και αυτός περιορίζεται στην οργάνωση της μεταφοράς των εμπορευμάτων που παράγει και των υλικών που χρειάζεται η επιχείρησή του, ενώ ο διαμεταφορέας, παρά την εξειδίκευση, επεκτείνει τη δραστηριότητά του σε όλα τα εμπορεύματα. Επομένως και αυτός, αν πρόκειται να ανταγωνισθεί με τους ανεξάρτητους διαμεταφορείς, θα πρέπει να επεκτείνει τη δραστηριότητά του σε όλα τα αγαθά, πράγμα το οποίο τον καθιστά ένα κανονικό διαμεταφορέα, ο οποίος απλώς ανήκει σε κάποιο μεγάλο χρήστη.

Η δεύτερη διάσταση που έχει σημασία είναι η εθνικότητα, στην οποία ανήκουν ο διαμεταφορέας και ο μεταφορέας, ανάμεσα στους οποίους κατανέμεται ο ναύλος και ο χρήστης που τον καταβάλλει.

Από την άποψη της εθνικής οικονομίας αυτό σημαίνει ότι, αν ανήκουν στην ίδια χώρα, η κατανομή του ναύλου αποτελεί

απλή μεταφορά πόρων (transfer) ανάμεσα στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην ολοκλήρωση της μεταφοράς. Αν όμως οι επιχειρήσεις αυτές ανήκουν σε διαφορετικές χώρες, τότε η κατανομή του ναύλου ανάμεσα ο' αυτές, συνεπάγεται -πέρα από τη μεταφορά πόρων π.χ. από το μεταφορέα στο διαμεταφορέα- και μεταφορά πόρων από χώρα σε χώρα.

Η οργάνωση των διαμεταφορέων στην Ελλάδα

Για τα ελληνικά δεδομένα ο ρόλος του διαμεταφορέα είναι πολύ πιο σημαντικός στις διεθνείς παρά στις εθνικές μεταφορές. Στις εθνικές μεταφορές το ρόλο του διαμεταφορέα παίζουν τα λίγα και σχετικά ανοργανωτά "γραφεία μεταφορών". Στις διεθνείς όμως μεταφορές δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός ελληνικών και ξένων εταιρειών διαμεταφορών. Οι διαμεταφορείς αυτοί ασχολούνται με τη διακίνηση αγαθών (με χεροαία κατά κύριο λόγο μεταφορικά μέσα), που έχουν προέλευση ή προορισμό την Ελλάδα ή απλώς διέρχονται (transit) από αυτήν, ή ασχολούνται με διακίνηση αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών.

Για την είσοδο στο επάγγελμα και την άσκηση του επαγγέλματος του διαμεταφορέα (και αντίθετα προς ό,τι συμβαίνει σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα του μεταφορέα) δεν υπάρχει στην Ελλάδα κανένα θεσμικό καθεστώς. Οποιος θέλει να γίνει διαμεταφορέας, μπορεί να γίνει. Οποιοσδήποτε ρυθμίσεις υπάρχουν αναφέρονται στον Εμπορικό Νόμο 1920/1917 (άρθρα 95- 86). Με το ΥΜΕ οι διαμεταφορείς δεν έχουν καμιά θεσμική σύνδεση. Αυτό θεωρείται μάλλον παράδοξο, δεδομένου ότι οι εταιρείες διαμεταφορών, αν και δεν εκτελούν οι ίδιες μεταφορές, παίζουν (σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω) εξίσου καθοριστικό ρόλο σε ό,τι αφορά τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Το ίδιο φαίνεται να ισχύει και για τους ξένους που θέλουν να εγκατασταθούν και να ασκήσουν το επάγγελμα του διαμεταφορέα στην Ελλάδα. Φυσικά για τους ξένους διαμεταφορείς ισχύουν οι γενικής φύσεως ρυθμίσεις, που ισχύουν για όλες τις ξένες επιχειρήσεις (άδεια για εξαγωγή κερδών, άδεια εργασίας αν πρόκειται να απασχοληθούν ξένοι υπήκοοι κ.λπ.)

Στην Ελλάδα δεν έχει θεσμοθετηθεί ακόμη καμιά νομοθετική πράξη για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας για τους διαμεταφορείς με όσα συμπεριλαμβάνονται στην οδηγία του Συμβουλίου του Ιουνίου 1982 (82/470/ΕΟΚ). Στην οδηγία αυτή ρυθμίζονται θέματα που αφορούν " την πραγματική άσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεως και της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών για τις μη μισθωτές δραστηριότητες των απασχολουμένων σε ορισμένες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφορών".

Σύμφωνα με στοιχεία που παραχωρήθηκαν από το "Σύνδεσμο Διεθνών Διαμεταφορέων Ελλάδας", το 1988 στην Ελλάδα λειτουργούσαν 370 εταιρείες διαμεταφορών, από τις οποίες 350 ήταν ελληνικές και 20 ξένες θυγατρικές μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών διαμεταφορών (π.χ. Schenker, Danzas), ενώ το 1970 λειτουργούσαν γύρω στις 20, από τις οποίες οι 15 ήταν ξένες.

Από τα ίδια στοιχεία υπολογίζεται ότι η συμμετοχή των Ελλήνων διαμεταφορέων στο εμπορευματικό έργο που διακινήθηκε

μέσω των διαμεταφορέων το 1987 ήταν περίπου, 70%, σε σύγκριση με το 1970, που ήταν 10% περίπου, ενώ η αντίστοιχη συμμετοχή των ξένων εταιρειών μειώθηκε από 90% το 1970 σε 30% το 1987.

Συμπληρωματικά αναφέρεται, ότι πάνω από το 80% του διεθνούς εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας, που εκτελείται με χερσαία μεταφορικά μέσα, διακινείται με τους διαμεταφορείς.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι στην Ελλάδα ακόμη και οι μεγάλοι μεταφορείς, όπως ο ΟΣΕ και οι εταιρείες οδικών μεταφορών, καθώς και οι μεγάλοι χρήστες, όπως η ΑΓΡΕΞ και οι ιδιώτες εξαγωγείς νωπών γεωργικών προϊόντων, καταφεύγουν στους διαμεταφορείς. Έμμεσα αυτό σημαίνει, ότι και γι'αυτούς ακόμη τους μεγάλους χρήστες και τους μεγάλους μεταφορείς το κόστος της οργάνωσης της μεταφοράς είναι στην Ελλάδα μικρότερο, αν αυτή ανατεθεί στο διαμεταφορέα, παρά αν την αναλάβουν οι ίδιοι.

Σχετικά με την αντίστοιχη συμμετοχή των διαμεταφορέων στη διακίνηση των αγαθών που μεταφέρονται με ΔΧΦΑ στις άλλες χώρες της ΕΟΚ, σημειώνεται ότι το 1983 για τη Δ.Γερμανία και το Βέλγιο, για τις οποίες υπάρχουν στοιχεία, η συμμετοχή αυτή ήταν 38,6% και 42% αντίστοιχα. Τα σχετικά με την Ελλάδα χαμηλά ποσοστά συμμετοχής στις χώρες αυτές (στις οποίες υπάρχουν πολλές μεγάλες επιχειρήσεις οδικών μεταφορών) επιβεβαιώνουν την άποψη, ότι ο ρόλος των διαμεταφορέων είναι λιγότερο σημαντικός, όταν η αγορά κυριαρχείται από μεγάλες επιχειρήσεις μεταφορών.

Σε ό,τι αφορά την εθνικότητα των φορτηγών που χρησιμοποιούνται από τους διαμεταφορείς για τη μεταφορά των εξαγόμενων και των εισαγόμενων στη χώρα εμπορευμάτων, σημειώνεται ότι αυτά είναι κατά 90% περίπου ελληνικά και κατά 10% ξένα. Η επιλογή φορτηγού από το διαμεταφορέα βασίζεται αποκλειστικά σε οικονομικά κριτήρια. Δέσμευση για τη χρησιμοποίηση ελληνικού φορτηγού δεν υπάρχει. Ο διαμεταφορέας επιλέγει το φορτηγό με βάση το κόστος χρησιμοποίησής του, τα περιθώρια κέρδους που παρέχει σ'αυτόν, την αξιοπιστία, την πίστωση για την αποπληρωμή των ναύλων και από άλλους συναφείς παράγοντες.

Στην προτίμηση που δείχνουν οι διαμεταφορείς για τα ελληνικά φορτηγά αντικατοπτρίζεται κυρίως το γεγονός, ότι αυτά είναι οικονομικότερα (τουλάχιστον κατά 10%) από τα ξένα.

Όπως προαναφέρθηκε, το 1988 η χρησιμοποίηση ελληνικών φορτηγών για τη μεταφορά εμπορευμάτων από το Μόναχο στην Αθήνα ήταν τουλάχιστον κατά 20-30% οικονομικότερη σε σύγκριση με τη χρησιμοποίηση ξένων.

Με βάση τα πιο πάνω γίνεται φανερό ότι, αν τα ελληνικά φορτηγά παύσουν να είναι οικονομικά προσηφορότερα, από τα

φορτηγά των άλλων χωρών-μελών της ΕΟΚ, ή αν κάποιος από τα άλλα κριτήρια που αναφέρθηκαν (και στα οποία πλεονεκτούν τα φορτηγά των χωρών αυτών) αποκτήσει πρόσθετη βαρύτητα, τότε οι διαμεταφορείς θα προτιμήσουν τα ξένα φορτηγά. Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη, ότι με τη χρησιμοποίηση των ξένων φορτηγών παρακάμπτεται και το πρόβλημα της έλλειψης αδειών διέλευσης από η Γιουγκοσλαβία και την Αυστρία, τότε η χρησιμοποίηση των φορτηγών αυτών ενδέχεται να καταστεί πιο ελκυστική.

Ο κυριότερος λόγος γι' αυτό είναι, ότι προς αυτή την κατεύθυνση θα πιέζουν άμεσα ή έμμεσα οι χρήστες, οι οποίοι και καταβάλλουν τους ναύλους. Το θέμα που τίθεται στο πλαίσιο αυτό είναι, ότι τα συμφέροντα του χρήστη (αλλά συχνά και του διαμεταφορέα) δεν συμπίπτουν με τα συμφέροντα του μεταφορέα.

Από την πλευρά της εθνικής οικονομίας το ζήτημα είναι, ποιο μέγεθος μεγιστοποιείται κάθε φορά: το συμφέρον του μεταφορέα, το συμφέρον του διαμεταφορέα ή το συμφέρον του χρήστη.

Σχετικά με το τμήμα του ναύλου που εισπράττει ο μεταφορέας σημειώνεται πως όταν το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται για την εξαγωγή και εισαγωγή αγαθών είναι ελληνικό, τότε οι εισπράξεις αυτές (μείον τις δαπάνες για τέλη, διόδια κ.λ.π., που γίνονται στο εξωτερικό), αποτελούν συναλλαγματικό όφελος για τη χώρα, χάρη στην εξαγωγή (ή την υποκατάσταση εισαγωγής) υπηρεσιών μεταφοράς. Αντίθετα, όταν το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται είναι ξένο, γίνεται εισαγωγή υπηρεσιών που πληρώνονται σε συνάλλαγμα. Το ίδιο ισχύει και για το τμήμα του ναύλου που εισπράττει ο διαμεταφορέας. Όταν ο διαμεταφορέας είναι Έλληνας, οι εισπράξεις (με εξαίρεση το τμήμα των δαπανών που γίνεται στο εξωτερικό) αποτελούν συναλλαγματικό όφελος για τη χώρα, χάρη στην εξαγωγή (ή την υποκατάσταση εισαγωγής) υπηρεσιών "διαμεταφορέων", και αντίστροφα, αν είναι ξένη εταιρεία γίνεται εισαγωγή υπηρεσιών διαμεταφορέων, από την οποία υπάρχει διαρροή συναλλάγματος (τουλάχιστον το ισόποσο των κερδών τους).

Όσα αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, σε συνδιασμό και με το γεγονός, ότι 60% περίπου των φορτηγών που χρησιμοποιούνται για τις εξαγωγές και εισαγωγές της χώρας που διακινούνται οδικά είναι ελληνικά και 70% των εμπορευμάτων διακινούνται από Έλληνες διαμεταφορείς, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα πραγματοποιεί σημαντική εξαγωγή υπηρεσιών μεταφορών και διαμεταφορών. Υπολογίζεται ότι το 1988 ο συνολικός ναύλος που εισέπραξαν οι Έλληνες μεταφορείς από τα 35.000 περίπου ταξίδια που έγιναν προς τις χώρες της ΔΚΕ ήταν της τάξεως των 21 (=35.000*600.000) δισ. δραχμών.

Σημειώνεται ότι εξαγωγή υπηρεσιών γίνεται (και μάλιστα

με πιο δυναμική μορφή) και στην περίπτωση, όπου οι μεταφορείς και διαμεταφορείς εκτελούν και οργανώνουν, αντίστοιχα μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών. Υπάρχουν ήδη (1988) ελληνικά φορτηγά που χρησιμοποιούνται αν και σε πολύ περιορισμένη έκταση, για μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών, καθώς και τρεις ελληνικές εταιρείες διαμεταφορών που έχουν ήδη ιδρύσει γραφεία/παραρτήματα στο εξωτερικό.

Τέλος, σχετικά με τη σημασία που μπορεί να έχει η επιλογή του μεταφορικού μέσου από τον ίδιο το χρήστη ή από το διαμεταφορέα για λογαριασμό του χρήστη, διευκρινίζονται τα εξής: Ο χρήστης επιλέγει τον οικονομικότερο από τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, ενώ ο διαμεταφορέας προτιμάει τον τρόπο που μεγιστοποιεί την προμήθειά του. Λογικό είναι ο διαμεταφορέας να προτιμάει εκείνον από τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, που του αποφέρει μεγαλύτερο κέρδος. Η προτίμηση αυτή όμως δεν είναι αναγκαστικά και η οικονομικότερη για το χρήστη, ή για το κοινωνικό σύνολο.

Στην έκταση κατά την οποία με την απελευθέρωση της αγοράς, υπάρχει ευχέρεια να παραχωρούν ξένες μεγάλες εταιρείες μεταφορών στο διαμεταφορέα μεγαλύτερο μέρος του ναύλου από εκείνο που παραχωρούν οι Έλληνες μεταφορείς, θα υπάρχει στον ίδιο βαθμό ευχέρεια και κίνητρο για την προτίμηση των ξένων ΔΧΦΑ.

Το συμπέρασμα από την ανάλυση που έγινε στο τμήμα αυτό είναι, ότι με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο οι ελληνικές επιχειρήσεις των διεθνών οδικών μεταφορών ήταν μέχρι τώρα ανταγωνιστικές για τις αντίστοιχες ξένες παρά το σχετικά μικρό τους μέγεθος. Οι αδυναμίες που συνεπάγεται το μικρό μέγεθος φαίνεται ότι αντιμετωπίστηκαν με τη συνεργασία των διαμεταφορέων, στους οποίους καταφέγγει το 80% περίπου των περιπτώσεων.

ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ

Τα πιο σημαντικά από τα θέματα των οδικών μεταφορών, στα οποία επέρχονται μεταβολές από την ενοποίηση της αγοράς είναι:

- ελευθερία κινήσεως (συμπεριλαμβάνεται και το cabotage),
- είσοδος στο επάγγελμα,
- δικαίωμα εγκατάστασης,

- πολιτική κομίστρων,
- συνθήκες εργασίας,
- εναρμόνιση φορολογικών επιβαρύνσεων.

Στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού γίνεται προσπάθεια για συνοπτική ανάλυση των θεσμικών προσαρμογών, που συνεπάγεται η ενοποίηση για καθένα απο τα πιο πάνω θέματα, καθώς και για την αξιολόγηση των επιπτώσεων που αναμένεται να προκύψουν απο τις προσαρμογές αυτές.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ

Κοινοτικές ρυθμίσεις

Σχετικά με την ελευθερία κινήσεως στη ΛΒ προβλέπονται τα εξής: "for the transport of goods by road between Member States, the phasing out of quantitative restrictions (quotas) and the establishment of conditions under which non-resident carriers may operate transport services in another Member State (cabotage) will be completed by 1988 at the latest."

Σε ό,τι αφορά το πρώτο θέμα, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις αποφάσεις που έχει λάβει μέχρι τώρα το Συμβούλιο και ιδιαίτερα σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου που έληξε στις 21 Ιουνίου 1988, καταργούνται απο 1-1-93 όλες οι κοινοτικές και διμερείς άδειες μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών.

Με την κατάργηση των περιορισμών που υπάρχουν στην ελευθερία κινήσεως των ΔΧΦΑ αναμένεται να μειωθεί το κόστος απο την καθυστέρηση που γίνεται στα σύνορα για τους σχετικούς ελέγχους και το κόστος απο την πραγματοποίηση "κενών" χιλιομέτρων για μέρος της διαδρομής (empty moves) απο την απαγόρευση του cabotage. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι καθυστερήσεις που γίνονται σήμερα στα σύνορα, αν και επιβαρύνουν το κόστος μεταφοράς, δεν οφείλονται ουσιαστικά στις μεταφορές, αλλά σε λόγους που σχετίζονται με τις μεταφορές. Εξαίρεση φυσικά αποτελούν οι καθυστερήσεις που αφορούν τον έλεγχο για την ύπαρξη άδειας διέλευσης και πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου του οχήματος. Ανάμεσα στα οφέλη, που αναμένεται να προκύψουν απο την κατάργηση των εμποδίων για cabotage, είναι και η κατά 20% περίπου μείωση των "κενών" χιλιομέτρων.

Το πρώτο βήμα για την ομαλή μετάβαση απο το υφιστάμενο σύστημα στην πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών απο όλους τους ποσοτικούς περιορισμούς ως το τέλος του 1992, αποτελεί η σταδιακή

αντικατάσταση των διμερών αδειών με κοινοτικές άδειες απεριόριστων διαδρομών. Για την πραγματοποίηση του στόχου αυτού αποφασίστηκε (απο το 1986) να αυξηθεί, για την περίοδο έως το 1992, η μέση ετήσια αύξηση των συνολικών αδειών που εγκρίνονται απο την Επιτροπή. Συγκεκριμένα αποφασίστηκε να αυξηθούν οι άδειες για το 1988 και το 1989 κατά 40% ετησίως αντί του 15% που θα αυξάνονταν με βάση τον Κανονισμό ΕΟΚ/3164/84. Για την Ελλάδα αυτό σημαίνει, ότι το 1988 οι κοινοτικές άδειες που χορηγήθηκαν ήταν περίπου 660 (έναντι 415 που θα χορηγούνταν με τις προγενέστερες αποφάσεις), ενώ για το 1989 θα είναι πάνω απο 920. Για τα επόμενα χρόνια η μέση ετήσια αύξηση των κοινοτικών αδειών μπορεί να επιταχυνθεί, αν οι ανάγκες το επιβάλλουν.

Στόχος είναι να χορηγούνται στο τέλος του 1992 κοινοτικές άδειες σε όρους απο τους μεμονωμένους μεταφορείς και τις εταιρείες μεταφορών το ζητούν και ικανοποιούν το ελάχιστο των προϋποθέσεων που έχουν θεσπισθεί (74/561/ΕΟΚ).

Διευκρινίζεται ότι οι προϋποθέσεις, που θα οφείλει να ικανοποιεί όποιος θα ζητάει άδεια, είναι ίδιες με αυτές που θα πρέπει να ικανοποιεί όποιος θα θέλει να αποκτήσει την ιδιότητα του μεταφορέα. Η χωρίς περιορισμούς χορήγηση άδειας, που προβλέπεται να ισχύει στο τέλος του 1992, δεν απέχει κια πολύ απο την πλήρη απελευθέρωση, που θα ισχύει απο την 1-1-1993.

Βέβαια είναι απόλυτα σαφές, ότι προϋπόθεση για την πλήρη απελευθέρωση είναι, να συνοδεύεται η σταδιακή κατάργηση των αδειών απο την πρόοδο που θα σημειώνεται παράλληλα στην εναρμόνιση των συνθηκών πρόσβασης στην αγορά, των συνθηκών εργασίας του προσωπικού κινήσεως, των φορολογικών επιβαρύνσεων και του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.

Για να τεθεί το πρόβλημα στις ορθές του διαστάσεις, σημειώνεται ότι μέχρι τώρα με τις κοινοτικές άδειες που χορηγούνται καλύπτεται λιγότερο απο το 10% των αναγκών που υπάρχουν στην Κοινότητα. Οι υπόλοιπες ανάγκες εξακολουθούν να καλύπτονται απο διμερείς συμβάσεις που υπογράφονται μεταξύ των κρατών-μελών, απο ένα μικρό αριθμό αδειών απεριόριστων διαδρομών της ΕΔΥΜ και φυσικά, όπου υπάρχει ανάγκη, απο τις άδειες διέλευσης (transit) που υπογράφονται μεταξύ κρατών-μελών της Κοινότητας και χωρών, μέσω των οποίων διέρχονται τα ΔΧΦΑ.

Ο πρώτος κανονισμός που υιοθετήθηκε για τις κοινοτικές άδειες "περί των κοινοτικών ποσοτώσεων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών-μελών" (ΕΟΚ/2823/72) βασίστηκε στο άρθρο 75 της ΣΡ. Όλοι οι μεταγενέστεροι κανονισμοί και οι αποφάσεις, που έχουν ληφθεί σχετικά, ουσιαστικά αποτελούν τροποποιήσεις του κανονισμού αυτού.

Απο τη σκοπιά, απο την οποία εξετάζεται το θέμα στην παρούσα μελέτη, οι περισσότερες σχετικές διατάξεις του κανονισμού είναι οι εξής:

- Οι άδειες έχουν ετήσια διάρκεια και ισχύουν για οποιονδήποτε αριθμό ταξιδιών στο χρόνο, για τον οποίο ισχύουν.

- Οι άδειες χορηγούνται σε μεμονομένους μεταφορείς ή σε εταιρείες μεταφορών. Προϋπόθεση γι' αυτό είναι, ότι τόσο οι μεμονωμένοι μεταφορείς όσο και οι εταιρείες μεταφορών θα πρέπει να έχουν αποκτήσει την ιδιότητα του μεταφορέα. Στις περιπτώσεις, όπου η άδεια χορηγείται σε εταιρείες, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και απο διαφορετικά οχήματα των εταιρειών.

- Οι άδειες χορηγούνται για την πραγματοποίηση "τριγωνικών μεταφορών" μεταξύ κρατών-μελών της Κοινότητας, για την πραγματοποίηση δηλαδή μεταφορών μεταξύ δύο χωρών της Κοινότητας διαφορετικών απο εκείνη της έδρας του ΔΧΦΑ (π.χ. ελληνικά φορτηγά εκτελούν μεταφορές μεταξύ Δ. Γερμανίας και Γαλλίας). Η χρησιμοποίηση των κοινοτικών αδειών ως διμερών αδειών (για την πραγματοποίηση δηλαδή μεταφορών μεταξύ της χώρας, στην οποία έχει την έδρα το ΔΧΦΑ (π.χ. Ελλάδα), και μιας άλλης χώρας της Κοινότητας (π.χ. Δ. Γερμανίας)) θα μπορούσε να χαρακτηριστεί καταχρηστική.

- Ανεξάρτητα απο τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την κατανομή των αδειών κατά την εισαγωγή του συστήματος των ποσοτώσεων, τα τελευταία χρόνια ως βάση για τους υπολογισμούς των σχέσεων που προβλέπονται στον Κανονισμό 2623/72 χρησιμοποιούνται τα τονοχιλιόμετρα (αντί των τόνων που πραγματοποιήθηκαν τον προηγούμενο χρόνο στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές).

Σε ό,τι αφορά την Ελλάδα, η επιτάχυνση του ρυθμού αύξησης των κοινοτικών αδειών στην περίοδο έως το 1992 και η πλήρης κατάργησή τους μετά το 1992 δεν φαίνεται ότι θα δημιουργήσει σημαντικό πρόβλημα θεσμικών προσαρμογών.

Εξαίρεση βέβαια αποτελεί η δέσμευση, ότι οι άδειες θα πρέπει να χορηγούνται σε εκείνους που έχουν αποκτήσει την ιδιότητα του μεταφορέα, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο (74/561/ΕΟΚ).

Κατά τα άλλα η χρησιμοποίηση των αδειών σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΟΚ (σχετικά με τη συμπλήρωση του βιβλίου των δρομολογίων, τη τη χρησιμοποίηση οχημάτων που έχουν υποστεί τον απαραίτητο τεχνικό έλεγχο κ.λ.π.) δεν δημιουργεί θέμα θεσμικής προσαρμογής αφού, τυπικά τουλάχιστον, αυτή έχει ήδη γίνει.

Σε ό,τι αφορά την άρση των εμποδίων, τα οποία θέτουν

φραγμούς στην εκτέλεση μεταφορών μέσα στα εθνικά σύνορα μιας χώρας-μέλους από μη εγκατεστημένους σ' αυτή κοινοτικούς μεταφορείς οδικών εμπορευματικών μεταφορών (cobotage), δεν σημειώθηκε πρόοδος ανάλογη με αυτή που σημειώθηκε στο θέμα της κατάργησης των κοινοτικών αδειών. Παρά τις δεσμεύσεις, που απορρέουν από τη ΛΒ, καμιά από τις σχετικές με το cabotage προτάσεις για κανονισμό, που συζητήθηκαν μέχρι τώρα, δεν είχε υιοθετηθεί ως το τέλος του 1988.

Επικτώσεις από την ενοποίηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων

Γενικά

Το συμπέρασμα από την ανάλυση που έγινε μέχρι τώρα στο κεφάλαιο αυτό είναι, ότι η ενοποίηση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αναμένεται να έχει θετικά αποτελέσματα όχι μόνο για την Κοινότητα ως σύνολο, αλλά και για την Ελλάδα.

Σε κοινοτικό επίπεδο η απελευθέρωση αναμένεται να οδηγήσει στην επικράτηση των πιο αποτελεσματικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, με συνέπεια τη μείωση του κόστους μεταφοράς κατά 5% περίπου. Η μείωση αυτή κατ' επέκταση θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους παραγωγής και γενικά σε αύξηση της αποτελεσματικότητας της κοινοτικής οικονομίας.

Για την Ελλάδα όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι θα έχει επίσης καθαρό όφελος (net benefit) από την απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Το συμπέρασμα αυτό βασίζεται στην ικανοποίηση των δύο κριτηρίων (όφελος για τον Έλληνα χρήστη και επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στο πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον που συνεπάγεται η ενοποίηση), τα οποία είχαν τεθεί ως ελάχιστες προϋποθέσεις για την ύπαρξη οφέλους για τη χώρα.

Πιο συγκεκριμένα, ως προς το πρώτο κριτήριο, ο Έλληνας χρήστης/καταναλωτής των υπηρεσιών μεταφοράς αναμένεται να ωφεληθεί εξίσου με το χρήστη/καταναλωτή των άλλων χωρών-μελών από τη μείωση του κόστους μεταφοράς, που θα προκύψει από την ενοποίηση.

Ως προς το δεύτερο κριτήριο, οι ελληνικές επιχειρήσεις μεταφορών (και διαμεταφορών) αναμένεται να επιβιώσουν, παρά την αναμενόμενη αύξηση στο κόστος εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ.

Σύμφωνα με όσα αναπτύχθηκαν πιο πάνω, η ανταγωνιστική

θέση των ελληνικών ΔΧΦΑ στον κοινοτικό χώρο αναμένεται να διατηρηθεί (αν και με μικρότερη διαφορά) και μετά την ενοποίηση. Αυτό φαίνεται ότι ισχύει και στην περίπτωση, όπου δε θα τελεσφορήσουν οι προσπάθειες που γίνονται για την οργάνωσή τους σε μεγάλες επιχειρηματικές μονάδες. Η διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης ανάμεσα στους (low cost operators) Έλληνες μεταφορείς και τους καλά οργανωμένους (efficient) μεταφορείς των άλλων χωρών-μελών είναι τέτοια, που κάποια διαφορά αναμένεται να διατηρηθεί και μετά τις αυξήσεις, τις οποίες συνεπάγεται η προσαρμογή στις νέες ρυθμίσεις που απορρέουν από την ενοποίηση, για ορισμένες κατηγορίες δαπανών.

Ειδικότερες επιπτώσεις

Το συμπέρασμα που αναφέρθηκε πιο πάνω βασίζεται στην αξιολόγηση των ειδικότερων επιπτώσεων, που αναμένεται να έχει η ενοποίηση σε καθένα από τα κύρια θέματα του κλάδου.

Ελευθερία κινήσεως. Οι επιπτώσεις από την κατάργηση των περιορισμών στην ελεύθερη κίνηση (και παροχή υπηρεσιών) των ΔΧΦΑ θα είναι θετικές, αλλά όχι σημαντικές, εκτός αν ικανοποιηθούν ορισμένες προϋποθέσεις. Αυτές είναι:

- η ικανοποιητική λύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά ΔΧΦΑ κατά τη διέλευσή τους από τη Γιουγκοσλαβία, την Αυστρία και τις άλλες ενδιάμεσες χώρες,

- η αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος που έχουν οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς ως προς την τιμή, με την αύξηση της συμμετοχής τους στην εκτέλεση του κοινοτικού μεταφορικού έργου (cabotage και διακοινοτικές ροές).

- η συνεργασία με τους διαμεταφορείς να εξακολουθήσει να είναι ικανή ν'αντισταθμίζει το μειονέκτημα του μικρού μεγέθους των ελληνικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών.

Σχετικά με την ελεύθερη εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στην Ελλάδα οι προοπτικές είναι λιγότερο ευνοϊκές σε σύγκριση με τις προοπτικές για την εγκατάσταση ελληνικών επιχειρήσεων μεταφορών στις άλλες χώρες-μέλη, και ιδιαίτερα στις κεντρικές και αναπτυγμένες. Η "περιφερειακή" θέση και η έλλειψη κοινών συνόρων, σε συνδυασμό και με τους χαμηλότερους ναύλους και την ανυπαρξία σημαντικών αναξιοποίητων ευκαιριών, δεν καθιστά την Ελλάδα ιδιαίτερα ελκυστική για την εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων. Η κατάσταση γίνεται ακόμη πιο αρνητική εξαιτίας της ύπαρξης τριών διαφορετικών τύπων αδειών (νομαρχιακών, εθνικών και διεθνών

μεταφορών). Η άδεια χορηγείται μόνο όταν η πολιτεία κρίνει, ότι υπάρχει ανάγκη για αύξηση της συνολικής μεταφορικής ικανότητας των ΔΧΦΑ. Αντίθετα η κεντρική θέση των άλλων χωρών-μελών, ο μεγάλος όγκος του μεταφορικού έργου και οι υψηλότεροι ναύλοι καθιστούν ελκυστική την εγκατάσταση ο' αυτές ελληνικών επιχειρήσεων μεταφορών. Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη, ότι για τους Έλληνες οι χώρες αυτές ανέκαθεν αποτελούσαν πόλο έλξης για επαγγελματικές και άλλες δραστηριότητες (μετανάστευση, σπουδές), η ελκυστικότητα αυτή αποκτά πρόσθετη βαρύτητα. Βέβαια πρέπει να γίνει σαφές, ότι με την εγκατάσταση οι Έλληνες μεταφορείς παύουν να είναι low cost operators, αφού θα αντιμετωπίζουν τις ίδιες αμοιβές εργασίας και τις ίδιες λοιπές δαπάνες, που αντιμετωπίζουν οι μεταφορείς των χωρών αυτών.

Αξίζει όμως να υπογραμμισθεί, ότι από την ως τώρα εμπειρία συνάγεται πως οι ευνοϊκές αυτές προϋποθέσεις δεν οδήγησαν σε σημαντική αύξηση της συμμετοχής των ελληνικών ΔΧΦΑ στην εκτέλεση του διακοινοτικού μεταφορικού έργου, με εξαίρεση εκείνου που έχει προέλευση/προορισμό την Ελλάδα. Οι προϋποθέσεις για να γίνουν οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς οι "εφοπλιστές της ασφάλτου στον κοινοτικό χώρο" δεν φαίνεται ότι υπάρχουν.

Σε ό,τι αφορά τους διαμεταφορείς, το συμπέρασμα είναι ότι η απελευθέρωση δεν αποτελεί απειλή. Πέρα από το ότι οι διαμεταφορές λειτουργούν ήδη σε ένα αρκετά απελευθερωμένο περιβάλλον, το μέγεθος των ελληνικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (από το οποίο εξαρτάται ο ρόλος που παίζουν οι διαμεταφορείς) δεν φαίνεται ότι θα μεταβληθεί σημαντικά, τουλάχιστον στο διάστημα ως το 1992. Αυτό σημαίνει ότι (εφόσον το μέγεθος των επιχειρήσεων μεταφορών παραμένει μικρό) ο ρόλος του διαμεταφορέα στην οργάνωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα εξακολουθεί να είναι καθοριστικός. Τα ελληνικά φορτηγά, ως οικονομικότερα, θα εξακολουθούν να προτιμώνται από τους διαμεταφορείς.

Είσοδος στο επάγγελμα. Με την ενοποίηση ασφαλώς διευρύνεται ο κύκλος των προσώπων, που μπορούν να αποκτήσουν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων. Στα πρόσωπα αυτά περιλαμβάνονται και οι διαμεταφορείς και οι Έλληνες του εξωτερικού, που αποτελούν τους πιο πιθανούς υποψηφίους για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρονται για την ίδρυση μεγάλων και βιώσιμων επιχειρήσεων μεταφορών.

Για τους ήδη υπάρχοντες οδικούς μεταφορείς η ενοποίηση δεν αναμένεται ότι θα έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις (τουλάχιστον ως το 1992), παρά τις σημαντικές θεσμικές μεταβολές που επέρχονται με αυτή. Και αυτό γιατί αφενός έχει ήδη εξασφαλισθεί, ότι όλοι οι "αυτοκινητιστές" αποκτούν

οχεδόν αυτόματα την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα, και αφετέρου η συνολική μεταφορική ικανότητα (χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας ΔΧΦΑ) φαίνεται ότι θα εξακολουθεί να ελέγχεται από το κράτος. Με την επάρκεια σε ΔΧΦΑ που χαρακτηρίζει την ελληνική αγορά η μη χορήγηση άδειας για την κυκλοφορία νέων ΔΧΦΑ θα συνεχισθεί για μερικά τουλάχιστον χρόνια ακόμα.

Παράλληλα σημειώνεται, ότι η κατάργηση των περιορισμών που υπήρχαν ως το 1988 στη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων των οδικών μεταφορών αναμένεται ότι θα οδηγήσει και σε ανανέωση του στόλου των ΔΧΦΑ. Η μέση ηλικία των ΔΧΦΑ που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εκτιμάται ότι είναι μεγαλύτερη των 9 ετών.

Τιμολογιακή πολιτική. Η απελευθέρωση των κομίστρων, στην οποία αποβλέπει η ενοποίηση, δεν προβλέπεται να δημιουργήσει προβλήματα στους Έλληνες μεταφορείς. Μέχρι σήμερα και ανεξάρτητα από το θεσμικό καθεστώς που ίσχυε οι ναύλοι ουσιαστικά διαμορφώνονταν με βάση τις συνθήκες, που επικρατούσαν στην αγορά. Αν με το ναύλο αναφοράς, στον οποίο τείνει η κοινοτική πολιτική, περιορισθεί και ο "εγγενής" στο σύστημα αυτό κίνδυνος του αθέμιτου ανταγωνισμού, τότε η ενοποίηση, όσον αφορά το σημείο αυτό, αποτελεί μάλλον θετική εξέλιξη για τους Έλληνες μεταφορείς.

Κοινωνικές ρυθμίσεις. Η εναρμόνιση στις κοινωνικές ρυθμίσεις αναμένεται να επηρεάσει θετικά τις συνθήκες εργασίας των οδηγών των ΔΧΦΑ, την ασφάλεια των εργαζομένων και την εξασφάλιση των δικαιωμάτων τους. Η εναρμόνιση όμως αυτή αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ και επομένως, σε κάποια επιδείνωση της ανταγωνιστικής τους θέσης. Η αύξηση θα προκύψει από το γεγονός, ότι θα περιορισθεί η πέραν του κανονικού ωραρίου απασχόληση, κυρίως των οδηγών/ιδιοκτητών. Με την ενοποίηση, εντατικότερη εκμετάλλευση του ΔΧΦΑ θα συνεπάγεται τη χρησιμοποίηση και δεύτερου οδηγού. Βέβαια στην περίπτωση που θα ισχύσει, και στην Ελλάδα, η "ωριαία μίσθωση εργασίας", μπορεί να υπάρξει και μείωση του κόστους εκμετάλλευσης ΔΧΦΑ.

Φορολογική εναρμόνιση. Για τους μεταφορείς η φορολογική εναρμόνιση θα έχει ως συνέπεια την αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ και για το κράτος την απώλεια ορισμένων εσόδων, στην περίπτωση όπου θα εγκαταλειφθεί η αρχή της εθνικότητας. Η αύξηση του κόστους θα προκύψει από την αύξηση του φόρου του στο ντήζελ, που συνεπάγεται η εναρμόνιση, και από την επέκταση των τμημάτων της υποδομής των κωρών-μελών, για τα οποία θα ισχύουν διόδια. Ενώ η απώλεια των εσόδων του ελληνικού κράτους θα προκύψει από την υιοθέτηση της αρχής της εδαφικότητας. Με την αρχή της εδαφικότητας η γεωγραφική θέση της χώρας, ως προς την

είσπραξη των τελών κυκλοφορίας απο το ελληνικό κράτος, αποβαίνει αρνητική. Βέβαια ο κύριος λόγος γι' αυτό είναι ότι, εφόσον τα ελληνικά ΔΧΦΑ χρησιμοποιούν σε μεγαλύτερη έκταση την υποδομή των άλλων χωρών-μελών, παρ' όσο τα ΔΧΦΑ των χωρών αυτών την υποδομή της Ελλάδας, η Ελλάδα θα εισπράττει αναλογικά λιγότερα απο όσα θα καταβάλλουν οι Έλληνες μεταφορείς στις χώρες αυτές.

Τελικό συμπέρασμα

Όπως γίνεται σαφές και απο την πιο πάνω ανάλυση, οι Έλληνες μεταφορείς θα στερηθούν τα (μονοπωλιακής φύσεως) κέρδη, που ενδεχομένως τους εξασφάλιζαν οι περιορισμοί, οι οποίοι θα καταργηθούν με την ενοποίηση, καθώς και ορισμένα "εικονικά" κέρδη, που φαίνονταν ότι πραγματοποιούσαν απο το μη ορθό υπολογισμό του κόστους εκμετάλλευσης του οχήματός τους. Το δεύτερο ισχύει ιδιαίτερα για τους μεταφορείς, που είναι συγχρόνως και ιδιοκτήτες και οδηγοί των φορτηγών που εκμεταλλεύονται. Στις περιπτώσεις αυτές ορισμένες δαπάνες εκμετάλλευσης, αν και πραγματοποιούνταν, δεν λαμβάνονταν πάντα υπόψη στην εκτίμηση του κόστους. Ως τέτοιες δαπάνες αναφέρονται ενδεικτικά οι αποσβέσεις, η αμοιβή των πρόσθετων ωρών απασχόλησης και η μειωμένη οδική ασφάλεια λόγω της χρησιμοποίησης πολύ παλαιών οχημάτων και των περισσότερων απο τις προβλεπόμενες ώρες οδήγησης. Με την ενοποίηση, οι δαπάνες αυτές θα λαμβάνονται ρητά υπόψη, με αποτέλεσμα τη διαμόρφωση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ στο πραγματικό του επίπεδο, που θα είναι έτσι πιο υψηλό.

Ουσιαστικά δεν πρόκειται για πρόσθετο κόστος, αλλά για κόστος που ήδη καταβαλλόταν, αλλά δεν λαμβανόταν υπόψη στον υπολογισμό του κόστους εκμετάλλευσης. Τα πιο πάνω σημαίνουν, επίσης ότι με την ενοποίηση δημιουργούνται ευνοϊκές προοπτικές για την εξυγίανση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η εξυγίανση αυτή αποτελεί προϋπόθεση για την αύξηση της αποτελεσματικότητας και τη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης των ελληνικών ΔΧΦΑ.

Το συμπέρασμα, ότι η ενοποίηση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα έχει θετικό καθαρό αποτέλεσμα για την ελληνική οικονομία, φαίνεται ότι ισχύει, παρά το γεγονός ότι σε οποιαδήποτε προσαρμογή προωθείται απο την Ελλάδα (τουλάχιστον μέχρι τώρα) για τον τομέα, δεν γίνεται και η ταυτόχρονη απελευθέρωση στο εσωτερικό της χώρας (deregulation). Στην Ελλάδα η πολιτική που διαγράφεται είναι ότι στο εσωτερικό της χώρας η "απελευθέρωση" της αγοράς των

οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα είναι λιγότερο ριζική απο όσο στον κοινοτικό χώρο. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό για ό,τι αφορά τις μεταφορές cabotage και τη χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας ΔΧΦΑ. Η διαφοροποίηση αυτή που, αν και με μικρότερες αποκλίσεις, παρατηρείται και στην πολιτική που προωθείται και στις άλλες χώρες-μέλη, μάλλον αντιφάσκει προς το πνεύμα της απελευθέρωσης της ΛΒ.

Η πολιτική αυτή, την οποία για διάφορους λόγους συμμερίζονται και άλλες χώρες μέλη, δεν αποκλείεται να επιδράσει αρνητικά στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της ενοποίησης της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Βέβαια μερική υλοποίηση της ενοποίησης ως το 1992 σημαίνει και αντίστοιχη μερική υλοποίηση των αποτελεσμάτων, που αναμένεται ότι θα προκύψουν απο αυτή.

Τέλος, πέρα απο το όφελος που αναφέρθηκε πιο πάνω, καθαρό όφελος για την Ελλάδα αναμένεται να προκύψει και απο τις παράλληλες προσπάθειες που καταβάλλονται απο την ΕΟΚ για τη λύση των προβλημάτων που δημιουργούνται για τα ελληνικά φορτηγά απο τη σχεδόν αναγκαστική διέλευσή τους απο τις χώρες, οι οποίες παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες-μέλη. Για την Ελλάδα όφελος θα προκύψει επίσης και απο την υιοθέτηση προγραμμάτων για την ολοκλήρωση της υποδομής των μεταφορών και τη σύγκλιση των οικονομιών των χωρών-μελών της Κοινότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΕΝΟΠΙΟΙΗΣΗ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Γενικά

Η απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών που προωθείται από την κοινότητα αποτελεί μιά σημαντική εξέλιξη για τον κλάδο. Σε σχέση μάλιστα με το καθεστώς που ίσχυε μέχρι το τέλος του 1987 η εξέλιξη αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ριζική, αφού μ'αυτήν ανατρέπεται - τουλάχιστον θεομικά - ένα καθεστώς που ίσχυε για περισσότερα από σαράντα χρόνια.

Για την ουστηματική εξέταση των προβλημάτων αλλά και των ευκαιριών που παρουσιάζονται για την Ελλάδα από την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς των αερομεταφορών, η ανάλυση στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού διαιρείται σε τέσσερις ενότητες. Στην πρώτη ενότητα αναλύονται εν συντομία η οργάνωση και η δομή της αγοράς των αεροπορικών στο διεθνή χώρο, με έμφαση στις χώρες της Ε.Ο.Κ. Στη δεύτερη ενότητα δίνεται η οργάνωση και η δομή της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα, ενώ στην τρίτη δίνεται η πολιτική απελευθέρωσης των αερομεταφορών που έχει υιοθετηθεί από την Ε.Ο.Κ. Στην τέταρτη ενότητα εξάλλου αξιολογούνται οι επιπτώσεις που αναμένονται από την ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές.

Η οργάνωση και η δομή της αγοράς

των αεροπορικών μεταφορών

Η οργάνωση της αγοράς, και γενικά η λειτουργία του συστήματος των αεροπορικών μεταφορών, εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από την έντονη κρατική παρέμβαση, η οποία είναι έντονη τόσο στην εσωτερική αγορά κάθε χώρας όσο και στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Το κράτος πέρα από την παροχή της σχετικής υποδομής - αεροδρόμια και ραδιοεπικοινωνίες -, παίζει καθοριστικό ρόλο στην όλη οργάνωση και λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών. Οι πιο ορατές διαστάσεις της κρατικής παρέμβασης είναι οι περιορισμοί και οι έλεγχοι που ισχύουν για την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών και για το <<ιδιοκτησιακό>>

καθεστώς.

Για την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών χρειάζεται άδεια που χορηγείται από το κράτος. Η άδεια όμως δεν χορηγείται αυτόματα σε όποιον τη ζητήσει χορηγείται μόνο αν το κράτος κρίνει ότι υπάρχει ανάγκη για κάτι τέτοιο (π.χ. αν υπάρχει ζήτηση που δεν μπορεί να ικανοποιηθεί). Το σημαντικότερο όμως είναι ότι η χορήγηση της άδειας συνοδεύεται σχεδόν αναπόφευκτα από περιορισμούς υποχρεώσεις και προνόμια.

Η χορήγηση της άδειας παρέχει το κατάλληλο πλαίσιο μέσω του οποίου το κράτος επεμβαίνει στον καθορισμό των ναύλων, των δρομολογίων, της χωρητικότητας, της ασφάλειας των πτήσεων της χρήσης της υποδομής και σε άλλα παρόμοια φύσης θέματα. Σε αντιστάθμισμα των υποχρεώσεων, που δημιουργούν οι περιορισμοί αυτοί με την χορήγηση της άδειας εξασφαλίζεται ταυτόχρονα και η προνομιακή μεταχείριση, π.χ. μονοπώλιο της εταιρείας που παίρνει την άδεια.

Σημειώνεται ότι σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου οι αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια ανήκουν στο κράτος ή ελέγχονται από αυτό. Οι ελάχιστες εξαιρέσεις -π.χ. ΗΠΑ, Μ. Βρετανία- δεν ανατρέπουν αυτό τον κανόνα.

Η έντονη κρατική παρέμβαση στις αεροπορικές μεταφορές οφείλεται σε δυο κυρίως λόγους, που σχετίζονται άμεσα μεταξύ τους. Εν πρώτοις, οι αεροπορικές εταιρίες είναι κατά κανόνα υποχρεωμένες να προσφέρουν ορισμένες υπηρεσίες με κοινωνικά κριτήρια. Οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται για λογαριασμό του κράτους, το οποίο όμως δεν καταβάλλει άμεσα το κόστος που συνεπάγεται η παροχή τους. Το κόστος αυτό συνήθως καλύπτεται με την εξασφάλιση κάποιας μονοπωλιακής θέσης στη σχετική αγορά και με τον καθορισμό ναύλου υψηλότερου του κανονικού στις γραμμές, όπου η ζήτηση το επιτερέπει (cross substitution). Ο δεύτερος λόγος της κρατικής παρέμβασης συνίσταται στο γεγονός, ότι και το ελάχιστο κεφάλαιο που χρειάζεται για την ίδρυση και λειτουργία μιας βιώσιμης αεροπορικής εταιρείας είναι αρκετά μεγάλο. Η μη χορήγηση άδειας για τη λειτουργία πολλών εταιρειών απέβλεπε-και όπου η κίνηση είναι μικρή εξακολουθεί να αποβλέπει- στο να εξασφαλίσει το μεταφορικό έργο που είναι απαραίτητο για τη βιωσιμότητα της αεροπορικής εταιρείας, η οποία λειτουργεί στη συγκεκριμένη αγορά. Για τους περιορισμούς που υφίστανται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές υπάρχει ο πρόσθετος λόγος, ότι με αυτούς εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των <<εθνικών>> αεροπορικών μεταφορών (flag carrying national air carriers).

Με τη θεαματική όμως αύξηση της αεροπορικής επιβατικής κίνησης το επιχείρημα της μικρής αγοράς άρχισε να χάνει

έδαφος. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι η κίνηση των αεροπορικών εταιρειών των χωρών του ΟΟΣΑ-που εκτελούν τακτικά δρομολόγια-αυξήθηκε με μέσον ετήσιο ρυθμό 14% στην περίοδο 1955-69 και 10% περίπου στο διάστημα 1970-80. Στην περίοδο μετά το 1980, αν και ο ρυθμός αύξησης έπεσε σημαντικά εξακολουθεί εντούτοις να είναι υψηλός, σε σύγκριση με άλλους κλάδους.

Η εξέλιξη αυτή σε συνδυασμό με την απαίτηση για μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, έθεσαν σε αμφισβήτηση τη σκοπιμότητα της συνέχισης της κρατικής παρέμβασης. Η κατάργηση των ελέγχων και των άλλων περιορισμών (deregulation) των αεροπορικών μεταφορών στις ΗΠΑ το 1978 σήμανε την αρχή για την έμπρακτη μεταβολή της ακολουθούμενης επι χρόνια πολιτικής. Απο το 1978 προσπάθειες και μελέτες για αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου έγιναν και σε πολλές άλλες χώρες (π.χ. Μ. Βρετανία, Καναδάς). Σε καμιά όμως δεν προχώρησε τόσο, όσο στις ΗΠΑ. Όπως θα δούμε στη συνέχεια, πρόοδος σημειώθηκε μόνο στην Κοινότητα, της οποίας η αγορά παρουσιάζει περισσότερες ομοιότητες με την αγορά των ΗΠΑ παρ'όσο η αγορά οποιασδήποτε, άλλης μεμονωμένης χώρας.

Η οργάνωση της αγοράς των διεθνών αεροπορικών μεταφορών

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές διέπονται απο ένα σύστημα κρατικών διμερών και πολυμερών συμβάσεων, απο διμερείς και πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες, που υπογράφονται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες και από κανόνες, που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια διεθνών οργανισμών [(π.χ. International Air Transport Association (IATA), Association of European Airlines (AEA)]. Όλες αυτές οι συμφωνίες και οι κανόνες βασίζονται στη Συνθήκη του Σικάγου (Chicago Convention) του 1944.

Γενικά τα θέματα που ρυθμίζονται με τις συμφωνίες αυτές, αφορούν τον καθορισμό των εταιρειών που θα εξυπηρετούν κάθε συγκεκριμένη γραμμή, την κατανομή της χωρητικότητας μεταξύ των εταιρειών, τον καθορισμό των ναύλων (IATA) και τις προϋποθέσεις για την παραλαβή επιβατών από μιά από τις συμβαλλόμενες χώρες και τη μεταφορά τους σε μια τρίτη. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν κύριως τις υπηρεσίες που προσφέρονται με προγραμματισμένες πτήσεις (scheduled services), ενώ οι υπηρεσίες που προσφέρονται με εκτακτές πτήσεις (non-scheduled) υπόκεινται σε πολύ λιγότερους περιορισμούς. Με τις ρυθμίσεις αυτές ουσιαστικά δεν υπάρχουν περιθώρια για

ανταγωνισμό σε μιά συγκεκριμένη γραμμή απο άλλες εταιρείες, που εκτελούν τακτικές πτήσεις. Οποιοσδήποτε ανταγωνισμός υπάρχει στις γραμμές αυτές, προέρχεται από τις έκτακτες πτήσεις (charters) και από τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο πόλος των έκτακτων πτήσεων (charter) αυξάνεται συνεχώς. Ιδιαίτερα για την Ευρωπαϊκή αγορά εκτιμάται ότι 30% περίπου των επιβατών, που είχαν προέλευση και προορισμό την Ευρώπη, διακινήθηκε με έκτακτες πτήσεις. Για χώρες όπως η Ελλάδα με έντονη εποχική τουριστική κίνηση, η συμμετοχή των έκτακτων πτήσεων είναι ακόμα μεγαλύτερη. Ενδεικτικά σημειώνεται, ότι το 1986 η συμμετοχή των charters ανήλθε στο 62% των επιβατών που διακινήθηκαν με αεροπλάνο και είχαν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα.

Στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές οι σημαντικότερες εξελίξεις, που σημειώθηκαν για την αναμόρφωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου, μετά την απελευθέρωση της αγοράς των ΗΠΑ ήταν οι συζητήσεις που έγιναν στα πλαίσια της GATT για την απελευθέρωση του ΔΕΥ και κυρίως η συμφωνία του Συμβουλίου που έγινε το Δεκέμβριο του 1987, για την ενοποίηση της αγοράς των αερομεταφορών της ΕΟΚ ως το 1992. Σε ό,τι αφορά την GATT καμιά πρόοδος -πέρα από τις ίδιες τις συζητήσεις- δεν σημειώθηκε για την απελευθέρωση του ΔΕΥ και ιδιαίτερα για τις αερομεταφορές. Αυτό ισχύει και για την τελευταία σύνοδο, που έγινε στο Μοντρεάλ το Δεκέμβριο του 1988.

Σε ό,τι αφορά όμως την ΕΟΚ, σημειώθηκε πρόοδος-και μάλιστα πολύ σημαντική-στην απελευθέρωση της αγοράς των διακοινοτικών αερομεταφορών. Η απελευθέρωση που ήδη υιοθετήθηκε από την ΕΟΚ παραπέμπει άμεσα στην αντίστοιχη απελευθέρωση, που έχει υιοθετηθεί για τις αερομεταφορές στις ΗΠΑ. Η απελευθέρωση αυτή συνίσταται κυρίως στη χαλάρωση του ελέγχου (deregulation) που ασκούν οι υπεύθυνοι δημόσιοι φορείς-π.χ. Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας-στο όλο φάσμα των αεροπορικών μεταφορών.

Στην Κοινότητα, για λόγους που σχετίζονται τόσο με τις διαφορές που παρατηρούνται ανάμεσα στην αγορά των ΗΠΑ και στην αγορά της Ενωμένης Ευρώπης (με όποιο τρόπο την αντιπροσωπεύει η ΕΟΚ), όσο και με τις αμφιβολίες που δημιουργούνται από την ως τώρα εμπειρία των ΗΠΑ, δεν φαίνεται ότι η απελευθέρωση μπορεί να προχωρήσει όσο στις ΗΠΑ. Γενικά στις μελέτες και τις αξιολογήσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα γίνεται δεκτό, ότι στην ΕΟΚ τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης των αερομεταφορών θα είναι λιγότερο σημαντικά από όσο ήταν στις ΗΠΑ. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην ΕΟΚ η μείωση στα ναύλα απο την απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών αερομεταφορών αναμένεται να είναι της τάξης του 10%, έναντι του 20%, που ήταν η αντίστοιχη μέση πτώση στις ΗΠΑ.

Η ανάλυση σχετικά με τα αποτελέσματα που είχε η απελευθέρωση των αερομεταφορών στην αγορά των ΗΠΑ και με τα αποτελέσματα που αναμένεται να προκύψουν για την ΕΟΚ γίνεται στο τελευταίο τμήμα του κεφαλαίου αυτού. Στο τμήμα αυτό αρκεί να τονισθεί μόνο, ότι στις ΗΠΑ η αγορά των αερομεταφορών και κυρίως της οικονομίας ήταν να εξακολουθεί να είναι πραγματικά ενωμένη, ενώ οι αεροπορικές εταιρείες ήταν όλες ιδιωτικές. Στην Κοινοότητα όμως -παρά τη μεγάλη πρόοδο που σημειώθηκε και πέρα από την πολιτική διάσταση του θέματος- εξακολουθούνασφώς να υπάρχουν οι 12 ξεχωριστές οικονομίες των χωρών-μελών. Όπως φαίνεται, τόσο η χρονική περίοδος έως το 1992, όσο και αυτά που προβλέπονται στην ΛΒ και στην ΕΕΠ δεν αρκούν για να πραγματοποιηθεί στην ΕΟΚ ενοποίηση-οικονομική και πολιτική- ανάλογη με αυτή που υπήρχε στις ΗΠΑ το 1978.

Ειδικότερα ως προς τις αεροπορικές μεταφορές σημειώνεται ότι κάθε χώρα μέλος εξακολουθεί να έχει τη δική του-και κατά περίπτωση τις δικές του-εθνική αεροπορική εταιρεία (flag carrying national air carrier), που προσφέρει τακτικές υπηρεσίες (scheduled services) στις διεθνείς-και διακοινοτικές-αεροπορικές μεταφορές. Στον πίνακα 4.1 παρατίθεται ο κατάλογος με τις <<εθνικές>> εταιρείες των χωρών-μελών και ορισμένα στατιστικά στοιχεία, που δίνουν μια εικόνα του σχετικού μεγέθους τους.

Απο τις εταιρείες που παρατίθενται στον Πιν.4.1, η Βρετανική (BA) ανήκει (1986) εξ'ολοκλήρου σε ιδιώτες, η Ολλανδική (KLM) ανήκει κατά πλειοψηφία σε ιδιώτες, ενώ η Γερμανική (Lufthansa), η Ιταλική (Alitalia) και η Βελγική (Sabena) εταιρεία ανήκουν κατα πλειοψηφία στο δημόσιο, έχουν όμως διαθέσει και μέρος των μετοχών τους σε ιδιώτες. Όλες οι άλλες αεροπορικές εταιρείες ανήκουν εξ'ολοκλήρου στο δημόσιο. Διευκρινίζεται όμως ότι, ως προς τις διεθνείς-και τις διακοινοτικές-μεταφορές, το ιδιοκτησιακό καθεστώς δεν παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο. Στις διεθνείς μεταφορές οι χώρες-μέλη που έχουν επιτρέψει την ιδιωτικοποίηση των αεροπορικών τους εταιριών, τις προστατεύουν και γενικά τις μεταχειρίζονται όπως και εκείνες που δεν έχουν επιτρέψει την ιδιωτικοποίηση.

Συμπληρωματικά σημειώνεται, ότι στις χώρες της ΕΟΚ, πέρα από τις εταιρείες που αναφέρονται στον Πιν.4.1, υπάρχει και ένας μεγάλος αριθμός από άλλες εταιρείες θυγατρικές και κυρίως ιδιωτικές, που εξειδικεύονται στις έκτακτες πτήσεις, ή περιορίζουν τις δραστηριότητές τους στις περιφεριακές μεταφορές ή στο εσωτερικό των χωρών-μελών.

Πίνακας 4.1

ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ

Εταιρείες	Πραγματοποιθέντα χλμ. (εκατ)		Ώρες Πτήσεως (000)		Μεταφερθέντες επιβατ. (εκατ.)		Μεταφερθέντες χλμ επιβ (δισ)		Διατεθμενες χλμ θεο(δισ)	
	I	D	I	D	I	D	I	D	I	D
British airways	221	24	329	60	12	4	39	1	59	3
Air france	167	22	259	35	10	2	23	5	35	7
Lufthansa	194	35	306	96	8	6	22	2	35	4
Iberia	102	43	160	92	6	7	13	4	20	6
KLM	108	-	159	-	5	-	18	-	27	-
Sabena	52	-	86	-	2	-	6	-	9	-
Luxair	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aer lingus	21	0.51	44	2	12	0.05	2	0.011	3	0.03
S.A.S	93	33	162	71	5	5	9	3	14	4
TAP-Air Portugal	28	8	40	14	1	0.94	3	0.730	5	1
Alitalia	87	44	140	104	5	8	13	4	20	6
Ολυμπιακή	38	15	56	44	2	5	6	2	9	1
Austrian Airlines	23	-	44	-	1	-	1	-	3	-
Swissair	96	2	154	8	5	0.64	12	0.200	19	0.42

Υποσημείωση: I=Διεθνώς
D=Εγχώρια

Πίνακας 4.1 (συνέχεια)

Εταιρείες	Μεταφερθέντες χλμ. τονοί (εκατ.)		Μήκος δικτύου (χιλ. χλμ.)		Προσωπικό (Σύνολο)	Αεροσκάφη (Σύνολο)
	I	D	I	D		
British Airways	4828	178	521	11	37955	136
Air France	4423	633	703	65	35431	99
Lufthans	4643	253	469	9	34905	110
Iberia	1657	451	312	59	24585	85
KLM	3146	-	342	-	20287	52
Sabena	1093	-	220	-	8924	24
Luxair	-	-	-	-	-	7
Aer linfus	303	1	31	0.6	5732	22
S.A.S	1267	247	192	19	19421	95
TAP-Air Portugal	442	82	131	10	9757	28
Alitalia	1922	380	296	26	20417	86
Ολυμπιακή	628	159	100	12	12102	55
Austrian Airlines	155	-	54	-	2925	17
Swissair	1887	28	338	0.5	17683	50

Υποσημείωση: I=Διεθνών
D=Εγχώρια

Το σύστημα μεταφορών και η οργάνωση της αγοράς
στην Ελλάδα

Το σύστημα των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα αποτελείται από τη σχετική υποδομή, στην Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ) και τις ξένες αεροπορικές εταιρείες, που συμμετέχουν στην εκτέλεση του αεροπορικού μεταφορικού έργου, το οποίο έχει προέλευση/προορισμό-ή απλώς διέρχεται-από την Ελλάδα.

Υποδομή

Η υποδομή αποτελείται από το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροδρόμια. Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας τόσο για την ανάπτυξη όσο και για τη μελέτη και τον προγραμματισμό ανάπτυξης της σχετικής υποδομής είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας συνίσταται κυρίως στην άσκηση του ελέγχου αυτού μέσα στο χώρο του ελληνικού FIR και στην εγκατάσταση της αναγκαίας υποδομής -αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες και ραδιοβοηθήματα-, μέσω των οποίων γίνεται ο έλεγχος. Πέρα από την ασφάλεια των πτήσεων με τον έλεγχο-και την καλύτερη ρύθμιση της κυκλοφορίας που συνεπάγεται-εξασφαλίζεται η αύξηση της χωρητικότητας των αεροδιαδρόμων, καθώς και η οικονομικότερη κατεύθυνση των πτήσεων (π.χ. μείωση του χρόνου πτήσεως).

Σημειώνεται, ότι οι ελλείψεις και οι ανεπάρκειες που χαρακτηρίζουν την υποδομή, η οποία την εναέρια κυκλοφορία, έχουν επισημανθεί και από διεθνείς Οργανισμούς, όπως ο ICAO και η IATA, καθώς και από την ΕΟΚ. Η επισημάνση από την τελευταία αποκτά ιδιαίτερη σημασία, διότι στα πλαίσια της συνοχής των οικονομιών των χωρών-μελών μπορεί να εξασφαλιστεί κατά προτεραιότητα χρηματοδότηση των σχετικών προγραμμάτων.

Ο αριθμός των αεροδρομίων που λειτουργούν σήμερα στην Ελλάδα είναι 37. Τα αεροδρόμια αυτά που συνδέονται στο σύνολό τους σχεδόν με το αεροδρόμιο της Αθήνας, επιτρέπουν την ικανοποιητική κάλυψη του ελληνικού χώρου με αεροπορικές μεταφορές.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας αποτελεί τον κύριο διεθνή

αερολιμένα της χώρας, ο οποίος εξυπηρετεί τη διεθνή κίνηση της ΟΑ και των ξένων αεροπορικών εταιριών, που αποτελούν τακτικές και σε κάποιο βαθμό έκτακτες πτήσεις προς/από την Ελλάδα. Το αεροδρόμιο της Αθήνας εξυπηρετεί επίσης και το μεγάλο αριθμό των <<διερχόμενων>> από την Ελλάδα αεροσκαφών που σταματούν για ανεφοδιασμό ή για την αποβίβαση ή επιβίβαση επιβατών.

Ένας περιορισμένος αριθμός τακτικών πτήσεων προς/από το εξωτερικό εκτελείται και από το αεροδρόμιο της Θεσ/νίκης Με έκτακτες πτήσεις συνδέονται ακόμη 13 αεροδρόμια της χώρας τα σημαντικότερα από τα οποία είναι του Ηρακλείου, της Ρόδου, της Κέρκυρας και της Κω.

Για κάθε ραδιοεπικοινωνιακή εξυπηρέτηση που παρέχεται μέσα στο ελληνικό FIR, καθώς και για κάθε χρήση της υποδομής των αεροδρομίων, η Ελλάδα (ΥΠΑ) εισπράττει ορισμένο τέλος. Σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο και η δομή των τελών που ισχύουν για κάθε χώρα διαμορφώνονται στα πλαίσια των σχετικών διεθνών οργανισμών (ICAO και IATA) και σχετίζονται άμεσα με το κόστος χρήσης της υποδομής (user charges).

Σύμφωνα με στοιχεία που παραχωρήθηκαν από την ΥΠΑ, το 1986 τα έσοδα από τα τέλη αυτά ξεπέρασαν τα 5 δισ. δρχ. (5053 εκατ. δρχ.). Η σημαντικότερη κατηγορία είναι το Τέλος Αεροπορικών Ταξιδίων Εξωτερικού (TATE) ανά επιβάτη (40.3% του συνόλου των εσόδων και ακολουθούν οι εισπράξεις από τα τέλη διαδρομής (23.0%), τα τέλη χρήσης αεροδρομίων (21.6%) και τα τέλη για άλλες παρεχόμενες εξυπηρετήσεις (το υπόλοιπο 15,1%).

Από το σύνολο των εισπράξεων που πραγματοποιήθηκαν από την ΥΠΑ το 1986, τα 810 εκατ. δρχ. προήλθαν από την ΟΑ και αφορούσαν μόνο τις πτήσεις εξωτερικού. Οι βασικές κατηγορίες τελών το 1987 αυξήθηκαν κατά 17% περίπου και το 1988 κατά 18% πράγμα που σημαίνει και ανάλογη αύξηση των εσόδων για τα χρόνια αυτά.

Στα έσοδα που αναφέρθηκαν πιο πάνω δεν συμπεριλαμβάνονται τα έσοδα που πραγματοποιούνται από τον ανεφοδιασμό των ξένων αεροσκαφών που πιάνουν στην Ελλάδα με καύσιμα και λοιπά εφόδια. Υπολογίζεται, ότι από τους 1100 χιλ. τόνους (ισοδύναμου πετρελαίου) καυσίμων αεροπορίας, που καταναλώνονται στην Ελλάδα, το 50% περίπου αφορά τον εφοδιασμό ξένων αεροσκαφών, το 25% περίπου τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών της ΟΑ στο ελληνικό έδαφος και υπόλοιπο 25% τον ανεφοδιασμό των Ενόπλων Δυνάμεων.

Τέλος σημειώνεται ότι τα έσοδα αυτά δεν αποτελούν στο σύνολό τους καθαρό όφελος για την ελληνική οικονομία δεδομένου ότι πρέπει να αφαιρεθούν οι αντίστοιχες δαπάνες που πραγματοποιεί η ΟΑ στο εξωτερικό (τέλη αεροδιαδρομών, αεροδρομίων, εφοδιασμός καυσίμων κ.λ.π.).

Ολυμπιακή Αεροπορία

Η επιβατική και εμπορευματική αεροπορική κίνηση που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο εκτελείται αποκλειστικά από την ΟΑ και τη θυγατρική της Ολυμπιακή Αεροπλοία, ενώ αντίστοιχη κίνηση που δημιουργείται ανάμεσα στην Ελλάδα και τον υπόλοιπο κόσμο εκτελείται από την ΟΑ και από τις ξένες αεροπορικές εταιρείες, που πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις από/πρός την Ελλάδα. Επιπλέον ένα σημαντικό μέρος του διεθνούς αεροπορικού μεταφορικού έργου της χώρας εκτελείται από τις έκτακτες πτήσεις (charters). Σε ό,τι αφορά τις αερομεταφορές εσωτερικού, η ΟΑ μπορεί να θεωρηθεί ότι μονοπωλεί την αγορά. Ο μόνος ανταγωνισμός που υφίσταται είναι από τα άλλα μεταφορικά μέσα. Στις γραμμές βέβαια που εξυπηρετούν τα νησιά ο ανταγωνισμός περιορίζεται ανάμεσα στην ΟΑ και τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς. Η μεγάλη ασάφεια που υπάρχει στο θεσμικό και λειτουργικό καθεστώς, το οποίο ρυθμίζει τις σχέσεις της ΟΑ και της Ολυμπιακής Αεροπλοίας καθιστά εξαιρετικά δύσκολη την αξιολόγηση του έργου της Ολυμπιακής Αεροπλοίας, αλλά και του έργου της ΟΑ, που εκτελείται στο εσωτερικό της χώρας. Πάντως παρά την ασάφεια αυτή, οι ενδείξεις είναι ότι το πρόβλημα συνίσταται κυρίως στη χρησιμοποίηση από την ΟΑ μεγάλων jet αεροσκαφών στις γραμμές εσωτερικού, που το μέσο μήκος των διαδρομών τους είναι κάτω από 300 χλμ. Από την άποψη του κόστους εκμετάλλευσης η χρησιμοποίηση jet γι' αυτές τις αποστάσεις είναι ασύμφορη.

Σύμφωνα με στοιχεία που παραχωρήθηκαν από την ΟΑ, κατά το έτος 1986 το 61.6% του συνόλου των επιβατών, που είχαν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα, μεταφέρθηκε με έκτακτες πτήσεις και το υπόλοιπο 38.4% με τακτικές πτήσεις των ξένων αεροπορικών εταιρειών (21.4%) και της ΟΑ (17%). Ακόμη πιο χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι η συμμετοχή των charters στην εκτέλεση του συνολικού μεταφορικού έργου που είχε προέλευση/προορισμό την Ελλάδα, αυξήθηκε από 39.2% το 1978 σε 61.6% το 1986, ενώ η συμμετοχή των ξένων αεροπορικών εταιρειών και της ΟΑ μειώθηκε από 38.2% και 22.6% το 1978 σε 21.4% και 17% το 1986 αντίστοιχα. Η εξέλιξη αυτή σημαίνει ότι, παρά το κρατικό μονοπώλιο και το δημόσιο χαρακτήρα της ΟΑ και παρά τα προνόμια που εξασφαλίζονται με τις διμερείς και πολυμερείς συμβάσεις, η συμμετοχή της ΟΑ στην εκτέλεση του διεθνούς επιβατικού μεταφορικού έργου της χώρας όχι μόνο είναι μικρή, αλλά γίνεται μικρότερη με το πέρασμα του χρόνου.

Σ' ό,τι αφορά την ΟΑ, η συμμετοχή της στην εκτέλεση του μεταφερόμενου έργου που έχει προορισμό/προέλευση την Ελλάδα αποτελεί μέρος του συνολικού μεταφορικού έργου που

προσφέρει. Το υπόλοιπο έργο το προσφέρει στο εσωτερικό της χώρας.

Για να δοθεί μια πιο συγκεκριμένη εικόνα για τη δραστηριότητα της ΟΑ στον εθνικό και στο διεθνή χώρο, σημειώνεται ότι το 1986 στις γραμμές εσωτερικού :

-μεταφέρθηκε το 72.8% του συνόλου των επιβατών που χρησιμοποιούσαν την ΟΑ

-πραγματοποιήθηκε το 22.4% των συνολικών χιλιομετρικών επιβατών της ΟΑ

-πραγματοποιήθηκε το 24% των εσόδων της

-απορροφήθηκε το 35% περίπου των συνολικών δαπανών.

Στις γραμμές εξωτερικού μεταφέρθηκε αντίστοιχα το 27.2% του συνόλου των επιβατών, πραγματοποιήθηκε το 77% περίπου των χιλιομετρικών επιβατών, το 76% των εσόδων και δαπανήθηκε για την λειτουργία τους περίπου το 65% των συνολικών δαπανών..

Το έργο της ΟΑ εκτελείται από 34 συνολικά αεροσκάφη διάφορων τύπων (4 B747, 9 A300, 6 B727, 11 B737 και 5 B707 που αποσύρθηκαν από την κυκλοφορία στο τέλος του 1988), της Ολυμπιακής Αεροπλοίας από 21 μικρότερα αεροσκάφη (SD-330/DORNIER κ.λ.π.). Η καταλληλότητα ή μη των αεροσκαφών που διαθέτει η ΟΑ είναι συνάρτηση της δομής των δρομολογίων που αυτή εκτελεί στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Με βάση τη δομή του δικτύου που εξυπηρετεί, -καλύπτει αποστάσεις από 200-15000 χιλιόμετρα-, η άποψη των ειδικών στις αερομεταφορές είναι, ότι ο στόλος της ΟΑ θα πρέπει να περιοριστεί σταδιακά σε τρεις τύπους: μεγάλων, μεσαίων και μικρών αποστάσεων. Το κόστος βέβαια του περιορισμού των αεροσκαφών μπορεί να είναι υψηλό αλλά και τα οφέλη που αναμένεται να αποκομίσει η ΟΑ θα είναι υψηλότερα.

Παράλληλα σημειώνεται ότι το 1986 ο συντελεστής πληρότητας ήταν 79.8% στις γραμμές εσωτερικού και 58.0% στις γραμμές εξωτερικού (βλ. Πίνακα 4.2), ενώ- σύμφωνα με εκτιμήσεις που αναφέρονται στο 1985- το <<νεκρό σημείο>> αντιστοιχούσε σε συντελεστή πληρότητας πάνω από το 100% (150%) για τις γραμμές εσωτερικού και 65% για τις γραμμές εξωτερικού.

Βέβαια οι δείκτες αυτοί το 1987 και τους πρώτους μήνες του 1988 παρουσίασαν σημαντική βελτίωση. Με τις πραγματικά σημαντικές αυξήσεις που δόθηκαν στο διάστημα αυτό βελτίωση παρουσιάστηκε και στις γραμμές εσωτερικού. Όμως, παρά τη βελτίωση αυτή η εκμετάλλευση των περισσότερων γραμμών εσωτερικού εξακολουθεί να είναι ελλειμματική.

Από οικονομική άποψη η διαπίστωση αυτή μπορεί να θεωρηθεί αρκετά παράδοξη, διότι παράλληλα με τα ελλείματα υπάρχει και έντονη, μη ικανοποιούμενη ζήτηση. Παρατηρείται

δηλαδή ότι, όσο αυξάνεται η ζήτηση, αυξάνεται και το έλλειμμα και αντίστροφα. Αυτό αποδίδεται κυρίως στη μεγάλη εποχικότητα και στις δυσανάλογα-με την αύξηση του κόστους- μικρές αυξήσεις των ναύλων. Αυτό βέβαια δεν ανερει το γεγονός, ότι ένα μεγάλο μέρος από το επιβατικό κοινό, αν και είναι διατεθειμένο να καταβάλει την τιμή του εισιτηρίου δεν μπορεί σταθερά να εξασφαλίσει θέση. Η ΟΑ με δεδομένους τους ναύλους, το μέσο μήκος των γραμμών εσωτερικού και τους τυπους των αεροσκαφών που εξακολουθεί να χρησιμοποιεί στις γραμμές εσωτερικού, αδυνατεί να ικανοποιήσει τη ζήτηση που υπάρχει. Από τις παραμέτρους αυτές μόνο το μήκος των γραμμών εσωτερικού μπορεί να χαρακτηριστεί σταθερό, οι άλλες δύο είναι δυνατό να μεταβληθούν.

Η ενοποίηση της αγοράς των αερομεταφορών της ΕΟΚ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην <<Κοινή πολιτική μεταφορών>> που προβλέπεται στη ΣΡ (άρθρα 74-84) δεν ρυθμίζονται θέματα αεροπορικών μεταφορών. Η μόνη αναφορά που υπάρχει στη ΣΡ για τις αεροπορικές μεταφορές είναι αυτή του άρθρου 84 παραγρ.2 <<Το συμβούλιον αποφενόμενον ομοφώνως, δύναται ν'αποφασίση εν τίνι μέτρω και διά ποίας διαδικασίας δύναται να θεοπισθώσι ιδιαίτεροι διατάξεις διά την θαλάσσιαν και εναέριον ναυοιπλοίαν>>. Από τις γενικές διατάξεις της ΣΡ οι πιο σχετικές είναι εκείνες που εξασφαλίζουν τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά (άρθρα 85 και 86).

Οι εξελίξεις όμως που σημειώθηκαν από την υπογραφή της ΣΡ και μετέπειτα κατέστησαν σαφές, ότι οι αερομεταφορές δεν μπορούν εκ των πραγμάτων να εξαιρεθούν από την κοινή πολιτική μεταφορών της ΕΟΚ. Μερικοί από τους λόγους που οδήγησαν στη μεταβολή αυτή ήταν η μεγάλη αύξηση της αεροπορικής κίνησης στην εν λόγω περίοδο, η συνέχιση της απόσπασης μεταφορικού έργου από τα άλλα μεταφορικά μέσα προς τα οποία ανταγωνίζονται οι αεροπορικές μεταφορές, η συνεχιζόμενη αύξηση της συμμετοχής των charters στην εκτέλεση του αεροπορικού μεταφορικού έργου κ.λ.π. Καθοριστικό ρόλο φαίνεται ότι έπαιξε επίσης και η νέα κατάσταση που δημιούργησε η κατάργηση των ελέγχων και των παρεμβάσεων του κράτους στις ΗΠΑ.

Η προσπάθεια για την ένταξη των αερομεταφορών στην κοινή πολιτική μεταφορών της Κοινότητας εντάθηκε με τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου που αναφέρθηκαν πιο πάνω και με τις οποίες γίνεται δεκτό, ότι οι αερομεταφορές δεν εξαιρούνται από την κοινή πολιτική μεταφορών της ΕΟΚ, ούτε από την

εφαρμογή των κανόνων, με τους οποίους εξασφαλίζονται οι συνθήκες ανταγωνισμού.

Υπό την πίεση των εξελίξεων αυτών η Επιτροπή-όπως συνέβη και με την GATT-παρουσίασε το 1979 το πρώτο Μνημόνιο (Memorandum) για τις αερομεταφορές. Το 1984 παρουσίασε ένα δεύτερο που αποτελεί την πιο σοβαρή προσπάθεια για την μελέτη των προβλημάτων που θα ανέκυπταν από την ένταξη των αερομεταφορών στην κοινή πολιτική μεταφορών της ΕΟΚ. Η δέσμη των τεσσάρων νομοθετικών πράξεων, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο στις 14 Δεκεμβρίου 1987 για τις αερομεταφορές βασίζεται στις προτάσεις του δεύτερου Μνημονίου.

Τέλος καθοριστικό ρόλο για την απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών στον κοινοτικό έπαιξε η υιοθέτηση της ΕΕΠ. Αν δεν είχε προηγηθεί η υιοθέτηση της ΕΕΠ, η απελευθέρωση στις αερομεταφορές θα ήταν δύσκολο να προχωρήσει, όπως δεν προχώρησε και στην GATT, που δεν έχει υιοθετηθεί από τις χώρες μέλη της κάτι ανάλογο με την ΕΕΠ.

Με την δέσμη των τεσσάρων νομοθετικών πράξεων που υιοθετήθηκαν για τις αερομεταφορές επέρχονται σημαντικές μεταβολές στο καθεστώς που ίσχυε για τον καθορισμό των ναύλων, για την κατανομή της χωρητικότητας και την πρόσβαση στην αγορά και τον ανταγωνισμό.

Η δέσμη με τα μέτρα για τις αερομεταφορές ισχύει από την 1 Ιανουαρίου 1988, ενώ η απόφαση για την πιθανή αναθεώρηση του περιεχομένου τους θα ληφθεί όχι αργότερα από τον Ιούνιο του 1990 για τις δύο πρώτες και πριν από το Νοέμβριο του 1989 για τις δύο άλλες. Όπως έχει ήδη αναφερθεί τα μέτρα θα ισχύσουν για τις <<διακοινοτικές>> μεταφορές που εκτελούνται από εταιρίες, οι οποίες προσφέρουν τακτικές υπηρεσίες (scheduled services). Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύονται από την ΑΕΑ, στις <<ενδοευρωπαϊκές>> διεθνείς πτήσεις εκτελείται το ένα τέταρτο περίπου του συνολικού διεθνούς μεταφορικού έργου των μελών της. Πιο συγκεκριμένα το 1986 στην ενδοευρωπαϊκή αγορά πραγματοποιήθηκε το 24.4% των ΧΘ και το 23.2% των ΧΕ των μελών της ΑΕΑ.

Η δέσμη των μέτρων δεν ισχύει για τις έκτακτες πτήσεις και για τις διακοινοτικές μεταφορές, που εξυπηρετούνται από αεροπλάνα μικρότερα των 70 θέσεων.

Καθορισμός των ναύλων

Στον καθορισμό των ναύλων το καθεστώς που ίσχυε έως τις 31 Δεκεμβρίου 1987 ήταν της <<διπλής έγκρισης>> (double

approval). Αυτό σημαίνει, ότι για μία συγκεκριμένη τακτική αεροπορική γραμμή μεταξύ των αεροδρομίων δύο χωρών-μελών ναύλος ήταν ενιαίος και η υιοθέτησή του προϋπέθετε την έγκριση των κυβερνήσεων των δύο κρατών, ανάμεσα στα οποία λειτουργούσε η γραμμή. Οι οποιοδήποτε διαφορές στην τιμή του εισιτηρίου, σε τοπικό νόμισμα που εκδίδονται στις δύο χώρες τυπικά τουλάχιστον, αντικατόπτριζαν διαφορές στην ισοτιμία των τοπικών νομισμάτων προς το δολλάριο.

Με την Οδηγία του Συμβουλίου (87/601/ΕΟΚ) της 14.12.87 <<για τους ναύλους των των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών-μελών>> εισάγεται το σύστημα των <<ζώνων τιμολογίων>>. Πολύ συνοπτικά σημειώνεται ότι σύμφωνα με το σύστημα αυτό, θα ορίζονται για κάθε είδος τιμολογίου δύο τιμές, μία ανώτερη και μία κατώτερη. Οι τιμές αυτές-τα όρια της ζώνης-θα εκφράζονται ως ποσοστά του <<ναύλου αναφοράς>> που απο την ισχύ της Οδηγίας θα καθορίζεται και αυτός ελεύθερα απο κάθε αεροπορική εταιρεία. Ο <<ναύλος αναφοράς>> ορίζεται ως <<ο κανονικός αεροπορικός ναύλος οικονομικής θέσης που χρεώνει ένας αερομεταφορέας τρίτης ή τέταρτης ελαυθερίας, στα εν λόγω δρομολόγια...>> (άρθρο 2(γ)). Για κάθε συγκεκριμένη γραμμή οι ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια τους μεταξύ των δύο αυτών τιμών.

Σύμφωνα με όσα περιλαμβάνονται στο άρθρο 5 της Οδηγίας που υιοθετήθηκε (87/601/ΕΟΚ) ο'όλες τις τακτικές αεροπορικές γραμμές θα υπάρχουν οι παρακάτω δύο ζώνες ελαστικότητας:

-ζώνη έκπτωσης (discount zone) που το άνοιγμά της θα κυμαίνεται από 90 μέχρι 65% του ναύλου αναφοράς, και

-ζώνη μεγάλης έκπτωσης (deep discount zone), που το άνοιγμά της θα κυμαίνεται από 65 μέχρι και 45% του ναύλου αναφοράς.

Ακόμα, αν ο ναύλος έχει εγκριθεί σύμφωνα με το καθεστώς διμερούς έγκρισης και είναι χαμηλότερος του 45% της ζώνης της μεγάλης έκπτωσης, τότε θα παρέχονται πρόσθετα όρια ελαστικότητας για μείωση που κυμαίνονται από 10% κάτω του συγκεκριμένου ναύλου έως 65%.

Στο Παράρτημα ΙΙ της σχετικής Οδηγίας της ΕΟΚ καθορίζονται οι προϋποθέσεις που είναι αναγκαίες για να καταταγεί ένα τιμολόγιο στην ζώνη έκπτωσης και στη ζώνη μεγάλης έκπτωσης. Ο καθορισμός των ναύλων για όλες τις άλλες κατηγορίες, που δεν πλήρουν τις προϋποθέσεις του παραρτήματος ΙΙ-και επομένως δεν ρυθμίζονται με τις διατάξεις της Οδηγίας αυτής-, εξακολουθεί να γίνεται με βάση το προϋφιστάμενο καθεστώς.

Τα κράτη-μέλη εγκρίνουν αεροπορικούς ναύλους εφόσον οι

ναύλοι αυτοί βρίσκονται <<...σε εύλογη αναλογία προς το πλήρως αναλελυμένο κόστος σε μακροχρόνια βάση του αιτούντος αερομεταφορέα, λαμβάνοντας (άρθρο 3) εκ παραλλήλου υπόψη και άλλους σχετικούς παράγοντες. Εντούτοις το γεγονός, ότι ένας προτεινόμενος αεροπορικός ναύλος είναι χαμηλότερος από το ναύλο άλλου αερομεταφορέα που εξυπηρετεί το ίδιο δρομολόγιο, δεν αποτελεί επαρκή αιτιολόγηση για την άρνηση έγκρισης.

Όπως αναφέρεται σε οδηγία της ΕΟΚ ορίζονται τα κριτήρια, βάσει των οποίων ένα τιμολόγιο θεωρείται αποδεκτό. Συγκεκριμένα τα κράτη-μέλη λαμβάνουν υπόψη τους τις ανάγκες των καταναλωτών, την ικανοποιητικής απόδοσης του κεφαλαίου, την κατάσταση του ανταγωνισμού στην αγορά, τους ναύλους των άλλων αερομεταφορέων που εκτελούν το ίδιο δρομολόγιο και την ανάγκη αποστροφής των πρακτικών ντάμπινγκ. Στα κριτήρια αυτά θα βασίζονται οι διαίτητες, σε περίπτωση διαφωνίας των ενδιαφερομένων κρατών, για το προτεινόμενο ύψος των τιμολογίων.

Με το νέο τρόπο καθορισμού των ναύλων-ο'όλες τις τακτικές γραμμές-, υπάρχει η ευχέρεια να χορηγούνται εκπτώσεις στην τιμή του κανονικού εισιτηρίου από 10-35% αν εμπίπτει στη ζώνη των φθηνών εισιτηρίων (90-65%), και από 35-55%, αν εμπίπτει στη ζώνη των πολύ φθηνών εισιτηρίων (65- 45%). Για τους ναύλους που είχαν ορισθεί με διμερείς συμφωνίες κάτω από το 45% του ναύλου αναφοράς, παρέχεται η ευχέρεια για μια πρόσθετη μείωση κατά 10%. Η κατάργηση, ουσιαστικά της δυνατότητας άρνησης των χαμηλότερων ναύλων που προτείνονται από κάποια αεροπορική εταιρεία από το κράτος-μέλος που θίγεται αποτελεί σημαντική εγγύηση για την εφαρμογή των αποφάσεων για την μείωση των ναύλων. Το γεγονός ότι η κατάργηση αυτής της δυνατότητας άρνησης ισχύει ακόμη και για τους ναύλους αναφοράς, προσδίδει πρόσθετη βαρύτητα στη δυνατότητα που υπάρχει για μείωση των ναύλων. Η ευχέρεια που παρέχεται στις αεροπορικές εταιρείες να καθορίζουν ελεύθερα οποιαδήποτε τιμή κρίνουν οκόπιμη-αρκεί να είναι μέσα στα όρια που θεσπίστηκαν για κάθε ζώνη-πιστεύεται ότι θα οδηγήσει-τουλάχιστον κατά τα πρώτα χρόνια-σε μείωση της τιμής των εισιτηρίων. Σύμφωνα με τις μελέτες που υπάρχουν η μέση μείωση στους ναύλους αναμένεται να ξεπεράσει το 10%. Ειδικότερα στις γραμμές με μεγάλη κίνηση η μείωση αυτή αναμένεται να είναι πολύ μεγαλύτερη, ενώ στις γραμμές με μικρή κίνηση αντί να έχουμε μείωση μπορεί να έχουμε και αύξηση. Από οικονομική άποψη η μείωση αυτή μακροχρόνια είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί από τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν χαμηλό κόστος ή και υψηλά έσοδα ανά μονάδα προϊόντος. Επιπλέον η μείωση της τιμής των εισιτηρίων θα οδηγήσει σε ένταση των προπαθειών για την παραπέρα μείωση του κόστους

παροχής των υπηρεσιών αυτών. Σημειώνεται ότι μεγαλύτερα περιθώρια για τη μείωση του κόστους παροχής υπηρεσιών. Τα περιθώρια για τις καλά οργανωμένες και αποτελεσματικές εταιρείες είναι μικρότερα, γιατί αυτές σε μεγάλο βαθμό, τα έχουν εξαντλήσει. Η μείωση των τιμών εισιτηρίων σε συνδυασμό με την διεύρυνση του κύκλου των ατόμων, που έχουν τις προϋποθέσεις να αγοράσουν εισιτήριο που να εμπίπτει σε μιά από τις δύο ζώνες έκπτωσης, αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της αεροπορικής κίνησης. Η αύξηση αυτή θεωρητικά θα δημιουργήσει, για οποιαδήποτε εταιρεία (την καρπωθεί) οικονομίες κλίμακας και επομένως παραπέρα μείωση του κόστους.

Κατανομή Χωρητικότητας και Πρόσβαση στην Αγορά

Με το καθεστώς των διμερών συμβάσεων, που ίσχυε ως τις 31 Δεκεμβρίου 1987, η κατανομή της συνολικής μεταφορικής ικανότητας-αριθμός προσφερόμενων θέσεων στη μονάδα του χρόνου-που εξυπηρετούσε μιά συγκεκριμένη τακτική γραμμή, ήταν θέμα συμφωνίας. Ήταν δηλαδή 50% για καθεμιά από τις συνήθως δύο αεροπορικές εταιρείες που εκμεταλλεύονταν τη γραμμή.

Με την απόφαση του Συμβουλίου (87/602/ΕΟΚ) της 14.12.87 <<για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ κρατών-μελών και για την πρόσβαση των αερομεταφορέων σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών-μελών>> η αναλογία αυτή ανατράπηκε. Σύμφωνα με τις διατάξεις του αριθμού 3 της Απόφασης αυτής στην πρώτη διετία από την ισχύ της ένα κράτος-μέλος επιτρέπει σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα τρίτης και τέταρτης ελευθερίας να προσαρμόσει τη μεταφορική του ικανότητα-αύξηση του αριθμού των πτήσεων ή του μεγέθους των αεροσκαφών-, υπό τον όρο ότι η συνολική χωρητικότητα δεν θα υπερβαίνει την αναλογία 55-45%. Για τον τρίτο χρόνο και εφόσον δεν θα υπάρξει διαφορετική απόφαση, η αναλογία αυτή επιτρέπεται να ανέλθει σε 60-40%. Ένα κράτος-μέλος μπορεί να ζητήσει παρέκκλιση από την κατανομή 60-40%, εφόσον θα αποδείξει μέσα σε 18 μήνες ότι ο αερομεταφορέας του έχει υποστεί σημαντικές ζημίες στην οικονομική του εκμετάλλευση.

Επιπλέον προβλέπεται η δυνατότητα διπλού matching. Αν σε μιά γραμμή όπου η συνολική μεταφορική ικανότητα είναι π.χ. 2000 θέσεις (προσφέρει 1000 θέσεις η εταιρεία Α και 1000 θέσεις η εταιρεία Β), η εταιρεία Α αποφασίσει ν'αυξήσει τη συμμετοχή της από 50 σε 55%, τότε μπορεί ν'αυξήσει τον αριθμό

των θέσεων που προσφέρει αυτή σε 1222, δηλ. 22,2% επιπλέον από την εταιρεία Β, που η συμμετοχή της τώρα μειώθηκε σε 45%. Αν τώρα η εταιρεία Β αποφασίσει ν'ακολουθήσει και ν'αυξήσει τη συμμετοχή της σε 55%, τότε μπορεί να προσφέρει 1493 θέσεις, δηλ. 271 θέσεις επιπλέον από τις 1222 θέσεις της εταιρείας Α, της οποίας η συμμετοχή της με τη σειρά της μειώθηκε σε 45%. Το διπλό matching σημαίνει ότι επιτρέπεται μόνο ένας ακόμη τέτοιος <<γύρος>> αύξησης της χωρητικότητας από τις εν λόγω δύο εταιρείες.

Πρόσβαση στην αγορά

Με τις ρυθμίσεις που θεσπίζονται στην Απόφαση του Συμβουλίου 87/602/ΕΟΚ επέρχονται σημαντικές μεταβολές και στο καθεστώς που ίσχυε έως τις 31/12/87 για την είσοδο στην αγορά των αερομεταφορών.

Οι σημαντικότερες από τις ρυθμίσεις αυτές είναι:

- η πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης
- η σύνδεση μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων
- ο συνδυασμός σημείων
- τα δικαιώματα της 5ης ελευθερίας

Πιο συγκεκριμένα:

α. Πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης: Ισχύει από την 1.1.88, οπότε άρχισε να εφαρμόζεται η σχετική Απόφαση του Συμβουλίου (87/602/ΕΟΚ) σύμφωνα με την οποία κάθε χώρα-μέλος της Κοινότητας είναι υποχρεωμένη να αποδέχεται τον αερομεταφορέα ή τους αερομεταφορείς τους οποίους προτείνει το άλλο κράτος-μέλος στην εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών, που πραγματοποιούνται από το έδαφος της άλλης.

Η πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης αφορά τόσο ζεύγη κρατών όσο και ζεύγη πόλεων. Σύμφωνα με τους ορισμούς που δίνονται στη σχετική Απόφαση του Συμβουλίου η πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης:

-σε ζεύγος κράτος είναι <<η εκ μέρους ενός κράτους-μέλους ανάθεση σε δύο ή περισσότερους αερομεταφορείς του, της εκμετάλλευσης τακτικών αερογραμμών μεταξύ του εδάφους του και του εδάφους άλλου κράτους-μέλους>>, και

-σε ζεύγος πόλεων είναι η ανάθεση της εκμετάλλευσης τακτικής αεροπορικής γραμμής μεταξύ ενός αερολιμένος ή συστήματος αερολιμένος του εδάφους του κράτους-μέλους, και ενός αερολιμένος ή συστήματος αερολιμένων στο έδαφος άλλου κράτους-μέλους.

Η πολλαπλή ανάθεση σε ζεύγη κρατών είναι ελεύθερη από 1/1/88 ενώ η πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης σε ζεύγος πόλεων είναι δυνατή με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

-για το 1988 αν είχαν μεταφερθεί στην συγκεκριμένη γραμμή το προηγούμενο έτος πάνω από 250000 επιβάτες,

για το 1989 αν είχαν μεταφερθεί το προηγούμενο έτος πάνω από 200000 επιβάτες ή αν υπήρχαν περισσότερες από 1200 πτήσεις με επιστροφή ετησίως στη γραμμή αυτή,

-για το 1990, αν είχαν διακινήθει στη συγκεκριμένη γραμμή πάνω από 180000 επιβάτες στο προηγούμενο έτος ή υπήρχαν περισσότερες από 1000 πτήσεις με επιστροφή ετησίως.

β.Σύνδεση μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αερολιμένων

Οι κοινοτικοί αερομεταφορείς επιτρέπεται να εκτελούν τακτικές αεροπορικές γραμμές τρίτου ή και τέταρτου βαθμού ελευθερίας μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων μιας χώρας-κράτους και κεντρικών μιας άλλης.Για ν'αποφευχθεί κάθε διαταραχή στα υφιστάμενα συστήματα εναέριας κυκλοφορίας και για να δοθεί ο χρόνος προσαρμογής,ορισμένοι αερολιμένες, μεταξύ των οποίων και της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, εξαιρούνται (κατα την διάρκεια ισχύος της σχετικής Απόφασης) από την εφαρμογή της διάταξης από την εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ κεντρικών αεροδρομίων μιας χώρας-μέλους και περιφερειακών άλλης.

Υπενθυμίζεται ότι τα παραπάνω δεν εφαρμόζονται σε γραμμές οι οποίες εξυπηρετούνται από αεροκάφη με λιγότερες από 70 θέσεις.Η προσφορά αυτή των θέσεων δεν θα λαμβάνεται υπόψη στην κατανομή της χωρητικότητας.Εφόσον όμως ορισμένες γραμμές εξυπηρετούνται με αεροπλάνα μεγαλύτερα των 70 θέσεων η προσφορά αυτή των θέσεων θα γίνεται μέσα στα πλαίσια της συνολικής κατανομής 40-60%.

Τέλος η σύνδεση μεταξύ περιφερειακών αεροδρομίων μιας χώρας-μέλους και περιφερειακών αεροδρομίων επιτρέπεται με βάση την προϋφιστάμενη Οδηγία 83/416/ΕΟΚ

γ.Συνδυασμός σημείων.Με βάση τη σχετική διάταξη παρέχεται η δυνατότητα στον κοινοτικό αερομεταφορέα,που συνδέει δύο κράτη-μέλη να σταθμεύει ενδιάμεσα σ'ένα τρίτο κράτος-μέλος και ν'αποβιβάζει επιβάτες (όχι όμως και να πέρνει), με την προϋπόθεση ότι δεν ασκούνται μεταφορικά δικαιώματα μεταξύ των συνδυαζομένων σημείων.

δ.Δικαιώματα 5ης ελευθερίας.Αερομεταφορέας 5ης ελευθερίας είναι αυτός που έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί αεροπορικές εμπορικές μεταφορές επιβατών,εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ δύο κρατών-μελών, εκτός από εκείνο, όπου είναι εγγεγραμμένος.Ετσι ένας αερομεταφορέας (π.χ.BRITISH AIRWAYS) που συνδέει το Λονδίνο με την Αθήνα θα μπορεί να σταματά σ'ένα τρίτο κράτος-μέλος και ν'αποβιβάζει αλλά και να επιβιβάζει επιβάτες για να τους μεταφέρει στην Αθήνα και αντίστροφα.

Προϋπόθεση για την δυνατότητα εκτέλεσης 5ης ελευθερίας είναι να ικανοποιεί η εν λόγω γραμμή τους εξής όρους:

-να έχει εγκριθεί από το κράτος, στο οποίο είναι εγγεγραμμένος ο ενδιαφερόμενος κοινοτικός αερομεταφορέας.

-να λειτουργεί ως προέκταση γραμμής από το κράτος, όπου είναι εγγεγραμμένος ο μεταφορέας ή ως προκαταρκτικό δρομολόγιο σε γραμμή προς το κράτος αυτό,

-να λειτουργεί μεταξύ δύο αεροδρομίων, από τα οποία το ένα τουλάχιστον δεν είναι αεροδρόμιο της κατηγορίας 1 και

-η ετήσια μεταφορική ικανότητα του μεταφορέα στο συγκεκριμένο δρομολόγιο να μην μπορεί να χρησιμοποιείται περισσότερο από το 30% για τις επιβατικές μεταφορές 5ης ελευθερίας.

Το σύνολο σχεδόν των ελληνικών αεροδρομίων (Αθήνας Θεσσαλονίκης και νησιών Αιγαίου) έχει εξαιρεθεί από την εφαρμογή των διατάξεων για την εκτέλεση της 5ης ελευθερίας, ώστε να υπάρξει ο απαιτούμενος χρόνος για την αναδιοργάνωση του εθνικού αερομεταφορέα και να μπορέσει έτσι ν'ανταπεξέλθει στις νέες συνθήκες που θα δημιουργηθούν.

Από την άποψη των αποστάσεων η γεωγραφική θέση της Ελλάδας φαίνεται ότι είναι πλεονεκτική για την ΟΑ όσον αφορά την 5η ελευθερία. Από την άποψη της κίνησης όμως οι προοπτικές δεν είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές. Στις διαπραγματεύσεις όλες οι περιφερειακές χώρες (Ιρλανδία, Πορτογαλία, Δανία κ.α.) όχι μόνο υποστήριξαν σταθερά την 5η ελευθερία αλλά την έθεταν και ως προϋπόθεση για την αποδοχή των άλλων σημείων της πρότασης.

Επιπτώσεις κατανομής χωρητικότητας πρόσβασης στην αγορά

Με εξαίρεση την περίπτωση αναξιοποίητης μεταφορικής ικανότητας, η χορήγηση έκπτωσης από μιά αεροπορική εταιρεία θα συνοδεύεται και από αύξηση του μεριδίου της (share) στην αγορά της συγκεκριμένης γραμμής. Αυτό μπορεί να γίνει μέσω της αύξησης της χωρητικότητας. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η χωρίς μεγάλες διατυπώσεις αύξηση της χωρητικότητας από μιά αεροπορική εταιρεία σε μιά συγκεκριμένη γραμμή μπορεί να φτάσει μέχρι 55% της συνολικής χωρητικότητας που προσφέρεται στη γραμμή στη διετία 1988-89 και μέχρι 60% το 1990. Σε ολιγοπωλικές καταστάσεις όπως είναι αυτές που αντιμετωπίζονται στις αερομεταφορές, η μείωση της τιμής των εισιτηρίων με ταυτόχρονη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας αναμένεται να οδηγήσει στην επικράτηση της αεροπορικής εταιρείας με την μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια και, στην απλούστερη περίπτωση, στην επικράτηση της οικονομικά πιο

αποτελεσματικής εταιρείας.

Βέβαια φυσικό φραγμό αποτελεί το γεγονός, ότι στον πόλεμο των πιθανών διαδοχικών αυξήσεων της χωρητικότητας ο κύκλος κλείνει με την δεύτερη ευκαιρία που δίνεται στο μεταφορέα που προσφέρει τη μικρότερη χωρητικότητα (double matching). Για οποιαδήποτε αύξηση πέρα από αυτή αναβιώνει πάλι το καθεστώς των διμερών συμφωνιών.

Σχετικά με την πολλαπλή ανάθεση και εκτέλεση τακτικών δρομολογίων ανάμεσα σε κεντρικά (κατηγορία 1) αεροδρόμια μιας χώρας και περιφερειακά αεροδρόμια άλλης χώρας-μέλους, η ΕΟΚ αναγνωρίζει, ότι είναι δυνατό η αύξηση της χωρητικότητας και η ένταση του ανταγωνισμού που αυτή συνεπάγεται να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στους αερομεταφορείς. Ιδιαίτερα για την προστασία των αερομεταφορέων των περιφερειακών και λιγότερο αναπτυγμένων χωρών έχει δεχθεί να εξαιρεθούν για τρία χρόνια ορισμένα αεροδρόμια των χωρών αυτών. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και τα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που έχουν χαρακτηριστεί 1ης κατηγορίας. Επίσης εξαιρούνται ως το 1993 και όλα τα αεροδρόμια των νησιών του Αιγαίου από την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από περιφερειακά αεροδρόμια.

Απο τις ενδείξεις που υπάρχουν η πολλαπλή ανάθεση και η εκτέλεση δρομολογίων από κεντρικά σε περιφερειακά αεροδρόμια είναι η ευχέρεια που θα αξιοποιηθεί πρώτη και περισσότερο. Ήδη λειτουργούν πάνω από 20 τέτοιες γραμμές, το σύνολο των οποίων έχει ως προέλευση/προορισμό το Λονδίνο.

Σ' ό,τι αφορά την εκτέλεση τακτικής αεροπορικής γραμμής από Κοινοτικό μεταφορέα μεταξύ χωρών της Κοινότητας άλλων από εκείνη, στην οποία έχει την έδρα της-πέμπτη ελευθερία- εκ πρώτης όψεως φαίνεται ότι σε κοινοτικό επίπεδο, είναι δυνατό να επωφεληθούν οι αερομεταφορείς των απομακρυσμένων περιφερειακών χωρών της Κοινότητας. Βέβαια σε καθαρά διεθνές επίπεδο θα επωφεληθούν περισσότερο οι μεγάλες εταιρείες με το εκτεταμένο δίκτυο.

Ανταγωνισμός στις αεροπορικές μεταφορές

Αν και οι δύο Οδηγίες που αναφέρθηκαν πιο πάνω αποβλέπουν στην ενίσχυση των συνθηκών ανταγωνισμού στις αερομεταφορές, εντούτοις το πρώτο ουσιαστικό βήμα για την εφαρμογή των αρχών του υγιούς ανταγωνισμού (fair competition), που προβλέπονται στα άρθρα 85 και 86 της ΣΡ, αποτελούν οι δύο Κανονισμοί που αναφέρονται στη συνέχεια:

-<<σχετικά με τον καθορισμό της διαδικασίας εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών>> ((ΕΟΚ) αριθ.3975/87) και

-<<για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών>> ((ΕΟΚ) αριθ.3976/87).

Από τη σκοπιά που εξετάζεται το θέμα στη μελέτη αυτή το ενδιαφέρον εστιάζεται στις εξαιρέσεις εφαρμογής των Κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού στις αεροπορικές μεταφορές που προβλέπονται στο άρθρο 85(1) της ΣΡ.

Πιο συγκεκριμένα εξαιρούνται <<οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που απαριθμούνται στο Παράρτημα του σχετικού κανονισμού, εφόσον έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την επίτευξη τεχνικής βελτίωσης ή τεχνικής συνεργασίας>>, καθώς και <<οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου και στις οποίες συμμετέχουν επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων που επιθυμούν να επικαλεσθούν το άρθρο 85 (3) της ΣΡ>>

Ολόκληρος ο κανονισμός 3976 θεσπίζει με λεπτομέρεια <<τα της εφαρμογής>> του άρθρου 85(3) στις αεροπορικές μεταφορές. Στις 26 Ιουλίου 1988 η Επιτροπή υιοθέτησε τον πρώτο Κανονισμό (ΕΟΚ) 2671/88 για την εφαρμογή του άρθρου 85(3). Η Επιτροπή βασίστηκε στη σχετική εξουσιοδότηση που της παρέχει ο (ΕΟΚ) 3976/87, και συγκεκριμένα στην διάταξη που αναφέρει ότι <<η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εφαρμόζει με κανονισμό το άρθρο 85(3)>>.

Πέρα από τις εξαιρέσεις που αναφέρθηκαν πιο πάνω, στον Κανονισμό 3975 ρυθμίζονται και θέματα σχετικά με την διαδικασία <<παύσης >> της παράβασης, την διάρκεια των αποφάσεων και άλλες παρόμοιες φύσεως ρυθμίσεις, που αφορούν την διαδικασία λήψης και εφαρμογής των σχετικών αποφάσεων.

Οι εξαιρέσεις από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις αερομεταφορές που εισάγονται με τους κανονισμούς που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, σε μεγάλο βαθμό αντικατοπτρίζουν τις ιδιορρυθμίες και ιδιαιτερότητες, οι οποίες χαρακτηρίζουν την παραγωγή και την ζήτηση των υπηρεσιών που προσφέρουν οι αερομεταφορές. Είναι χαρακτηριστικό ότι σ'όλες τις χώρες της ΕΟΚ-και όχι μόνο σ'αυτές-ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών που προσφέρουν τακτικές υπηρεσίες σε κάθε μια απ' αυτές είναι μία ή, το πολύ, δύο, από τις οποίες μιά συνήθως δραστηριοποιείται στο εσωτερικό της χώρας. Επιπλέον με εξαίρεση τη Μ.Βρετανία και σε

σημαντικό βαθμό την Ολλανδία, οι αεροπορικές εταιρείες είναι δημόσιες ή ελέγχονται από το δημόσιο. Για τις τακτικές πτήσεις—που σαφώς εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες απ' αυτές που εξυπηρετούν οι έκτακτες—πέρα από την αποφυγή του εξοντωτικού ανταγωνισμού πάντα θα υπάρχουν λόγοι, και θα καθιστούν σκόπιμη την εξαίρεσή τους από την πλήρη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού.

Ως τέτοιες εξαιρέσεις θεωρούνται όλες οι συμφωνίες και οι αποφάσεις που λαμβάνονται στα πλαίσια διεθνών οργανισμών και αποβλέπουν στη συνεργασία σε τεχνικής φύσεως θέματα.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

-η εισαγωγή ενιαίων τεχνικών προτύπων για τ'αεροσκάφη, τα ανταλλακτικά και το λοιπό εξοπλισμό τους,

-η εισαγωγή ενιαίων προτύπων για τις μόνιμες εγκαταστάσεις των αεροσκαφών,

-η πρακτική που ακολουθείται και αποβλέπει στην καλύτερη εκμετάλλευση μιας γραμμής (π.χ. από κοινού συντήρηση αεροσκαφών, ή χρησιμοποίησή τους),

-η ανταλλαγή, η εκπαίδευση και η από κοινού χρησιμοποίηση προσωπικού για τεχνικούς ή λειτουργικούς λόγους.

Στη δεύτερη κατηγορία συμφωνιών που εξαιρούνται είναι αυτές που συνήθως συνάπτονται για ορισμένο χρόνο μεταξύ των ιδίων των αεροπορικών εταιρειών. Ανάμεσα σ'αυτές περιλαμβάνονται:

-οι συμφωνίες που αποβλέπουν στην εξομάλυνση της ροής της κίνησης σε ωριαία, ημερήσια και εποχική βάση,

-οι συμφωνίες που αποβλέπουν στην κατανομή των εσόδων από τακτικές γραμμές, με την προϋπόθεση ότι τα μεταβιβαζόμενα έσοδα δεν θα υπερβαίνουν το 1% των εσόδων της συγκεκριμένης γραμμής,

-οι συμφωνίες που γίνονται σε προαιρετική βάση σχετικά με τα τιμολόγια, τους ναύλους και όρους μεταφοράς,

-οι συμφωνίες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου στα αεροδρόμια,

-οι συμφωνίες για την από κοινού αγορά, ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων κράτησης θέσεων μέσω Η/Υ για τα δρομολόγια, τις κρατήσεις και την έκδοση αεροπορικών εισιτηρίων.

Οι πιο πολλές από τις συμφωνίες αυτές είναι κοινοπρακτικής φύσεως ή αποβλέπουν στην προώθηση κοινοπρακτικών ενεργειών. Και όχι μόνο επιτρέπουν αλλά

ουσιαστικά καθιστούν αναγκαίο κάποιο είδος συνεργασίας ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες. Ιδιαίτερα φαίνεται ότι ισχύει αυτό για τις σχετικά μικρές αεροπορικές εταιρείες, που για να έχουν καλύτερη πρόσβαση στην διεθνή αγορά, είναι απαραίτητο να συμμετέχουν στα κέντρα ή συστήματα που ελέγχουν την αγορά αυτή. Η συμμετοχή της ΟΑ στο σύστημα (πληροφορικής) Galileo αποτελεί παράδειγμα για το είδος των κοινοπρακτικών συμφωνιών, στις οποίες η συμμετοχή κρίνεται απαραίτητη.

Επιπτώσεις της ενοποίησης

Από την ως τώρα αξιολόγηση φαίνεται, ότι η πλήρης εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις άλλες επιχειρήσεις, στις τακτικές αεροπορικές γραμμές, δεν αποτελεί ρεαλιστική προοπτική. Οποιασδήποτε έκτασης ανταγωνισμός και αν επικρατήσει, -και κατά καιρούς αναμένεται να είναι εξοντωτικός-, κατ'ανάγκην θα είναι στα πλαίσια του ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού. Στις διεθνείς αεροπορικές γραμμές ο ανταγωνισμός θα υφίσταται σχετικά μικρού αριθμού μεγάλων επιχειρήσεων. Με την υιοθέτηση κανόνων για περισσότερο ανταγωνισμό οι προοπτικές, γενικά, είναι ότι ο αριθμός των επιχειρήσεων που θα εξακολουθήσουν να λειτουργούν μάλλον θα μειώνεται παρά θα αυξάνεται, και αυτό παρά την αναμενόμενη αύξηση του του σχετικού μεταφορικού μέσου. Σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις, όπως αυτές που ισχύουν στην αγορά των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, η χωρίς φραγμούς απελευθέρωση θα οδηγούσε σε εξοντωτικό ανταγωνισμό (cut throat competition) με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις που θα είχε αυτός για το κοινωνικό σύνολο. Θεωρητικά, εκτός εάν υπάρχει κάποιος μηχανισμός ελέγχου, οι ναύλοι στην αρχή αναμένεται ότι θα μειωθούν, μέχρις ότου εξαφανισθούν οι εταιρείες με την μικρότερη οικονομική επιφάνεια ή μέχρις ότου εξαφανιστούν οι εταιρείες με την μικρότερη οικονομική επιφάνεια ή μέχρις ότου συμφωνίσουν μεταξύ τους. Στη συνέχεια οι εταιρείες που θα επιβιώσουν, θα αυξήσουν τις τιμές ανάλογα με την μονοπωλιακή τους θέση ή τις μεταξύ τους συμφωνίες.

Η εμπειρία που έχει αποκτηθεί από την υπερδεκαετή απελευθέρωση των αερομεταφορών στις ΗΠΑ, -καθώς και σε άλλες χώρες (π.χ. Μ. Βρετανία)- είναι ενδεικτική και για τις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει αυτή στον κοινοτικό χώρο.

Σύμφωνα με όσα περιλαμβάνονται σε παρόμοιες διεθνείς μελέτες οι επιπτώσεις για τις ΗΠΑ ήταν:

-Στην αρχή οι ναύλοι, στις γραμμές μεγάλων αποστάσεων με

την μεγάλη και σταθερή ροή της κίνησης, μειώθηκαν μέχρι και 50% σε σύγκριση με αυτούς που ίσχυαν πριν από την deregulation, ενώ στις κοντινές γραμμές με τη μικρότερη και εποχική κίνηση οι ναύλοι μειώθηκαν λιγότερο και σε ορισμένες αυξήθηκαν. Τα τελευταία χρόνια, και ιδιαίτερα μετά το 1986, οι ναύλοι άρχισαν να αυξάνονται εκ νέου. Στην αύξηση προηγήθηκε η United Airlines (price leader) και ακολούθησαν οι άλλες αεροπορικές εταιρείες. Πέρα από αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι οι τιμές μειώθηκαν στους << discount >> ναύλους, αλλά όχι στις άλλες κατηγορίες εισιτηρίων.

-Η συχνότητα των δρομολογίων αύξησε τις γραμμές με τη μεγάλη κίνηση και μειώθηκε στις γραμμές με τη μικρή κίνηση. Σε ορισμένες από τις τελευταίες διακόπηκε τελειώς η εξυπηρέτηση. Η ποιότητα των υπηρεσιών-πέρα από την αύξηση της συχνότητας σε ορισμένες γραμμές-μάλλον χειροτέρευσε.

-Η παραγωγικότητα, με την μείωση του προσωπικού, αυτό αποδίδεται στην υιοθέτηση νέων μεθόδων οργάνωσης και λειτουργίας στο όλο φάσμα της παραγωγικής διαδικασίας των αεροπορικών υπηρεσιών.

-Το κόστος μειώθηκε σημαντικά λόγω περικοπών στον αριθμό των απασχολούμενων (σε κάθε εταιρεία), περικοπών στις αμοιβές του προσωπικού στην συντήρηση κ.λ.π.

-Παρά το γεγονός, ότι ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών αυξήθηκε, ο βαθμός συγκέντρωσης μάλλον αυξήθηκε. Στις Η.Π.Α. τα έσοδα από την επιβατική κίνηση των τεσσάρων μεγαλύτερων αεροπορικών εταιρειών αυξήθηκαν από 56,8% του συνόλου, που ήταν το 1977 σε 65,6% το 1986.

-Οι μεγαλύτερες εταιρείες γενικά είχαν καλύτερα αποτελέσματα από τις μικρές και περιφερειακές εταιρείες. Αυτό οδήγησε σε ένταση των συγχωνεύσεων και εξαγορών. Οι μικρές εταιρείες, γενικά, εξαγοράστηκαν ή συγχωνεύθηκαν.

-Η ασφάλεια των πτήσεων λόγω της μεγάλης πίεσης για περικοπή των δαπανών-στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες συντήρησης και τεχνικού ελέγχου-μάλλον υποβαθμίστηκε, παρά το γεγονός ότι η απελευθέρωση δεν αφορούσε και τα standards ασφαλείας. Τα συχνά ατυχήματα των τελευταίων ετών φαίνεται ότι θα αποτελέσουν το έναυσμα για την θέσπιση αυστηρότερων μέτρων σε ό,τι αφορά τη συντήρηση και τον τεχνικό έλεγχο των αεροσκαφών.

Όσα ενδεικτικά αναφέρθηκαν πιο πάνω δίνουν την εικόνα των εξελίξεων που σημειώθηκαν στις ΗΠΑ κατά τα τελευταία δέκα χρόνια. Παρά τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ ΗΠΑ και ΕΟΚ, οι εξελίξεις αυτές θεωρείται ότι αποτελούν χρήσιμο σημείο αναφοράς για τις εξελίξεις που αναμένεται να σημειωθούν και στον κοινοτικό χώρο.

Στα πλαίσια της ΕΟΚ, γενικά, οι προοπτικές για τους χρήστες είναι ότι στις οικονομικά βιώσιμες γραμμές-μακρινές αποστάσεις με μεγάλη και σταθερή ροή της ζήτησης-θα βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών που απολαμβάνουν και θα μειωθούν-τουλάχιστον στο αρχικό στάδιο-οι τιμές των υπηρεσιών που παρέχονται. Αντίθετα στις μη βιώσιμες γραμμές- κοντινές αποστάσεις, μικρή κίνηση, έντονες εποχικές διακυμάνσεις της ζήτησης-η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται μπορεί να χειροτερεύσει ταυτόχρονα με την αύξηση της παροχής των υπηρεσιών αυτών.

Πρέπει να αναμένεται, ότι τα διάφορα κράτη μέλη, όταν διαπιστώσουν ότι η δική τους-και στις περισσότερες περιπτώσεις μοναδική-αεροπορική εταιρεία κινδυνεύει να κλείσει, θα προσπαθούν να προστατέψουν. Η προσπάθεια για την προστασία της μοναδικής αεροπορικής εταιρείας ιαχύει αναξάρτητα από το δημόσιο ή ιδιωτικό χαρακτήρα της. Με την υπόθεση μάλιστα πως σ' ό,τι αφορά την διοίκηση (management), η υιοθέτηση ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων ιαχύει και για τις δημόσιες επιχειρήσεις, οι προσπάθειες για παροχή προστασίας θα είναι μάλλον οι ίδιες.

Βέβαια στις περιπτώσεις, όπου -μετά από μελέτη- διαπιστώνεται ότι το κόστος για το κοινωνικό σύνολο είναι μεγαλύτερο με τη διατήρηση σε λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρείας παρά με το κλεισμό της, δεν υπάρχει κίνητρο για την προστασία της.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η προσπάθεια που κατέβαλε η Ελλάδα στα πλαίσια της ΕΟΚ για τη μερική εξαίρεση και γενικά την παραπέρα καθυστέρηση της απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών, απέβλεπε στην προστασία της ΟΑ από τον ανταγωνισμό των μεγάλων και καλά οργανομένων ξένων αεροπορικών εταιρειών. Αν και από τη σκοπιά της ΟΑ η προσπάθεια για την προστασία της από το διεθνή ανταγωνισμό κρίνεται σκόπιμη, δεν είναι σαφές ότι αυτό ιαχύει και από τη σκοπιά του κοινωνικού συνόλου. Αν ενοποίηση σημαίνει φθηνότερα εισιτήρια και καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών τότε το όφελος που αναμένεται να προκύψει απ' αυτή για το κοινωνικό σύνολο, και ειδικά για ορισμένες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες όπως ο τουρισμός, μπορεί

να υπεραντισταθμίζει το κόστος, που ενδεχομένως θα προκύψει για την ΟΑ.

Ο ακριβής προσδιορισμός του σημείου, όπου το όφελος που προκύπτει για την ΟΑ καθιστά αρνητικό για την ελληνική οικονομία, αποτελεί και το κύριο σημείο αναφοράς για την προστασία που θα επιδιωχθεί να εξασφαλίσει γι' αυτή.

Από οικονομική άποψη ο προσδιορισμός του σημείου αυτού σε συνδυασμό με διευκρίνιση του μεγέθους που επιδιώκεται να μεγιστοποιηθεί—ή και να ελαχιστοποιηθεί—κάθε φορά (π.χ. συναλλαγματικό όφελος, μερίδιο της ΟΑ στην αγορά των αερομεταφορών), αποτελούν τη βάση για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της ενοποίησης στις αερομεταφορές.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΑ

Με δεδομένα το μέγεθος της ΟΑ και τη χαμηλή παραγωγικότητα που εξακολουθεί να χαρακτηρίζει, η κατάρτιση των διμερών συμφωνιών—που περιόριζαν μέχρι σημείου εξαφάνισης τον ανταγωνισμό—αναμένεται να έχει άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις. Η πιο άμεση—και εκ' πρώτης όψεως αρνητική—επίπτωση είναι, ότι με την ενοποίηση η ΟΑ θα χάσει την αποτελεσματική προστασία που απολάμβανε ως τώρα.

Απο την αξιολόγηση των ως τώρα εξελίξεων προκύπτει, ότι στον τομέα των διεθνών τακτικών αερομεταφορών υπάρχει τάση για <<γιγαντισμό>>—συνένωση επιχειρήσεων. Αυτό σημαίνει μείωση του αριθμού των ανεξαρτήτων εταιρειών που συμμετέχουν στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου, με συνέπεια την ένταση του ολιγοπωλιακού χαρακτήρα της αγοράς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2

ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΩΝ

ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ

Εταιρείες	Συντελεστής πληρότητας επιβατών (%)		Συντελεστής πληρότητας εμπορ/των (%)		Ώρες πτήσης ανα απασχολούμενο
	I	D	I	D	
British Airways	68.9	64.7	64.5	58.4	6451
Air france	67.1	71.7	66.8	67.4	5354
Lufthansa	62.6	56.9	64.5	50.6	6555
Iberia	66.0	66.7	65.3	58.8	5935
Alitalia	64.5	65.6	65.8	58.8	6446
KLM	67.5	-	68.5	-	5350
Sabena	65.7	-	72.3	-	5883
Aer Lingus	69.6	39.4	67.2	42.1	3679
SAS	67.2	68.3	64.4	61.6	6520
TAP-Air Portugal	68.5	70.3	59.6	64.0	3747
Ολυμπιακή	62.0	85.7	47.1	66.4	4372
Austrian Airlines	49.3	-	46.1	-	7099
Swiswair	65.0	47.5	65.0	48.4	5595

Εταιρείες	Μεταφερθέντες χλμ. τόνοι ανά απασχολ. (σε χιλιαδ.)	Μεταφερθέντες χλμ.επιβάτες ανά απασχολ. (σε χιλιαδ.)	Μέσο μήκος δικτύου (χλμ.)
British Airways	132	1083	1290
Air France	143	807	1000
Lufthansa	140	802	1051
Iberia	86	715	965
Alitalia	113	827	845
KLM	155	889	1711
Sabena	122	634	1248
Aer Lingus	53	431	628
SAS	78	621	698
TAP- Air Portugal	54	434	1506
Ολυμπιακή	65	617	653
Austrian Airlines	53	487	7099
Swissair	108	713	5595

Το σημαντικότερο είναι, ότι στο Ευρωπαϊκό δίκτυο η ΟΑ όχι μόνο επιβίωσε, αλλά ήταν και σταθερά κερδοφόρα. Για την ΟΑ η Ευρωπαϊκή αγορά αποτέλεσε και θα εξακολουθεί να αποτελεί την σημαντικότερη αγορά της. Εξάλλου, στις κανονικές πτήσεις τα πολύ φθηνά εισιτήρια δεν αναμένεται ότι θα διαμορφωθούν σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό των charters.

Συμπληρωματικά προς τους πιο πάνω δείκτες σημειώνεται, ότι στο μέσο μήκος γραμμών η ΟΑ καταλαμβάνει την ενδέκατη θέση. Βέβαια το μέσο μήκος των γραμμών εξωτερικού της ΟΑ είναι πολύ υψηλότερο.

Στο σημείο αυτό αξίζει να υπογραμμιστεί ότι, με δεδομένες τις διαφορές που χαρακτηρίζουν τις εταιρείες που αναφέρονται στους πιο πάνω πίνακες στη δομή και στην αγορά που εξυπηρετούν, -π.χ. διαφορετική σύνθεση του στόλου των αεροσκαφών, ορισμένες εξυπηρετούν μόνο διεθνή κίνηση-, τα στοιχεία αυτά αποτελούν απλές ενδείξεις και όχι δείκτες παραγωγικότητας. Παρά τις αδυναμίες αυτές όμως πιστεύεται, ότι τα στοιχεία δίνουν μια εικόνα για την σχετική θέση της ΟΑ.

Πέρα όμως από την εικόνα που δίνουν οι δείκτες, που αναφέρθηκαν πιο πάνω τα μεγάλα προβλήματα της ΟΑ είναι οι μεγάλες δανειακές της υποχρεώσεις πάνω από 80 δισ.δρχ. το 1988 και ο εκουχρονισμός του στόλου της.

Βέβαια το μέγεθος των αρνητικών επιπτώσεων που αναμένεται ότι θα έχει η ενοποίηση για την ΟΑ μετριάζεται από παράγοντες, όπως αυτοί που αναφέρονται στη συνέχεια.

Μερίδιο της αγοράς που επηρεάζεται

Η ενοποίηση αφορά μόνο ένα τμήμα της συνολικής αγοράς που εξυπηρετεί η ΟΑ, και συγκεκριμένα τις τακτικές διεθνείς αεροπορικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων χωρών-μελών της ΕΟΚ. Το 1985 στις γραμμές αυτές-στις οποίες για λόγους που σχετίζονται με την ομαδοποίηση των διαθέσιμων στοιχείων, περιλαμβάνονται και οι γραμμές προς Ελβετία, Αυστρία, Αλβανία και Τουρκία-μετακινήθηκε το 31% περίπου του συνόλου των χιλιομετρικών επιβατών και πάνω από το 37% των χιλιομετρικών επιβατών του διεθνούς δικτύου της ΟΑ.

Παράλληλα σημειώνεται ότι στις γραμμές αυτές πραγματοποιήθηκε το 36% των συνολικών εσόδων της ΟΑ και το 47% των εσόδων από την εκμετάλλευση των διεθνών τακτικών γραμμών της ΟΑ. Οι αντίστοιχες δαπάνες ήταν το 36% του συνόλου και το 46% των δαπανών εκμετάλλευσης του διεθνούς δικτύου. Διευκρινίζεται όμως ότι, αν και η ενοποίηση επηρεάζει ένα περιορισμένο τμήμα της συνολικής αγοράς που εξυπηρετεί η ΟΑ, οι επιπτώσεις θα είναι ευρύτερες, γιατί έμμεσα αναμένεται να επηρεάσει και τις άλλες γραμμές.

Οι πτήσεις που θα πραγματοποιηθούν όταν θα λήξει η μεταβατική περίοδος που εξασφάλισε η Ελλάδα μεταξύ διεθνών περιφεριακών αεροδρομίων θα επηρεάσουν άμεσα και τις εσωτερικές γραμμές της ΟΑ. Ο κύριος λόγος είναι ότι, όσοι θα επιθυμούν να ταξιδέψουν στο εξωτερικό -και αντίθετα με ότι θα ισχύει μέχρι τότε- δεν θα είναι υποχρεωμένοι να ταξιδέψουν με την ΟΑ στην Αθήνα ή στη Θεσσαλονίκη και από εκεί στον τελικό προορισμό τους. Με τις πτήσεις αυτές, δηλαδή, ένας μεγάλος αριθμός επιβατών, θα μπορεί να φτάσει στον τελικό προορισμό του απευθείας, χωρίς να χρησιμοποιεί τις εσωτερικές γραμμές της ΟΑ.

Για την ορθή εκτίμηση της σημασίας και του ρόλου που παίζει η ΟΑ στη διεθνή αεροπορική μεταβατική κίνηση, η οποία έχει προέλευση/προορισμό την Ελλάδα, σημειώνονται και τα εξής: Το 1985 ο αριθμός των επιβατών που απίχθηκαν και αναχώρησαν ήταν 11.515 χιλ. Από αυτούς το 55,3% μεταφέρθηκε με έκτακτες και το υπόλοιπο 44,7% με τακτικές πτήσεις (19,8% από την ΟΑ και 24,9% από τις ξένες αεροπορικές εταιρείες).

Δραστηριότητες που αφορά η ενοποίηση

Όπως έχει ήδη σημειωθεί, η απελευθέρωση στον καθορισμό των ναύλων, έκτος του ότι επιτρέπεται μόνο μέσα στα όρια που ορίζονται για κάθε μια από τις δύο ζώνες, ισχύει επίσης μόνο για τις δύο ζώνες που προβλέπονται: των ψθηνών και των πολύ ψθηνών εισιτηρίων. Η απελευθέρωση δεν αφορά άμεσα τις άλλες κατηγορίες εισιτηρίων (πρώτης θέσης, Business class), με εξαίρεση την τουριστική (κανονική). Στις κατηγορίες αυτές - σύμφωνα με την εμπειρία των ΗΠΑ - δεν αναμένεται μείωση των ναύλων. Παρά το γεγονός ότι με τις ρυθμίσεις που υιοθετούνται διευρύνεται ο κύκλος των ατόμων που δικαιούνται ψθηνά εισιτήρια η απελευθέρωση, εντούτοις, δεν παύει να ισχύει μόνο για ορισμένες κατηγορίες εισιτηρίων. Σύμφωνα με τις αξιολογήσεις που υπάρχουν, με την ενοποίηση το ποσοστό των επιβατών που ταξίδευαν έως τώρα με ψθηνά και πολύ ψθηνά εισιτήρια αναμένεται ν' αυξηθεί.

Σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας, που γενικά αποτελεί τη σημαντικότερη απειλή για τις σχετικά μικρές εταιρείες, ο φραγμός που τίθεται για την αναβίωση των διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών/μελών μετά από δύο γύρους αυξήσεων (double matching) αποτελεί κάποιο στήριγμα γι' αυτές.

Το γεγονός, ότι για την ισχύ της πολλαπλής ανάθεσης με βάση ζεύγη πόλεων τίθεται ως περιορισμός η ύπαρξη ενός ελάχιστου ορίου κίνησης - τουλάχιστον ως το 1990 - αποτελεί επίσης κάποια προστασία.

Σχετικά με το δικαίωμα άσκησης της πέμπτης ελευθερίας από τους κοινοτικούς αερομεταφορείς σημειώνεται πως σε ό,τι αφορά τον κοινοτικό χώρο, οι προοπτικές για την ΟΑ είναι μάλλον ευνοϊκές. Προυπόθεση βέβαια γι' αυτό είναι η μεγάλη και σταθερή ροή της ζήτησης. Σ' αυτό αντικατοπτρίζεται κυρίως το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες, που έχουν την έδρα τους στις περιφερειακές χώρες της κοινότητας, έχουν αναλογικά περισσότερες ευκαιρίες (να σταθμεύουν ενδιάμεσα σε κάποιο αεροδρόμιο κοινοτικής χώρας, να δέχονται και ν' αφήνουν επιβάτες και να συνεχίζουν για κάποιο άλλο κοινοτικό αεροδρόμιο) σε σύγκριση που έχουν έδρα κάποιαν από τις κεντρικές χώρες της ΕΟΚ. Για τα περισσότερα ενδοκοινοτικά δρομολόγια των εταιρειών αυτών η απόσταση δεν επιτρέπει, για καθαρά οικονομικούς λόγους, ενδιάμεσες στάσεις.

Μεταβατική περίοδος

Το γεγονός ότι από την εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών δρομολογίων εξαιρούνται:

-τα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης ως το 1990

-τα <<περιφερειακά>> αεροδρόμια των νησιών του Αιγαίου ως το 1993-με βάση την τροποποιημένη Οδηγία 83/416/ΕΟΚ-και

-η καθιέρωση τακτικών αεροπορικών γραμμών πέμπτης ελευθερίας, παρέχει σημαντικά περιθώρια-τουλάχιστον χρονικά-για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναμένεται να αντιμετωπίσει η ΟΑ από το άνοιγμα της αγοράς.

Το γεγονός, ότι από το άνοιγμα αυτό εξαιρούνται τα ελληνικά αεροδρόμια και όχι η Ελλάδα ως χώρα, σημαίνει ότι, ενώ οι άλλες αεροπορικές εταιρείες ως τη λήξη της μεταβατικής περιόδου δεν θα μπορέσουν να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που θα παρουσιαστούν γι'αυτές τις γραμμές με την Ελλάδα η ΟΑ είναι ελεύθερη να τις αξιοποιήσει. Στη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου η ΟΑ, αν και θα προστατεύεται από τον ανταγωνισμό των άλλων κοινοτικών εταιρειών, η ίδια θα είναι ελεύθερη να τις ανταγωνίζεται.

Βέβαια η προστασία που εξασφαλίζεται για την ΟΑ από την μεταβατική περίοδο θα είναι αποτελεσματική μόνο στην περίπτωση, όπου με την εκπονή της θα κατορθώσει να καταστεί ανταγωνιστική. Αν δεν συμβεί αυτό, η μεταβατική περίοδος απλώς θα καθυστερήσει την εμφάνιση των προβλημάτων που αναμένεται ότι θα προκύψουν.

Τέλος πρέπει να διευκρινισθεί, ότι οι μεταβατικές περιόδοι που εξασφαλίστηκαν για τα ελληνικά αεροδρόμια δεν ισχύουν για τις τακτικές γραμμές, οι οποίες εκτελούνται με αεροπλάνα μικρότερα των 70 θέσεων. Αν οι ξένες εταιρείες κρίνουν σκόπιμο να εκτελέσουν δρομολόγια με τέτοιου μεγέθους αεροπλάνα, η ΟΑ αναπόφευκτα θ'αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό αυτό.

Εξαιρέσεις από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού

Οι εξαιρέσεις-από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις-, που υιοθετούνται για τις αερομεταφορές παρέχουν σημαντικά οφέλη αλλά και κίνητρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναμένεται να δημιουργήσει

ενοποίηση στην ΟΑ, λόγω του μικρού μεγέθους και της χαμηλής παραγωγικότητά της.

Το είδος των συμφωνιών που επιτρέπεται να συνάπτουν οι αεροπορικές εταιρείες μεταξύ τους-χωρίς αυτό να θεωρείται παραβίαση των αρχών του ανταγωνισμού-πιέζει για συνεργασίες και εναρμονισμένες πρακτικές. Με δεδομένες τις ιδιομορφίες που χαρακτηρίζουν την προσφορά και την ζήτηση των υπηρεσιών των διεθνών τακτικών αεροπορικών μεταφορών, κρίνεται ότι η

συμμετοχή στις συμφωνίες αυτές-εφόσον δεν είναι υποχρεωτική-παρέχει την ευχέρεια, ακόμα στις μικρές και σχετικά ανοργάνωτες αεροπορικές εταιρείες, να απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα που απολαμβάνουν και οι πολύ μεγάλες και καλά οργανωμένες εταιρείες.

Είναι φανερό, ότι μια εταιρεία σαν την ΟΑ πολύ δύσκολα θα μπορούσε να εξασφαλίσει μόνη της τα τεχνικά πρότυπα (technical standards) για τα αεροσκάφη, ανταλλακτικά, λοιπό εξοπλισμό και συντήρηση που εξασφαλίζει η συμμετοχή της σε σχετικούς διεθνούς οργανισμούς. Οι διεθνείς αυτοί οργανισμοί είναι κατά κανόνα σε θέση να επιβάλλουν τις τεχνικές προδιαγραφές που επιτρέπει η υφιστάμενη τεχνολογία.

Το ίδιο συμβαίνει και με όλες τις άλλες συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές, που αποβλέπουν στη βελτίωση της τεχνικής και της συνεργασίας.

Για την ΟΑ ακόμα πιο θετικές εμφανίζονται οι εξαιρέσεις από την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού των συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών, που αποβλέπουν στο να δοθεί ο χρόνος για την σταδιακή και ομαλή μετάβαση από το υφιστάμενο καθεστώς των διμερών και πολυμερών συμφωνιών στην άρση όλων των εμποδίων, που περιορίζουν τον ανταγωνισμό των αερομεταφορών. Οι συμφωνίες αυτές σαφώς αποτελούν ένα μεταβατικό στάδιο ορισμένου χρόνου, που ισχύει μόνο για τα συγκεκριμένα θέματα, στα οποία κατέληξε η Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη-μέλη.

Σχετικά με τις συμφωνίες αυτές σημειώνεται, ότι η ΟΑ άρχισε ήδη να επωφελείται. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας συμφωνίας αποτελεί η συμμετοχή της ΟΑ στο σύστημα κρατήσεως θέσεων Galileo, που εντάσσεται στην <<ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων κράτησης θέσεων μέσω Η/Υ...>>. Με την συμμετοχή της ο'ένα τέτοιο σύστημα διευρύνεται θεαματικά το τμήμα της αγοράς των αερομεταφορών, στο οποίο έχει πρόσβαση η ΟΑ.

Σημειώνεται ότι η απόφαση της ΟΑ για την συμμετοχή της ο'ένα σύστημα όπως το Galileo είχε αποφασιστεί, πριν ακόμα υιοθετηθεί η δέσμη των μέτρων για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς των αερομεταφορών.

Συμπεράσματα

Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει, ότι για την ΟΑ η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς των αερομεταφορών της ΕΟΚ αποτελεί απειλή, αλλά ταυτόχρονα και ευκαιρία για να ξεπεράσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει και να καταστεί

ανταγωνιστική.

Πιστεύεται ότι η μεταβατικές περιόδοι και οι άλλες εξαιρέσεις εφαρμογής ορισμένων από τις πιο σημαντικές διατάξεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δέσμη των νομοθετικών πράξεων που έχουν υιοθετηθεί για τις αερομεταφορές, δίνει αρκετά χρονικά περιθώρια στην ΟΑ, ώστε να εκουγχρονισθεί σε βαθμό που να τις επιτρέπει ν' ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό που θα επιφέρει η ενοποίηση. Αν στο διάστημα αυτό ληφθούν οι πραγματικά δύσκολες αποφάσεις που χρειάζονται για την εξυγίανση της ΟΑ, τότε η ενοποίηση από απειλή θα μετατραπεί σε ευκαιρία. Αν δεν πετύχει ν' αυξήσει την παραγωγικότητά της και να μειώσει το λειτουργικό της κόστος, ώστε να καταστεί ανταγωνιστική, τότε η κατάσταση θα γίνει πιο δύσκολη. Αυτό ισχύει ακόμη και στην περίπτωση, όπου η Ελλάδα θα εξακολουθεί νόμιμα να μπορεί να ενισχύει την ΟΑ για ν' αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των άλλων κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών. Σ' αυτό αντικατοπτρίζεται κυρίως το γεγονός, ότι οι άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες, πέρα από το ότι είναι ήδη πιο αποτελεσματικές, έχουν αρχίσει και αυτές να εντείνουν την προσπάθεια για την αύξηση της παραγωγικότητάς τους και τη μείωση του λειτουργικού τους κόστους.

Με δεδομένη όμως τη σημασία που αποδίδεται από την Ελλάδα στην επιβίωση της ΟΑ, η απειλή που εμπεριέχει η ενοποίηση μπορεί ν' αποτελέσει την αιτία για να ξεπεραστεί η δυστοκία που παρατηρείται στη λήψη των αποφάσεων, που απαιτούνται για την εξυγίανσή της.

Για να μην αποβεί αρνητική για το κοινοτικό σύνολο η <<προστασία>> που παρέχεται στην ΟΑ, θα πρέπει να συνδυαστεί όχι μόνο γενικά με την προσπάθεια εκουγχρονισμού της, αλλά και ειδικά μ' εκείνες τις διαδικασίες εκουγχρονισμού, που ενθαρρύνουν και επιταχύνουν την αύξηση της παραγωγικότητας και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της. Με δεδομένες τις προοπτικές που διαγράφονται για την αγορά των διεθνών αερομεταφορών, η αύξηση της παραγωγικότητας και η βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της ΟΑ αποτελούν προϋπόθεση για την επιβίωσή της.

Οι γενικής φύσεως ενδείξεις που υπάρχουν για την δυνατότητα επιβίωσης της ΟΑ είναι οι εξής:

- χρησιμοποιεί αεροπλάνα της ίδιας τεχνολογίας μ' αυτά των ξένων αεροπορικών εταιρειών. Τα αγοράζει από τις ίδιες πηγές που τα αγοράζουν και αυτές.

-έχει,σε γενικές γραμμές,το ίδιο οργανωτικό πλαίσιο που έχουν και οι ξένες αεροπορικές εταιρείες.Σε μεγάλο βαθμό αυτό επιβάλλεται από τις ιδιομορφίες που χαρακτηρίζουν την προσφορά και την ζήτηση των υπηρεσιών στις αερομεταφορές. Βέβαια ίδιο οργανωτικό πλαίσιο δεν σημαίνει και ίδια αποτελεσματικότητα

-έχει μεγαλύτερα περιθώρια για μείωση του κόστους και αύξηση της παραγωγικότητας σε σύγκριση με άλλες,ήδη οικονομικά αποτελεσματικές εταιρείες

-στην έκταση που οι πολίτες/πιθανοί επιβάτες δείχνουν προτίμηση στον <<εθνικό αερομεταφορέα>> τους,η ΟΑ,πέρα απ'όσους ζούν στην Ελλάδα,έχει και την προτίμηση των Ελλήνων της διασποράς

-στην Ελλάδα η μέση αμοιβή εργασίας εκτιμάται ότι είναι χαμηλότερη απο την αντίστοιχη μέση αμοιβή εργασίας στις χώρες της ΕΟΚ.Κατά τεκμήριο αυτό σημαίνει,ότι το ανά απασχολούμενο μέσο κόστος εργασίας για την ΟΑ είναι χαμηλότερο απο αυτό των αεροπορικών εταιρειών της ΕΟΚ.Αν το συνολικό κόστος εργασίας ως ποσοστό στο συνολικό κόστος στην ΟΑ,είναι υψηλότερο απ'ο αυτό των αεροπορικών εταιρειών της ΕΟΚ,αυτό μπορεί να δείχνει ότι στην ΟΑ εργάζονται αναλογικά περισσότερα άτομα παρ'όσο ο' αυτές.

Σ'ό,τι αφορά τον εκσυγχρονισμό της ΟΑ,ούντομα θα πρέπει να αποφασιστούν τα εξής:

-να υιοθετηθεί το επιθυμητό μελλοντικό διεθνές δίκτυο των τακτικών γραμμών και να προμηθευτεί η ΟΑ τον αναγκαίο αριθμό και τον κατάλληλο τύπο αεροσκαφών,που χρειάζονται για την εξυπηρέτηση του δικτύου αυτού.Η απόφαση που έχει ήδη πάρει η ΟΑ για την αγορά των τριών νέων αεροσκαφών 200 θέσεων περίπου το καθένα,για την αντικατάσταση των παλιών και ακατάλληλων πλαιών B707 και B727,αποτελούν θετικά βήματα και προυπόθεση για τον εκσυγχρονισμό της ΟΑ.Τα περιθώρια πάντως για την πραγματοποίηση των αποφάσεων αυτών στενεύουν συνεχώς. Το ίδιο συμβαίνει και για την απόφαση ίδρυσης ή μη θυγατρικών (charter και cargo).

-να επιταχυνθεί η υλοποίηση των αποφάσεων που έχουν ληφθεί για την βελτίωση του οργανωτικού πλαισίου,την εισαγωγή συστημάτων πληροφορικής σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της και γενικά την υιοθέτηση ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.Ανάλογα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια έχουν υιοθετηθεί και από τις άλλες κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες,ανεξάρτητα από το αν αυτές είναι κρατικές ή όχι.Βέβαια προυπόθεση για την υιοθέτηση ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη διοίκηση της ΟΑ αποτελεί η πλήρης διαφάνεια στη σχέσεις του κράτους με την ΟΑ.Αυτό σημαίνει ότι αν το κράτος επιβάλλει στην ΟΑ την εκτέλεση

έργου ή την ανάληψη άλλων υποχρεώσεων με ευρύτερα κοινωνικοοικονομικά κριτήρια, θα πρέπει να καταβάλει άμεσα - γιατί έμμεσα κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο ασφαλώς το καταβάλλει-και το κόστος που συνεπάγονται οι υποχρεώσεις αυτές. Αντίστοιχα η ΟΑ θα πρέπει να καταβάλει στο κράτος το αντίστοιχο κόστος χρήσης της σχετικής υποδομής, καθώς και το <<αντίτιμο>> οίωνδηποτε άλλων προνομίων τα οποία απολαμβάνει. Εκτός αυτού η σύντομη εκκαθάριση της ασάφειας που χαρακτηρίζει τις σχέσεις της ΟΑ και της Ολυμπιακής Αεροπλοίας έχει προτεραιότητα.

-να ρυθμιστούν τα θέματα που πηγάζουν από τα μεγάλα δάνεια που συνήψε η ΟΑ στο παρελθόν-και ιδιαίτερα εκείνων που σύναψε σε συνάλλαγμα-και απο την μεταβίβαση των κεφαλαίων (10 δισ. δρχ.) για τρέχουσες ανάγκες, που είχε αποφασιστεί κατά το χρόνο της κρατικοποίησής της, αλλά ως πρόσφατα δεν της είχαν δοθεί.

Επιπτώσεις για το χρήστη

Για το χρήστη των διεθνών τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ χωρών-μελών η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς προβλέπεται ότι, σε πρώτη φάση, θα έχει μάλλον θετικές επιπτώσεις. Ο ανταγωνισμός που, σε επίπεδο γραμμών, αναμένεται ότι θα είναι αρκετά έντονος, θα έχει ως συνέπεια την μείωση των τιμών, την αύξηση της συχνότητας εκτέλεσης δρομολογίων και γενικά τη βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της αεροπορικής κίνησης. Για χώρες όπως η Ελλάδα η αύξηση της αεροπορικής κίνησης συνδέεται στενά με την αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας. Στην έκταση που η μείωση των αεροπορικών εισιτηρίων και γενικά η βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται θα επηρεάσουν θετικά την τουριστική κίνηση προς την Ελλάδα, πέρα από το άμεσο όφελος που προκύπτει για το χρήστη θα υπάρξει και κάποιο όφελος για τον τουριστικό τομέα στην Ελλάδα. Ο προσδιορισμός του μεγέθους του οφέλους αυτού αποτελεί θέμα προς μελέτη.

Αν από την ενοποίηση υπάρξει θετικό όφελος και για την ΟΑ (πλεόνασμα παραγωγού), τότε για τη χώρα στο όφελος της ΟΑ προστίθεται και το όφελος που θα προκύψει για τον τουρισμό (πλεόνασμα καταναλωτή). Αν από την ενοποίηση η ΟΑ ζημειωθεί, τότε για τη χώρα το όφελος θα είναι η διαφορά ανάμεσα στο όφελος για τον τουρισμό και τη ζημία της ΟΑ. Αν η διαφορά αυτή είναι θετική, τότε η ενοποίηση μπορεί να είναι επωφελής για τη χώρα, ακόμη και στην περίπτωση, όπου θα ζημειωθεί η ΟΑ.

Από τη σκοπιά που εξετάζεται το θέμα στο τμήμα αυτό για

την ΟΑ, το μεγαλύτερο πρόβλημα φαίνεται ότι αποτελεί—μετά τη λήξη των μεταβατικών περιόδων που έχουν εξασφαλιστεί—η εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ περιφερειακών και μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων της κοινότητας. Σήμερα οι εσωτερικές γραμμές σαφώς τροφοδοτούν τις διεθνείς γραμμές. Π.χ. όποιος από τους κατοίκους των νησιών θέλει να ταξιδέψει αεροπορικώς στο εξωτερικό, θα πρέπει να έρθει πρώτα στην Αθήνα—ή την Θεσσαλονίκη—με την ΟΑ. Το ακριβώς αντίστροφο συμβαίνει και με κάποιον που έρχεται από το εξωτερικό, με τελικό προορισμό κάποιο από τα ελληνικά νησιά. Με την καθιέρωση τακτικών δρομολογίων μεταξύ περιφερειακών και μεταξύ περιφερειακών και κεντρικών αεροδρομίων η ΟΑ θα χάσει μέρος από την κίνηση των εσωτερικών γραμμών, και ιδιαίτερα εκείνο το μέρος της επιβατικής κίνησης, που δεν είχε τελικό προορισμό ή προέλευση την Αθήνα αλλά το εξωτερικό.

Βέβαια, αν ληφθεί υπόψη ότι το <<νεκρό σημείο>> για τις γραμμές εσωτερικού υπολογίζεται σε συντελεστή πληρότητας πάνω από 100% και, όπως αναφέρεται στην έκθεση για τις Μεταφορές του προγράμματος 1988-92 (ότι όσο μεγαλύτερη είναι η κίνηση των εσωτερικών γραμμών τόσο μεγαλύτερη είναι και η ζημιά για την ΟΑ), τότε η πιθανή μείωση της κίνησης των εσωτερικών αερογραμμών που θα προκύψει από την ενοποίηση θα έχει θετικές επιπτώσεις, τουλάχιστον στα οικονομικά αποτελέσματα της ΟΑ. Για τους χρήστες—Ελληνες και ξένους—που αναγκαστικά χρησιμοποιούσαν την ΟΑ στο σκέλος από/προς Αθήνα το όφελος θα είναι:

- να μην επιβαρυνθούν με το εισιτήριο από και προς Αθήνα στο εσωτερικό της χώρας,
- να αποφύγουν την ταλαιπωρία και την απώλεια χρόνου που συνεπάγεται η υποχρεωτική χρήση της ΟΑ στο σκέλος του ταξιδιού μέσα στον ελληνικό χώρο,
- το φθηνότερο εισιτήριο και η καλύτερη εξυπηρέτηση στο <<διεθνές>> σκέλος του ταξιδιού.

Αν βέβαια δεν ισχύει ο ισχυρισμός της ΟΑ, ότι όσο μεγαλύτερη είναι η κίνηση στις εσωτερικές αερογραμμές τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η οικονομική ζημιά για την ΟΑ, τότε γίνεται σαφές ότι η ενοποίηση—με την διαρροή έργου που συνεπάγεται—θα δημιουργήσει σημαντικό πρόβλημα για τις εσωτερικές γραμμές που, θεσμικά τουλάχιστον, δεν διέπονται από την δέσμη των νομοθετικών πράξεων που έχουν υιοθετηθεί. Αν μειωθεί η κίνηση στις γραμμές αυτές, τότε η διατήρησή τους θα καταστεί ακόμα πιο δύσκολη. Η διατήρηση της λειτουργίας των γραμμών αυτών (χειμώνα—καλοκαίρι) για κοινωνικούς λόγους θα απαιτήσει μεγαλύτερες δαπάνες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΕΝΟΠΙΩΣΗ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, που σαφώς αποτελούν μέρος της κοινής πολιτικής μεταφορών που προβλέπεται στην Συνθήκη της Ρώμης, δεν έχουν προωθηθεί νέες ρυθμίσεις, ανάλογες μ'αυτές που έχουν προωθηθεί από τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Όλες οι ρυθμίσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα ουσιαστικά αποβλέπουν στην εξασφάλιση των συνθηκών, οι οποίες θα επιτρέψουν στους σιδηροδρόμους να ανταγωνιστούν με ίσους όρους τα άλλα μεταφορικά μέσα. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται και οι πράξεις που έχουν υιοθετηθεί για την χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης (Κανονισμός (ΕΟΚ)/1107/70) την εναρμόνιση της τήρησης των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (Κανονισμός (ΕΟΚ)/1192/69) και την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασης των σιδηροδρόμων και της εναρμόνισης των κανόνων και τη διαφάνεια των σχέσεων μεταξύ κράτους και σιδηροδρομικών οργανισμών (Απόφαση 73/327/ΕΟΚ).

Με την ενοποίηση-αν και οι συζητήσεις που γίνονται δεν έχουν πάρει ακόμα συγκεκριμένη μορφή-προτεραιότητα φαίνεται ότι θα δοθεί στην εξυγίανση και ιδιαίτερα στον εκσυγχρονισμό της υποδομής των σιδηροδρόμων.

Οι σιδηρόδρομοι, παρά την σχετική συρρίκνωση που έχουν υποστεί τις τελευταίες δεκαετίες, εξακολουθούν να παίζουν σημαντικό ρόλο στο μεταφορικό σύστημα των χωρών-μελών της ΕΟΚ. Στην Ελλάδα βέβαια και για λόγους που σχετίζονται με το οπωσδήποτε μικρό μήκος του δικτύου και την υποβαθμισμένη ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, ο ρόλος των σιδηροδρόμων είναι πολύ πιο περιορισμένος σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της ΕΟΚ.

Οι προοπτικές για τη μετά το 1992 εποχή είναι, ότι η σιδηρόδρομοι θα εξακολουθήσουν να παίζουν σημαντικό ρόλο στο μεταφορικό σύστημα των χωρών-μελών της Κοινότητας. Υπάρχει η βούληση των χωρών-μελών να διατηρήσουν και να ενισχύσουν ένα παραδοσιακό τρόπο μεταφοράς που, αν και αντιμετωπίζει σημαντικές δυσκολίες, ιδιαίτερα ως προς το κόστος των υπηρεσιών που προσφέρει, παρουσιάζει εν τούτοις πλεονεκτήματα μεταξύ των άλλων ως προς την ανά μονάδα προϊόντος κατανάλωση ενέργειας-και ιδιαίτερα υγρών καυσίμων-ρύπανση του περιβάλλοντος, καθώς και ως προς την ασφάλεια.

Στην εως τώρα διστακτική προώθηση της Κοινής πολιτικής μεταφορών από την επιτροπή αντικατοπτρίζονται παράγοντες που σχετίζονται με την μονοπωλιακή δομή της αγοράς και τον κυρίαρχο ρόλο που έπαιξαν οι σιδηρόδρομοι στην οικονομική ανάπτυξη, στις περισσότερες από τις χώρες-μέλη. Σχετικά με την μονοπωλιακή δομή της αγοράς σημειώνεται ότι ο αριθμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε κάθε χώρα ήταν και εξακολουθεί να παραμένει πολύ περιορισμένος. Στις περισσότερες χώρες υπάρχει μία και μόνο σιδηροδρομική επιχείρηση. Αλλά και όπου υπάρχουν περισσότερες, συνήθως δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους, γιατί δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές της χώρας. Ο ανταγωνισμός στις σιδηροδρομικές μεταφορές, όπου και σε όποιο βαθμό υπάρχει προέρχεται από τα άλλα μεταφορικά μέσα. Στις εμπορευματικές μεταφορές ο αποτελεσματικότερος ανταγωνιστής τους είναι φορτηγό αυτοκίνητο. Η κρατική παρέμβαση στους σιδηροδρόμους—οι οποίοι πάντα εκτελούσαν κάποιο έργο για λογαριασμό του κράτους—ήταν και είναι σημαντική. Και με την εμφάνιση των μεγάλων ελλειμμάτων των οργανισμών αυτών έγινε ακόμη σημαντικότερη. Άλλοι λόγοι, που συνέτειναν σ' αυτό, είναι ότι, επειδή το κράτος παρέχει την υποδομή—δρόμους λιμάνια και αεροδρόμια—, η οποία χρησιμοποιείται από τα ανταγωνιστικά με αυτόν μέσα, θα πρέπει να συμβάλλει ανάλογα και στην χρηματοδότηση της υποδομής των σιδηροδρόμων. Αυτό σε συνδυασμό με το γεγονός, ότι η μεταφορική δραστηριότητα των σιδηροδρόμων περιορίζεται στα εθνικά σύνορα κάθε χώρας, καθιστούν ουσιαστικά ανεφάρμοστες πολλές από τις ρυθμίσεις που γίνονται με την ενοποίηση της αγοράς των μεταφορών. Οι μηχανές έλξης των τραίνων που κινούνται στο δίκτυο κάθε χώρας ανήκουν στους σιδηροδρόμους της χώρας αυτής. Το πιο σημαντικό είναι ότι οι ναύλοι που αντιστοιχούν στο τμήμα της διαδρομής, η οποία πραγματοποιείται στο εσωτερικό κάθε χώρας αυτής. Οι διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται με τους σιδηροδρόμους βασίζονται σε συμφωνίες που υπογράφονται στα πλαίσια οργανισμών, όπως η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (U.I.C.). Στις μεταφορές αυτές γενικά δεν παρουσιάζονται προβλήματα, ούτε ποσοτικοί περιορισμοί, ώστε να υπάρχει πίεση για απελευθέρωση. Για αυτό με την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ δεν αναμένονται σημαντικές μεταβολές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, εκτός από ορισμένες περιπτώσεις όπως των συνδυασμένων μεταφορών, στις οποίες υπάρχουν προβλήματα.

Για την Ελλάδα της οποίας το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν συνδέονται απ' ευθείας με το δίκτυο των άλλων χωρών της ΕΟΚ οι διαγραφόμενες προοπτικές είναι, ότι θα επιταχυνθεί η χρηματοδότηση των έργων (περιλαμβάνονται στο 15ετές πρόγραμμα που έχει ήδη υιοθετηθεί από την πολιτεία) για τον

εκουγχρονισμό της υποδομής των σιδηροδρόμων. Η αυξημένη χρηματοδότηση προβλέπεται ότι θα προέλθει από τα διάφορα ταμεία της ΕΟΚ και από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Το πιο θετικό όμως είναι, ότι για τον εκουγχρονισμό της υποδομής των σιδηροδρόμων ενδιαφέρονται όλες σχεδόν οι χώρες-μέλη, ενώ για την υποδομή των οδικών μεταφορών ενδιαφέρονται κυρίως χώρες, όπως η Ελλάδα που δεν έχουν ολοκληρώσει ακόμη το οδικό τους δίκτυο. Το γεγονός αυτό δημιουργεί πιο ευνοϊκές προοπτικές για την υιοθέτηση των αναγκαίων Κοινοτικών προγραμμάτων για τους σιδηροδρόμους, συγκριτικά με προγράμματα των οδικών έργων, γιατί θα ωφεληθούν και οι χώρες, από τις οποίες προέρχονται και οι σχετικοί πόροι.

Παράλληλα σημειώνεται, ότι η προοπτική για την πραγματική εφαρμογή των κανονισμών, με τους οποίους εξασφαλίζεται διαφάνεια στις οικονομικές σχέσεις μεταξύ κρατών και οργανισμών των σιδηροδρόμων, αποτελεί θετική εξέλιξη για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους.

Συμπερασματικά σημειώνεται για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους ότι η ενοποίηση της αγοράς μεταφορών μπορεί να καταλήξει στην επιτάχυνση του ρυθμού εκουγχρονισμού τους, που αποτελεί προϋπόθεση για τη βελτίωση των υπηρεσιών τις οποίες προσφέρουν και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Η ΠΟΣΟΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Από καθαρά οικονομική άποψη τα διάφορα εμπόδια-φυσικά τεχνικά και δημοσιονομικά-, που θέτουν φραγμούς στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών, προσώπων και κεφαλαίων μεταξύ των χωρών-μελών της Κοινότητας συνεπάγονται κάποιο κόστος για την οικονομία της. Σε πρώτη φάση το κόστος αυτό αντικατοπτρίζεται -μεταξύ των άλλων- και στις αυξημένες τιμές και τις μειωμένες ποσότητες των αγαθών και των εμπορεύσιμων υπηρεσιών, που διακινούνται μεταξύ των χωρών-μελών. Οι τιμές δηλ. των αγαθών που παράγονται σε μια Κοινοτική χώρα και εξάγονται σε μίαν άλλη -επίσης Κοινοτική χώρα- δεν διαφέρουν μόνο κατά το αναπόφευκτο κόστος μεταφοράς, αλλά και κατά το κόστος των εμποδίων. Με την κατάργηση των εμποδίων θα μειωθεί το επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η ύπαρξή τους και θ' αυξηθεί ο όγκος των εισαγωγών/εξαγωγών (ανάλογα με την ελαστικότητα της ζήτησης) των αγαθών που ανταλλάσσονται.

Σε δεύτερη φάση η κατάργηση των εμποδίων και η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αναμένεται να οδηγήσει σε παραπέρα μείωση των τιμών. Συγκεκριμένα η κατάργηση των εμποδίων σημαίνει άνοιγμα της αγοράς-ενοποίηση της αγοράς των χωρών-μελών-και ένταση του ανταγωνισμού. Με το άνοιγμα της αγοράς προβλέπεται ότι θα προκύψουν οικονομίες κλίμακας (economies of scale)-από την αύξηση του όγκου των διακινούμενων αγαθών-και με την ένταση του ανταγωνισμού ότι θα βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα (efficiency) της Κοινοτικής οικονομίας. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας αναμένεται να προκύψει των μονοπωλιακής φύσεως κερδών που εξασφάλιζε για τους παραγωγούς της εισάγουσας χώρας η προστασία των εμποδίων όσο και από την καλύτερη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων σε κοινοτικό επίπεδο.

Με βάση τα πιο πάνω η κατάργηση των εμποδίων πιστεύεται ότι θα οδηγήσει σε μείωση των τιμών κατά δύο τρόπους. Ο πρώτος είναι άμεσος και σχετίζεται με την <<αποφυγή>> των δαπανών, που αναπόφευκτα συνεπάγεται η ύπαρξη των εμποδίων, και

ο δεύτερος είναι έμμεσος και σχετίζεται με τις οικονομίες κλίμακας και την καλύτερη αξιοποίηση των συντελεστών της παραγωγής. Οι σημαντικότερες από τις άμεσες δαπάνες που αποφεύγονται με την κατάργηση των εμποδίων είναι το κόστος των καθυστερήσεων στα σύνορα-για έλεγχο, είσπραξη διαφόρων τελών, συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων κ.λ.π.-το κόστος που συνεπάγονται οι διάφοροι περιορισμοί στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών-π.χ. τα ΔΧΦΑ που δεν είναι εφοδιασμένα με Κοινοτικές άδειες καταβάλουν τέλη κυκλοφορίας, στην πρόσβαση στην αγορά-π.χ. αερομεταφορές-, καθώς και τα τέλη που καταβάλλονται για την έκδοση των διαφόρων πιστοποιητικών και εγγράφων, αναγκάων λόγω της υπάρξεως των εμποδίων.

Η άλλη όψη της μείωσης αυτής είναι, ότι με την άρση των εμποδίων αποφεύγονται και όλες οι διοικητικής φύσεως δαπάνες, στις οποίες υποβάλλονται τα κράτη-μέλη για την εφαρμογή όσων προβλέπονται σε αυτά. Με την ενοποίηση θα πάψει να υφίσταται το κόστος λειτουργίας των διαφόρων φορέων και υπηρεσιών επιφορτισμένων με την πραγματοποίηση των ελέγχων και των περιορισμών που συνεπάγονται τα εμπόδια. Μετά την ενοποίηση δεν θα υπάρχουν-τουλάχιστον θεωρητικά-καθυστερήσεις, δεν θα καταβάλλονται τέλη και δεν θα χρειάζονται οι διάφοροι κρατικοί φορείς, όσοι απασχολούνται με την εφαρμογή των σχετικών ελέγχων και περιορισμών.

Η έμμεση μείωση της τιμής/κόστους από τις οικονομίες κλίμακας και την καλύτερη αξιοποίηση των πόρων αναμένεται ότι θα είναι πολύ πιο σημαντική από την άμεση μείωση που αναφέρθηκε πιο πάνω. Η μείωση θα αφορά το σύνολο της οικονομίας-και όχι μόνο τις εισαγωγές και εξαγωγές-, θα είναι σταδιακή και μάλλον μακροχρόνια, αφού αναμένεται να υλοποιηθεί μετά την πλήρη ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Μετά την κατάργηση των εμποδίων στην αγορά θα επικρατήσουν οι πιο αποτελεσματικές σε Κοινοτικό επίπεδο επιχειρήσεις. Οι λιγότερο αποτελεσματικές επιχειρήσεις, που η υπαρξή τους βασιζόταν στην προστασία των εμποδίων, θα εξαφανισθούν. Με την ενοποίηση θα εξαφανισθούν επίσης και όλα τα μονοπωλιακά φύσεως κέρδη, που συνήθως εξασφάλιζαν τα εμπόδια στις εγχώριες επιχειρήσεις. Τέλος οι οικονομίες κλίμακας, που θα προκύψουν από την αναμενόμενη αύξηση των συναλλαγών, -ακόμη και στην περίπτωση όπου δεν θα αυξηθεί ο συνολικός όγκος-, αναμένεται ότι θα οδηγήσουν σε παραπέρα μείωση των τιμών των προϊόντων που θα προσφέρουν οι επιχειρήσεις, οι οποίες θα επικρατήσουν.

Με βάση τα αποτελέσματα των δύο πιο σχετικών ("The Cost of Non-Europe" [25] και "The Economics of 1992" [27]), που καταρτίστηκαν στα πλαίσια της ΕΟΚ, το οικονομικό αποτέλεσμα της ενοποίησης θα είναι θετικό για την κοινοτική οικονομία. Το αναμενόμενο όφελος για την Κοινότητα από την

ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς κυμαίνεται μεταξύ 4% και 6% του ΑΕΠ (1988) των 12. Εναλλακτικά οι εκτιμήσεις αυτές σημαίνουν, ότι στο διάστημα έως το 1992 το ΑΕΠ των 12 χωρών-μελών θα αυξάνεται κατά 1% περίπου ταχύτερα απ'όσο θα αυξανόταν χωρίς την ενοποίηση. Σχετικά με τις πηγές προέλευσης του συνολικού οφέλους για την Κοινότητα σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που δίνονται στον πίνακα Α.8 της [27], το 40% περίπου αποδίδεται στις άμεσες επιπτώσεις που θα έχει η κατάργηση των εμποδίων και το υπόλοιπο 60% στις έμμεσες επιπτώσεις (οικονομίες κλίμακας και αύξηση της αποτελεσματικότητας).

Ο υπολογισμός αυτός του οικονομικού οφέλους βασίζεται μεταξύ άλλων και στην εκτίμηση ενός σύνθετου οικονομετρικού μοντέλου που αναπτύχθηκε στα πλαίσια της κατάρτισης της μελέτης [27]. Τα στοιχεία και οι τιμές των σχετικών παραμέτρων που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση του μοντέλου αυτού, προέρχονται από τις δειγματοληπτικές έρευνες που έγιναν στα πλαίσια της κατάρτισης της [25] και από ένα μεγάλο αριθμό άλλων εξειδικευμένων μελετών.

Παρά τις επιφυλάξεις, που μπορεί να έχει κανείς για την αξιοπιστία των εκτιμήσεων αυτών, γίνεται εντούτοις αποδεκτό ότι αφενός ανταποκρίνονται στις <<θεωρητικά αναμενόμενες>> και αφετέρου χαρακτηρίζονται από ουστηματικότητα και συνέπεια. Αν δεν υπήρχε το μοντέλο, τόσο η ποσοτικοποίηση του οικονομικού οφέλους όσο και η εξασφάλιση της συνέπειας των εκτιμήσεων θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη.

Η κατανομή του οικονομικού οφέλους

Σχετικά με την κατανομή του οικονομικού οφέλους-που, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, αναμένεται να προκύψει για την κοινοτική οικονομία-μεταξύ των χωρών-μελών δεν υπάρχει καμιά ένδειξη. Σε ότι αφορά τις δυσκολίες που αντιμετωπίζονται σε μιά τέτοια προσπάθεια, στη σχετική μελέτη μεταξύ άλλων αναφέρονται και τα εξής <<...it is worth noting that neither economic theory nor relevant economic history can point to any clear-cut pattern of likely distributional advantage or disadvantage>> ([27] σελ. 21).

Αν και δεν υπάρχουν εκτιμήσεις για την κατανομή του συνολικού οικονομικού οφέλους μεταξύ των χωρών-μελών, εντούτοις γίνεται δεκτό ότι από την ενοποίηση ορισμένες χώρες θα ωφεληθούν περισσότερο, άλλες λιγότερο και άλλες τέλος θα ζημιωθούν. Από αυτή την άποψη το ίδιο φαίνεται ότι ισχύει και

για την κατανομή του οφέλους μεταξύ των διαφόρων οικονομικών κλάδων.

Είναι σαφές, ότι η αρχή της <<οικονομικής και κοινωνικής συνοχής>>, που υιοθετήθηκε παράλληλα με την ενοποίηση, αποτελεί ένα μηχανισμό για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, τα οποία μπορεί να δημιουργήσει η άνιση κατανομή των οφελειών στις χώρες-μέλη. Ειδικά η αναμόρφωση των διαρθρωτικών ταμείων (από τα οποία ευνοούνται περισσότερο οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες-μέλη) αποτελεί και μιά παραδοχή, ότι με την ενοποίηση οι αναπτυγμένες χώρες-μέλη αναμένεται να ωφεληθούν περισσότερο από τις λιγότερο αναπτυγμένες. Γίνεται δηλ. δεκτό, ότι οι μεγάλες, καθιερωμένες και καλά οργανωμένες επιχειρήσεις των <<κεντρικών >> χωρών της ΕΟΚ είναι σε σύγκριση με τις αντίστοιχες επιχειρήσεις των <<περιφερειακών>> και λιγότερο αναπτυγμένων μελών της, σε πλεονεκτικότερη θέση για να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται με την ενοποίηση. Η αναμόρφωση των διαρθρωτικών ταμείων αποβλέπει όχι μόνο στο να αποτρέψει τη διεύρυνση του χάσματος που παρατηρείται στο επίπεδο ανάπτυξης μεταξύ των αναπτυγμένων και λιγότερο αναπτυγμένων μελών της ΕΟΚ, αλλά και στο να επιταχύνει τον ρυθμό σύγκλισης των οικονομιών τους.

Είναι φανερό, ότι με την αναμόρφωση των ταμείων δίνεται η ευχέρεια στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες της ΕΟΚ να καλύψουν τα μεγάλα κενά που έχουν στις υποδομές, στην οργάνωση της αγοράς και σε άλλους τομείς σχετιζόμενους με την ενοποίηση της αγοράς. Για τις χώρες αυτές οι εισπράξεις από τα διαρθρωτικά ταμεία αποτελούν-κατά κάποιο τρόπο-αντιισταθμισμα για τις άμεσες απώλειες που θα έχουν από την ενοποίηση, αλλά και ενίσχυση για την σύγκλιση των οικονομιών των χωρών-μελών της Κοινότητας.

Το οικονομικό όφελος για την Ελλάδα

Από την ανάλυση που έγινε πιο πάνω αβίαστα συνάγεται, ότι η συστηματική ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που αναμένεται να έχει η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς στην ελληνική οικονομία προϋποθέτει μια προσέγγιση ανάλογη με αυτή που ακολούθησε η Επιτροπή για την αξιολόγηση των επιπτώσεων στην κοινοτική οικονομία. Επιγραμματικά αυτό σημαίνει, ότι θα πρέπει να γίνουν και στην Ελλάδα οι αντίστοιχες δειγματοληπτικές έρευνες, στις οποίες θα αντικατοπτρίζονται οι προσδοκίες των επιχειρήσεων των επιμέρους κλάδων, οι κλαδικές μελέτες, στις οποίες θα δίνεται μια πρώτη εκτίμηση για το κόστος που

συνεπάγεται η ύπαρξη των εμποδίων για κάθε κλάδο, καθώς και η ανάπτυξη ενός σύνθετου οικονομετρικού μοντέλου της ελληνικής οικονομίας.

Με την ολοκλήρωση των δειγματοληπτικών ερευνών και των κλαδικών μελετών θα υπολογιστούν οι μεταβολές των εξωγενών παραμέτρων που χρειάζονται για να εκτιμηθεί το μοντέλο, ενώ στα αποτελέσματα, που θα προκύψουν από την εκτίμηση του μοντέλου, θα αντικατοπτρίζονται-τουλάχιστον θεωρητικά-όλες οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις που αναμένεται να έχει για την ελληνική οικονομία η ενοποίηση της αγοράς.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί, ότι τα σχετικά οικονομετρικά μοντέλα έχουν ήδη <<κατασκευασθεί>>. Ένα από αυτά είναι και το μοντέλο "HERMES" που κατασκευάστηκε στα πλαίσια του ΚΕΠΕ [13]. Το HERMES που, κατά κάποιον τρόπο, αποτελεί εξιδίκευση του αντίστοιχου μοντέλου που χρησιμοποιήθηκε στη [27] για την εκτίμηση του οφέλους που αναμένεται να έχει η ενοποίηση για την Κοινοτική οικονομία, είναι κατάλληλο και για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της ενοποίησης στην ελληνική οικονομία. Αν χρησιμοποιηθεί το HERMES, οι εκτιμήσεις που θα προκύψουν για την Ελλάδα θα είναι συγκρίσιμες με τις αντίστοιχες εκτιμήσεις που προέκυψαν για την Κοινοτική οικονομία [27].

Η <<πραγματική>> χρησιμοποίηση του μοντέλου αυτού όμως για την εκτίμηση των επιπτώσεων της ενοποίησης στην ελληνική οικονομία δεν έχει γίνει ακόμη, αφού δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές κλαδικές μελέτες, που θα έδιναν τις <<τιμές>> των εξωγενών παραμέτρων που χρειάζονται για την εκτίμησή του.

Από τα πιο πάνω γίνεται σαφές, ότι για την παρούσα μελέτη που περιορίζεται στον κλάδο των μεταφορών-και μάλιστα σε μέρος μόνο του κλάδου των μεταφορών-η προσπάθεια εστιάζεται σχεδόν αναγκαστικά στο κόστος που συνεπάγεται για τις μεταφορές η ύπαρξη των εμποδίων και κατ' επέκταση στην εκτίμηση της άμεσης μείωσης των τιμών, που θα προκύψει από την άρση των εμποδίων αυτών. Στην παρούσα μελέτη η εκτίμηση του οφέλους ή της ζημίας, που αναμένεται να προκύψει για την ελληνική οικονομία από την ενοποίηση μόνο στον κλάδο των μεταφορών, είναι εξαιρετικά δύσκολο αν όχι αδύνατο να γίνει. Γι' αυτό η προσέγγιση που γίνεται στο τμήμα που ακολουθεί αποβλέπει περισσότερο στο να δοθεί το πλαίσιο ανάλυσης για την ποσοτικοποίηση του οικονομικού αποτελέσματος της ενοποίησης στις μεταφορές, παρά στις ίδιες τις ποσοτικές εκτιμήσεις.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΟΦΕΛΟΥΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το πλαίσιο ανάλυσης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το πλαίσιο ανάλυσης που υιοθετείται για οποιαδήποτε ποσοτικοποίηση του οικονομικού αποτελέσματος, που αναμένεται να προκύψει για την ελληνική οικονομία από την ολοκλήρωση της αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ είναι αυτό της μερικής ισορροπίας (partial equilibrium). Το πλαίσιο αυτό θεωρείται ως το καταλληλότερο για την αξιοποίηση τόσο των συμπερασμάτων και των αξιολογήσεων που έγιναν για τον κλάδο των μεταφορών στα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης, όσο και των εκτιμήσεων που δίνονται στις μελέτες [24] και [26]. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό ως προς το συμπέρασμα που αφορά τους χρήστες-καταναλωτές (consumers) των υπηρεσιών μεταφοράς και τους Έλληνες μεταφορείς-παραγωγούς (producers) των υπηρεσιών αυτών.

Στα πλαίσια αυτά-της μικροοικονομικής αντιμετώπισης του θέματος-το συνολικό οικονομικό όφελος, που αναμένεται ότι θα προκύψει για την ελληνική οικονομία από την ενοποίηση στις μεταφορές, ορίζεται ως το αλγεβρικό άθροισμα του οφέλους που θα προκύψει για τον καταναλωτή (consumer's surplus) και τον παραγωγό (producer's surplus) των υπηρεσιών μεταφοράς.

Γενικά από την ανανεωμένη μείωση των τιμών των υπηρεσιών μεταφοράς θα ωφεληθούν ασφαλώς οι χρήστες, ενώ οι Έλληνες μεταφορείς δεν θα ζημιωθούν, μόνο αν το κόστος παροχής των υπηρεσιών αυτών θα είναι στο ίδιο ή και χαμηλότερο επίπεδο από την τιμή που θα διαμορφωθεί μετά την κατάργηση των εμποδίων.

Σχηματικά η διαδικασία της πραγματοποίησης του οφέλους αυτού-ή της ζημίας-για την ελληνική οικονομία έχει ως εξής: Η ύπαρξη των εμποδίων αυξάνει το κόστος μεταφορών των εμπορευμάτων και των προσώπων που διακινούνται μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων χωρών της ΕΟΚ, αλλά και εκείνων που διακινούνται μέσα στον ελληνικό χώρο. Διευκρινίζεται ότι, αφού τα εμπόδια αντιμετωπίζονται τόσο κατά την εξαγωγή όσο και κατά την εισαγωγή των εμπορευμάτων-είσοδο/έξοδο προκειμένου περί προσώπων-ή αύξηση του κόστους μεταφοράς ενός συγκεκριμένου προϊόντος πραγματοποιείται σε δύο στάδια, η πρώτη γίνεται στην εξαγούσα και η δεύτερη στην εισαγούσα χώρα. Υιοθετώντας και για την Ελλάδα τις υποθέσεις που υιοθετήθηκαν στην [27] για το σύνολο της ΕΟΚ, παρατηρούμε ότι

η αύξηση του κόστους μεταφοράς-από την ύπαρξη των εμποδίων-ανέρχεται σε 5% για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με ΔΧΦΑ και σε 10% για τα εμπορεύματα (και τα πρόσωπα) που μεταφέρονται με αεροπλάνα. Το κόστος αυτό μετακυλιέται από τους μεταφορείς στους χρήστες (shippers) και από τους χρήστες στους τελικούς αγοραστές των προϊόντων που εισάγονται και εξάγονται.

Σχετικά με τον Έλληνα καταναλωτή γίνεται δεκτό, ότι με την κατάργηση των εμποδίων το κόστος μεταφοράς των προϊόντων που διακινούνται μεταξύ των χωρών-μελών θα μειωθεί κατά 5% ή 10%, ανάλογα με το αν χρησιμοποιούνται οδικά ή αεροπορικά μεταφορικά μέσα. Η μείωση αυτή σύμφωνα με όσα αναφέρονται πιο πάνω, θα έχει ως συνέπεια την ανάλογη μείωση της τιμής των προϊόντων που διακινούνται μεταξύ των χωρών-μελών.

Στην Ελλάδα κατάλληλα στοιχεία-που θα επέτρεπαν την εκτίμηση της μείωσης της τελικής τιμής των προϊόντων που εισάγονται-δεν υπάρχουν. Τα πιο συναφή είναι αυτά που δίνονται στους Εθνικούς Λογαριασμούς για το σύνολο των εισαγωγών της χώρας. Σύμφωνα με αυτά το 1975 η διαφορά μεταξύ των εισαγωγών CIF (165205 εκατ. δρχ.) και FOB (150337 εκατ. δρχ.) ήταν 10% περίπου. Έμμεσα αυτό σημαίνει, ότι μείωση του κόστους μεταφοράς-μαζί με τα ασφάλιστρα-επιβαρύνει την τιμή των εισαγόμενων προϊόντων κατά 10%. Και αυτό εξάλλου, σημαίνει, ότι μείωση του κόστους μεταφοράς κατά 5-10% θα έχει ως συνέπεια μείωση της τιμής των εισαγόμενων προϊόντων κατά 0.5-1.0%.

Αν ληφθεί υπ' όψη ότι για το 90% περίπου των εισαγόμενων προϊόντων χρησιμοποιείται το πλοίο-το πλοίο έχει κατά πολύ χαμηλότερο κόστος μεταφοράς συγκριτικά με τα ΔΧΦΑ και το αεροπλάνο-γίνεται φανερό, ότι το κόστος μεταφοράς των προϊόντων που χρησιμοποιούν ΔΧΦΑ και αεροπλάνο υπερβαίνει σημαντικά το 10% της αξίας των εισαγόμενων προϊόντων. Αν υποθεθεί ότι το κόστος μεταφοράς για τα ελληνικά προϊόντα που εξάγονται με οδικά μεταφορικά μέσα προς τις άλλες χώρες της ΕΟΚ πλησιάζει στο 20%, τότε μιά μείωση του κόστους μεταφοράς κατά 5-10% αντίστοιχα σε μείωση 1.0-2.0% στην τιμή των προϊόντων που αγοράζει ο τελικός αγοραστής. Η εκτίμηση αυτή δεν διαφέρει και πολύ από το 1.5% που δίνεται στη [25], και το 1.8% που δίνεται στη [27]. Βέβαια πρέπει να γίνει σαφές, ότι η εκτίμηση για το κόστος των εμποδίων, ως ποσοστό της αξίας των προϊόντων που διακινούνται μεταξύ των χωρών-μελών, δεν αφορά μόνο το κόστος μεταφοράς, αλλά και το κόστος των άλλων δραστηριοτήτων, οι οποίες σχετίζονται με τις εισαγωγές και τις εξαγωγές.

Στις εκτιμήσεις που γίνονται στο επόμενο τμήμα για το αναμενόμενο όφελος για τον Έλληνα καταναλωτή από την άρση των εμποδίων στις μεταφορές υιοθετείται η υπόθεση, ότι οι τιμές

των εισαγόμενων προϊόντων θα μειωθούν κατά 1.0%.

Σχετικά με τον Έλληνα μεταφορές-παραγωγό των υπηρεσιών μεταφοράς-η μείωση του κόστους μεταφοράς, που θα προκύψει από την άρση των εμποδίων, θα έχει θετικά αποτελέσματα γι' αυτόν, αν το κόστος παροχής των υπηρεσιών μεταφοράς είναι χαμηλότερο από την τιμή που θα διαμορφωθεί μετά την μείωση της τιμής που υπήρχε πριν από την κατάργηση των εμποδίων. Αντίθετα θα έχει αρνητικά αποτελέσματα, αν το κόστος παροχής των υπηρεσιών μεταφοράς είναι υψηλότερο από την τιμή που θα διαμορφωθεί μετά την κατάργηση των εμποδίων.

Για την ορθή τοποθέτηση του θέματος αξίζει να τονιστεί, ότι οι υπηρεσίες μεταφορών αποτελούν αφενός <<εμπορεύσιμο αγαθό>>-που ανταλλάσσεται στην αγορά με βάση την τιμή και τις συνθήκες που επικρατούν σ' αυτή-και αφετέρου μέσο προς εξυπηρέτηση σκοπού. Οι μεταφορές εξυπηρετούν τις ανάγκες που έχουν οι άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, για τις οποίες οι υπηρεσίες μεταφορών αποτελούν ένα συντελεστή (input). Η ζήτηση των υπηρεσιών μεταφοράς από ένα συγκεκριμένο κλάδο εξαρτάται από τον όγκο της παραγωγής και από την ποσότητα των υπηρεσιών μεταφοράς που χρειάζεται, για να παραχθεί μία μονάδα προϊόντος (input-output coefficient).

Από τα προηγούμενα γίνεται φανερό, ότι με την κατάργηση των εμποδίων ο ανταγωνισμός μεταφοράς αναμένεται να ωφεληθεί κατά δύο τρόπους, που σχετίζονται με την διετή υπόσταση των υπηρεσιών μεταφοράς.

Ο πρώτος τρόπος είναι ότι, με την κατάργηση των εμποδίων, οι Έλληνες ανταγωνιστικοί μεταφορείς θα αυξήσουν τις <<εξαγωγές υπηρεσιών μεταφοράς>> προς τις άλλες χώρες-μέλη. Οι Έλληνες δηλαδή ανταγωνιστικοί μεταφορείς θα μπορούν να εκτελούν μεταφορές και στον υπόλοιπο κοινοτικό χώρο, κάτι που δεν μπορούσαν να κάνουν όσο υπήρχαν τα εμπόδια. Αυτό σημαίνει ότι για τις υπηρεσίες μεταφορών αναμένεται να ισχύσει ότι γενικά ισχύει-με την κατάργηση των εμποδίων-και για τα άλλα αγαθά και τις εμπορεύσιμες υπηρεσίες. Στοιχεία, που να επιτρέπουν την εκτίμηση του οφέλους ή της ζημίας που θα έχουν οι Έλληνες μεταφορείς από την αύξηση των υπηρεσιών μεταφοράς, δεν υπάρχουν. Οι ενδείξεις όμως-ιδιαίτερα για τους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων-είναι, ότι θα υπάρξει όφελος. Αυτό βασίζεται στην αξιολόγηση που έχει ήδη γίνει, ότι δηλαδή οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς συνέφεραν περισσότερο από τους μεταφορείς των περισσότερων χωρών-μελών. Η υπόθεση που υιοθετείται στο σημείο αυτό είναι, οι περιοριστικοί παράγοντες για την μη δραστηριοποίηση των Ελλήνων μεταφορέων στον Κοινοτικό χώρο ήταν κυρίως τα φυσικά και τεχνικά εμπόδια-και βέβαια η έλλειψη της κατάλληλης οργάνωσης-και όχι τα καθαρά οικονομικής φύσεως εμπόδια αίρονται και οι περιοριστικοί

αυτοί παράγοντες.

Ο δεύτερος τρόπος ή λόγος για τον οποίο αναμένεται ότι θα ωφεληθούν οι Έλληνες μεταφορείς, είναι ότι αυτή θα εξακολουθούν να πραγματοποιούν το κανονικό επιχειρηματικό έργο (normal profit) που πραγματοποιούσαν και πριν από την άρση των εμποδίων. Με την κατάργηση των εμποδίων δηλ. εξαλείφεται αυτόματα και εκείνο το μέρος του κόστους μεταφοράς, που προκαλούσε η ύπαρξη των εμποδίων.

Αν δεν αυξηθεί το συνολικό μεταφορικό έργο, οι Έλληνες μεταφορείς θα εξακολουθούν να πραγματοποιούν το ίδιο συνολικό κανονικό κέρδος που πραγματοποιούσαν και πριν από την κατάργηση των εμποδίων. Η υπόθεση όμως είναι, ότι με την αναμενόμενη μείωση της τιμής των προϊόντων που εισάγονται και εξάγονται από την χώρα. Η αύξηση αυτή εξαρτάται από την ελαστικότητα της ζήτησης των προϊόντων που εισάγονται στην Ελλάδα και την ελαστικότητα της ζήτησης των ελληνικών προϊόντων από τις άλλες χώρες-μέλη.

Σε ότι αφορά την αύξηση αυτή στη [27] υιοθετείται η υπόθεση ότι με την κατάργηση των εμποδίων ο όγκος των συναλλαγών θα αυξηθεί κατά 5%. Για την Ελλάδα δεν υπάρχουν πρόσθετες εκτιμήσεις, που θα επέτρεπαν διαφορετικές εκτιμήσεις. Γι' αυτό στις εκτιμήσεις που γίνονται στο επόμενο τμήμα για το όφελος των οδικών μεταφορέων (producers surplus) υιοθετείται η υπόθεση, ότι ο όγκος του μεταφορικού έργου θα αυξηθεί κατά 5%.

Για να δοθεί μία πληρέστερη εικόνα σημειώνεται επίσης ότι, αν τα εμπόδια εξασφάλιζαν μονοπωλιακής φύσεως κέρδη για ορισμένους Έλληνες μεταφορείς, τα κέρδη αυτά για την κατάργηση των εμποδίων θα εξαφανιστούν. Θα εξαφανιστούν επίσης και όλες εκείνες οι επιχειρήσεις μεταφορών, που η ύπαρξή τους οφειλόταν στην προστασία που τους εξασφάλιζαν τα εμπόδια. Θα εξαφανιστούν δηλ. οι επιχειρήσεις μεταφορών, που το κόστος μεταφοράς τους θα είναι υψηλότερο από την τιμή που θα διαμορφωθεί μετά την κατάργηση των εμποδίων. Το μεταφορικό έργο που εκτελούσαν οι επιχειρήσεις αυτές θα διαρρεύσει προς τις πιο αποτελεσματικές.

Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση που γίνεται στα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης είναι, ότι για τους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων οι προοπτικές είναι μάλλον ευνοϊκές. Αυτό ισχύει παρά το γεγονός, ότι τα προνόμια που είχαν με το υφιστάμενο καθεστώς-π.χ. κλειστό επάγγελμα-μπορούσε να τους εξασφαλίζει και κάποια <<μονοπωλιακής>> φύσεως κέρδη. Η απώλεια των κερδών αυτών θα αντισταθμισθεί από την αύξηση των κανονικών κερδών, που θα πραγματοποιηθούν από την αναμενόμενη αύξηση των κανονικών κερδών, που θα πραγματοποιηθούν από την αναμενόμενη αύξηση του σχετικού μεταφορικού έργου.

Αν όμως για του οδικούς μεταφορείς οι προοπτικές είναι ευνοϊκές, για την ΟΑ αντίθετα διαγράφονται κίνδυνοι. Αν δεν κατορθώσει να καταστεί ανταγωνιστικοί μέχρι να λήξουν οι μεταβατικές περίοδοι που έχουν εξασφαλιστεί για αυτή, μάλλον θα έχει απώλειες. Οι προοπτικές όμως είναι, ότι η ΟΑ θα εξακουλουθήσει να λειτουργεί, και αν ακόμη δεν κατορθώσει να γίνει έγκαιρα ανταγωνιστική. Αν χρειασθεί, θα ζητηθεί πρόσθετη μεταβατική περίοδος-ή θα γίνουν πρόσθετες ενέργειες-, ώστε να εξασφαλιστεί η επιβίωσή της μέχρις ότου καταστεί ανταγωνιστική. Προοπτική να κλείσει η ΟΑ-ή η flag carrying αεροπορική εταιρεία οποιασδήποτε άλλης Κοινοτικής χώρας- φαίνεται ότι δεν υπάρχουν. Η ΟΑ θα πρέπει έγκαιρα να προσαρμοστεί στην πραγματικότητα που δημιουργεί το νέο θεσμικό πλαίσιο που έχει υιοθετηθεί για τις αερομεταφορές.

Πέρα όμως από το άμεσο όφελος που αναμένεται να προκύψει από τη μείωση των προϊόντων που εισάγονται και εξάγονται από την χώρα, όφελος αναμένεται και από την σχεδόν αναπόφευκτη εξάλειψη των περιορισμών που ισχύουν στο εσωτερικό της χώρας (είσοδος στο επάγγελμα, cabotage, πιθανές έμμεσες επιδοτήσεις, π.χ. χαμηλός φόρος στο ντίζελ, ή εθνικές προτιμήσεις κ.λ.π.).

Με την εξάλειψη των περιορισμών-που ισοδυναμεί με κάποιας μορφής deregulation του κλάδου-αναμένεται μείωση του κόστους μεταφοράς και αύξηση της αποτελεσματικότητας της ελληνικής οικονομίας. Η μείωση του κόστους μεταφοράς θα έχει ως συνέπεια την αντίστοιχη μείωση του κόστους-και της τιμής-των προϊόντων που παράγονται από τους διάφορους κλάδους και χρησιμοποιούν ως εισροή τις υπηρεσίες μεταφορών. Η μείωση της τιμής των προϊόντων θα διαφέρει από κλάδο σε κλάδο. Στους κλάδους, όπου οι δαπάνες για υπηρεσίες μεταφορών που ενσωματώνονται στην τιμή των προϊόντων είναι υψηλές, θα υπάρξει μεγαλύτερη μείωση τιμών παρ'όσο στους κλάδους, όπου οι δαπάνες για υπηρεσίες μεταφορών είναι χαμηλές. Στη [10] η μείωση της τιμής που αναμένεται να προκύψει-από την άρση όμως όλων των εμποδίων όχι μόνο αυτών που αφορούν τις μεταφορές-για τους κλάδους/προϊόντα που εξετάστηκαν κυμαίνεται μεταξύ 1% και 7%.

Η αντίστοιχη ποσοτική εκτίμηση του οφέλους για την ελληνική οικονομία από την μείωση του κόστους μεταφοράς που αναμένεται να προκύψει από την άρση των εμποδίων στο εσωτερικό της χώρας είναι εξαιρετικά δύσκολη. Ο κυριότερος λόγος γι'αυτό είναι, ότι ο <<πρωτογενής>> πίνακας εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας, στον οποίο οι μεταφορές εμφανίζονται ως κλάδος χωριστά, ουσιαστικά αντικατοπτρίζει τις <<τεχνολογικές>> σχέσεις παραγωγής του 1970, έτους κατασκευής του πίνακα. Ο πίνακας του 1977, ο οποίος χρησιμοποιείται στη συνέχεια για τον υπολογισμό των <<σχέσεων>> που χρειάζονται για τις εκτιμήσεις του οφέλους, που γίνονται στο επόμενο τμήμα είναι ο πίνακας του 1970 εκσυγχρονισμένος με την μέθοδο RAS.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που δίνονται στον Πίνακα 20 της [27] το 1977 οι συνολικές δαπάνες των 35 κλάδων, που παρήγαν προϊόν-ενδιάμεση ζήτηση-για υπηρεσίες μεταφορών, σε σταθερές τιμές 1970, ανέρχονταν σε 10574 εκατ. δρχ. Η αντίστοιχη συνολική τελική ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών ήταν 44705 εκατ. δρχ.

Η ενδιάμεση ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών το 1977 αντιπροσώπευε το 4% της συνολικής ενδιάμεσης ζήτησης, το 2.5% της συνολικής προστιθέμενης αξίας (ΑΕΠ) και το 1.5% της συνολικής ακαθάριστης αξίας.

Τα πιο πάνω σημαίνουν, ότι στο συνολικό κόστος παραγωγής των ενδιάμεσων αγαθών οι μεταφορές συμβάλλουν κατά 4%. Μία κατά 5% μείωση των τιμών των υπηρεσιών μεταφοράς θα έχει

λοιπόν ως συνέπεια την κατά 0.2% μείωση των τιμών των ενδιαμέσων αγαθών.Γιά το ΑΕΠ και την ακαθάριστη αξία παραγωγής η κατά 5% αυτή μείωση των υπηρεσιών μεταφοράς αντιστοιχεί σε μείωση 0.15% και 0.075%.

Γιά τις εκτιμήσεις που γίνονται στο επόμενο τμήμα σχετικά με το όφελος που αναμένεται να προκύψει για την ελληνική οικονομία,χρησιμοποιείται αναγκαστικά η μείωση (0.15%) που αντιστοιχεί στο ΑΕΠ,αντί της θεωρητικής ορθής (0.2%) μείωσης της τιμής των ενδιαμέσων αγαθών.Και αυτό γιατί το 1987 -εκτός βάσεως των εκτιμήσεων- στοιχεία υπάρχουν μόνο για το ΑΕΠ -συνολική προστιθέμενη αξία. Στοιχεία για την συνολική ενδιάμεση ζήτηση ελλείπουν,αφού δεν υπάρχει για το έτος αυτό ο σχετικός πίνακας εισροών-εκροών.

Τέλος στοιχεία για την εκτίμηση των μακροχρόνιων και έμμεσων ωφελειών που αναμένονται για την ελληνική οικονομία από την πραγματοποίηση οικονομικών κλίμακας και για την καλύτερη αξιοποίηση των συντελεστών παραγωγής επίσης δεν υπάρχουν.Γι'αυτό χρησιμοποιείται για τις εκτιμήσεις των μακροχρόνιων και έμμεσων ωφελειών η σχέση των άμεσων προς τις έμμεσες ωφέλειες,που δίνονται στην [10] (πίνακας Α.8).Στη μελέτη αυτή [10] οι άμεσες ωφέλειες αντιστοιχούν στο 40% περίπου των συνολικών ωφελειών.

Εκτιμήσεις του οικονομικού οφέλους

Υπολογισμός του οφέλους για το 1987:

(εκατ.δρχ.)

1.Άμεσο όφελος από την κατάργηση των εμποδίων στα σύνορα.	8776
1.1.Οδικές μεταφορές	6226
-Όφελος για τους χρήστες (5% μείωση ναύλου x 10% συμμετοχή των ναύλων στην αξία των εισαγόμενων προϊόντων x 475290 εκατ.δρχ. αξία προϊόντων που εισάγονται από τις άλλες κοινοτικές χώρες με οδικά μεταφορικά μέσα=)	2376
-Όφελος για τους μεταφορείς (5% αύξηση του όγκου των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας προς τις άλλες Κοινοτικές χώρες που χρησιμοποιούν οδικά μεταφορικά μέσα x (475290) αξία εισαγωγών + 254276 αξία εξαγωγών=)	

γών=)	3650
1.2.Αεροπορικές μεταφορές.	
-Όφελος για το χρήστη (10% μείωση ναύλου x 25000 εκατ.δρχ. έσοδα απο ναύλους του ευρωπαϊκού δικτύου της ΟΑ=)	2500
2.Άμεσο όφελος από την κατάργηση των εμποδίων στο εσωτερικό της χώρας (0.15% x 5539100 ΑΕΠ=)	830
3.Έμμεσο όφελος από οικονομίες κλίμακας και αύξηση της αποτελεσματικότητας της ελληνικής οικονομίας (60% του συνόλου = (9556 x 100)/40=)	14334
ΣΥΝΟΛΟ	23890

Σύμφωνα με τις πιο πάνω εκτιμήσεις το αναμενόμενο όφελος για την ελληνική οικονομία (1987) από την ολοκλήρωση της αγοράς των μεταφορών-και ιδιαίτερα των οδικών εμπορευματικών και αεροπορικών-υπολογίζεται σε 23890 εκατ.δρχ.Ειδικότερα το άμεσο όφελος από την κατάργηση των εμποδίων υπολογίζεται σε 9556 εκατ. δρχ. και το έμμεσο-μακροχρόνιο μετά την πλήρη ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς σε 14334 εκατ. δρχ..

Από την άρση των εμποδίων στα σύνορα το όφελος υπολογίζεται σε 8776 εκατ. δρχ. (6226 εκατ. δρχ. απο τις διεθνής οδικές εμπορευματικές μεταφορές και 2500 εκατ. δρχ. από το ευρωπαϊκό <<διεθνές>> δίκτυο της ΟΑ).

Για τις αεροπορικές μεταφορές υπολογίζεται το όφελος που θα προκύψει μόνο για τους χρήστες-καταναλωτές των υπηρεσιών που προσφέρει η ΟΑ στις ευρωπαϊκές γραμμές του δικτύου της. Σ'αυτό δεν περιλαμβάνεται εκείνο που θα προκύψει για τους χρήστες,οι οποίοι χρησιμοποιούν άλλες Κοινοτικές αεροπορικές εταιρείες,που εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς την Ελλάδα. Όφελος ή ζημία για την ίδια την ΟΑ δεν υπολογίζεται. Ουσιαστικά η ΟΑ δεν αναμένεται να έχει απώλειες,αφού γίνεται δεκτό ότι κατά τον ένα ή τον άλλο τρόπο αυτή θα εξακολουθεί να λειτουργεί και μετά την απελευθέρωση της αγοράς.

Αντίθετα για τις οδικές μεταφορές υπολογίζεται όφελος και για τους χρήστες (2376 εκατ. δρχ.) και για τους μεταφορείς (3650 εκατ. δρχ.).Στο σημείο αυτό αξίζει ν' αναφερθεί ,ότι το όφελος για τους χρήστες των ΔΧΦΑ υπολογίσθηκε και με βάση τα στοιχεία που δίνονται στα κεφ. 2 και 3 για τους ναύλους και τον αριθμό των εισόδων και εξόδων των φορτηγών,που έχουν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα. Συγκεκριμένα το 1987 το όφελος για τους χρήστες ήταν 2525

εκατ. δρχ. $(=(65000 \text{ εισοδοι} \times 400000 \text{ δρχ. αξια ναύλου}) + (65000 \text{ έξοδοι} \times 300000 \text{ δρχ.}) \times 5\%$ μείωση του ναύλου λόγω κατάργησης των εμποδίων). Η εκτίμηση αυτή δεν διαφέρει σημαντικά από την αντίστοιχη εκτίμηση (2376 εκατ. δρχ.) που δίνεται παραπάνω.

Το άμεσο όφελος για τους χρήστες από την κατάργηση των εμποδίων στο εσωτερικό της χώρας υπολογίζεται σε 830 εκατ. δρχ. Το ποσό θεωρείται ότι είναι σοβαρά υποεκτιμημένο. Αυτό οφείλεται στο ότι στην ενδιάμεση ζήτηση, όπως αυτή ορίζεται στον ελληνικό πίνακα εισροών-εκροών, δεν περιλαμβάνονται οι δαπάνες των επιχειρήσεων για τα ΙΧΦΑ και τα άλλα ιδιωτικής χρήσεως μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικούς σκοπούς.

Αν και είναι αυτονόητο, αξίζει εν τούτοις να υπογραμμιστεί, ότι οι εκτιμήσεις αυτές αποτελούν απλές ενδείξεις και η χρησιμοποίησή τους πρέπει να γίνεται με επιφυλάξεις. Οι εκτιμήσεις αντανakλούν τις υποθέσεις και τη μεθοδολογία που έχουν υιοθετηθεί για τον υπολογισμό τους.

Σε κάθε περίπτωση οι εκτιμήσεις επιβεβαιώνουν το γενικό συμπέρασμα της μελέτης, ότι δηλ. η ενοποίηση στην αγορά των μεταφορών θα έχει θετικά αποτελέσματα για την ελληνική οικονομία, αφού αναμένεται να ωφεληθούν οι χρήστες και να επιβιώσουν οι επιχειρήσεις μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Γενικά

Η προσπάθεια που γίνεται στο συμπερασματικό αυτό κεφάλαιο έχει δύο στόχους. Ο πρώτος είναι να δοθεί συνοπτική αλλά συνολική αξιολόγηση των επιπτώσεων που αναμένεται να έχει η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ τόσο για τον ίδιο τον κλάδο των μεταφορών, όσο και για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας. Ο δεύτερος είναι να διατυπωθούν προτάσεις για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων και τον περιορισμό των κινδύνων που διαγράφονται για τους Έλληνες μεταφορείς.

Αξιολόγηση των επιπτώσεων

Το τελικό συμπέρασμα από την ανάλυση που προηγήθηκε είναι, ότι η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ θα έχει θετικά αποτελέσματα για την ελληνική οικονομία. Στο συμπέρασμα αυτό οδηγούν τόσο οι αξιολογήσεις και τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση των επιμέρους κλάδων μεταφορών, όσο και οι ενδεικτικές ποσοτικές εκτιμήσεις που γίνονται σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Πιο συγκεκριμένα από την αξιολόγηση των ενδείξεων έγινε γνωστό ότι οι Έλληνες χρήστες των υπηρεσιών μεταφοράς αναμένεται να ωφεληθούν (από τη μείωση των τιμών που προβλέπεται ότι θα συμβεί από την κατάργηση των εμποδίων) εξίσου με τους χρήστες των άλλων χωρών μελών, ενώ οι Έλληνες μεταφορείς, στη χειρότερη περίπτωση, δεν θα έχουν απώλειες μεγαλύτερες από αυτές που θα είχαν χωρίς την ενοποίηση.

Αυτό σημαίνει ότι με την ενοποίηση θα υπάρξει κάποιο όφελος για την ελληνική οικονομία, αφού θα ωφεληθούν οι χρήστες, χωρίς να ζημιωθούν οι μεταφορείς.

Βέβαια, αφού το οικονομικό όφελος έχει οριοθετεί ως το αλγευρικό άθροισμα του οφέλους που αναμένεται να προκύψει για τον "καταναλωτή" και τον "παραγωγό" των υπηρεσιών μεταφοράς, είναι φανερό ότι η ελληνική οικονομία μπορούσε να έχει

οικονομικό όφελος και αν ακόμη οι Έλληνες μεταφορείς είχαν απώλειες από την ενοποίηση. Η ελληνική οικονομία θα είχε όφελος, αν το όφελος που θα προέκυπτε για το χρήστη υπερέβαινε τις αντίστοιχες απώλειες των μεταφορέων.

Το συμπέρασμα, ότι η ελληνική οικονομία θα έχει όφελος από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ, επιβεβαιώνεται και από το αποτέλεσμα της προσπάθειας που έγινε (στο κεφάλαιο 6) για την ποσοτικοποίηση του οικονομικού οφέλους. Παρά τις επιφυλάξεις, που ενδέχεται να υπάρχουν ως προς την αξιοπιστία τους οι εκτιμήσεις αυτές αποτελούν μια αρκετά ισχυρή ένδειξη του ότι η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ πιθανότατα θα επηρεάσει θετικά την ελληνική οικονομία.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αυτές το οικονομικό όφελος που θα προέκυπτε για την ελληνική οικονομία το 1987 (αν είχε ολοκληρωθεί η ενοποίηση) θα ήταν της τάξεως των 24000 εκατ. δραχμών. Η μάλλον αισιόδοξη αυτή εκτίμηση αν και ανέρχεται μόλις στο 0,5% περίπου του αντίστοιχου ΑΕΠ της χώρας για το 1987, θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική. Αυτό γίνεται φανερό αν ληφθεί υπόψη, ότι ανάλογο οικονομικό όφελος αναμένεται να πραγματοποιείται κάθε χρόνο μετά το 1992 και ότι το όφελος αυτό προέρχεται από την ενοποίηση της αγοράς μόνο των αεροπορικών και οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Για την ορθή εκτίμηση του μεγέθους αυτού διευκρινίζεται, ότι οι αεροπορικές και οδικές εμπορευματικές μεταφορές συμβάλλουν κατά 50% περίπου στο σχηματισμό της προστιθέμενης αξίας του κλάδου των μεταφορών, που με τη σειρά του συμβάλλει κατά 6% περίπου στο σχηματισμό του ΑΕΠ της χώρας.

Σχετικά με την κατανομή του οικονομικού αυτού οφέλους μεταξύ των χρηστών των υπηρεσιών μεταφοράς και των μεταφορέων σημειώνεται, ότι η διάκριση αυτή αφορά μόνο το άμεσο οικονομικό όφελος που αναμένεται να προκύψει από την κατάργηση των εμποδίων και που ανέρχεται στο 40% του συνόλου.

Από την κατάργηση των εμποδίων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να ωφεληθούν οι χρήστες αλλά και οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων. Από την κατάργηση όμως των εμποδίων στις αεροπορικές μεταφορές αναμένεται να ωφεληθούν οι χρήστες των υπηρεσιών αυτών, χωρίς να υποστεί πρόσθετες ζημιές η ΟΑ.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ

Οδικές μεταφορές

Συνολική αξιολόγηση

Όπως προαναφέρθηκε, όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα θα έχει καθαρό οικονομικό όφελος από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που δίνονται στο κεφάλαιο 6, το άμεσο όφελος που θα προέκυπτε το 1987 για την ελληνική οικονομία από την κατάργηση των εμποδίων στις διακοινοτικές μεταφορές ανέρχεται σε 6000 εκατ. δρχ. περίπου. Από το ποσό αυτό οι χρήστες αναμένεται ότι θα καρπώνονταν 2376 εκατ. δραχ. και οι μεταφορείς τα υπόλοιπα 3650.

Για τη μελέτη αυτή (όπου το θέμα της ενοποίησης αντιμετωπίζεται σαφώς από τη σκοπιά του κλάδου των μεταφορών) ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει το συμπέρασμα, ότι οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων αναμένεται όχι μόνο να επιβιώσουν (στο πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον που συνεπάγεται η ενοποίηση) αλλά να έχουν και οικονομικό όφελος.

Το συμπέρασμα αυτό φαίνεται ότι ισχύει, παρά την αναμενόμενη μικρή αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ, παρά τις όχι αισιόδοξες προοπτικές για την επιτυχία της προσπάθειας που γίνεται για την οργάνωση των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων σε μεγάλες επιχειρηματικές μονάδες και, ακόμη παρά τη μη προώθηση της παράλληλης απελευθέρωσης του κλάδου στο εσωτερικό της χώρας.

Πιο συγκεκριμένα γίνεται δεκτό, ότι η διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ μεταξύ των Ελλήνων (low cost operators) μεταφορέων και των καλά οργανωμένων και αποτελεσματικών (efficient) μεταφορέων των άλλων χωρών-μελών, είναι τέτοια ώστε αναμένεται να διατηρηθεί κάποια διαφορά και μετά τις πιθανές αναπροσαρμογές, τις οποίες συνεπάγεται η κατάργηση των εμποδίων.

Η διατήρηση αυτή της διαφοράς στο κόστος εκμετάλλευσης αναμένεται να οδηγήσει στην αύξηση της συμμετοχής των Ελλήνων μεταφορέων στην εκτέλεση του κοινοτικού μεταφορικού έργου και κατ' επέκταση στην αύξηση του συνολικού κανονικού επιχειρηματικού κέρδους (normal profit). Η αύξηση αυτή βασίζεται στην υπόθεση, ότι το κατά μονάδα κανονικό επιχειρηματικό κέρδος δεν θα επηρεασθεί από την κατάργηση των σχετικών εμποδίων. Η αύξηση αυτή των συνολικών κερδών υπολογίζεται ότι θα υπερκαλύψει τις απώλειες που θα προκύψουν από την εξαφάνιση των μονοπωλιακής φύσεως κερδών που πιθανώς εξασφάλιζαν σε ορισμένους Έλληνες μεταφορείς τα καταργούμενα

εμπόδια. Με την ενοποίηση, δηλαδή, θα εξαφανισθούν οι αναποτελεσματικές επιχειρήσεις μεταφορών, των οποίων το κόστος μεταφοράς θα υπερβαίνει την αντίστοιχη τιμή που θα διαμορφωθεί μετά την ενοποίηση. Το μεταφορικό έργο που εκτελούσαν οι επιχειρήσεις αυτές θα διαρρεύσει προς τις πιο αποτελεσματικές.

Το όφελος αυτό αναμένεται να πραγματοποιηθεί παρά το γεγονός, ότι στην Ελλάδα η πολιτική που προωθείται για την απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στο εσωτερικό της χώρας (deregulation) είναι λιγότερο ριζική σε σχέση με ό,τι συμβαίνει στον κοινοτικό χώρο. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό σε ό,τι αφορά τις μεταφορές cadotage και την χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ΔΧΦΑ.

Είναι φανερό, ότι η διαφοροποίηση αυτή (που, αν και με μικρότερες αποκλίσεις παρατηρείται και στην πολιτική που εφαρμόζουν και οι άλλες χώρες-μέλη), αντιπάσκει προς το πνεύμα της απελευθέρωσης που συνεπάγεται η ενοποίηση. Αν δεν μεταβληθεί η πολιτική αυτή, η πραγματοποίηση της ενοποίησης στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προβλέπεται ότι θα καθυστερήσει. Βέβαια η καθυστέρηση αυτή της ενοποίησης αναμένεται να οδηγήσει και στην καθυστέρηση της εκδήλωσης των αποτελεσμάτων, που θα προέκυπταν από αυτή.

Τέλος, πέρα από όσα αναέρθηκαν προηγουμένως, για την Ελλάδα όφελος προβλέπεται ότι θα προκύψει και από την αναμενόμενη παρέμβαση της ΕΟΚ στη λύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά φορτηγά από τη σχεδόν αναγκαστική διέλευσή τους από τις χώρες που παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες-μέλη.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ

Από τις επιμέρους μεταβολές που επέρχονται στο καθεστώς, το οποίο διέπει τις διακοινοτικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, ορισμένες θα έχουν αυξητική επίδραση στο κόστος εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ και ορισμένες μειωτική. Σύμφωνα με την αξιολόγηση που γίνεται στο κεφ. 3, αυξητική επίδραση στο κόστος θα έχει η εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας των οδηγών των ΔΧΦΑ και των φορολογικών επιβαρύνσεων των φορτηγών αυτών, ενώ μειωτική (ή και ουδέτερη) επίδραση θα έχει η υιοθέτηση της ελευθερίας κινήσεως, της εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, του δικαιώματος εγκατάστασης και της πολιτικής κομίστρων.

Ειδικότερα η εναρμόνιση στις κοινωνικές ρυθμίσεις

αναμένεται να επηρεάσει θετικά τις συνθήκες εργασίας των οδηγών των ΔΧΦΑ, την ασφάλειά τους και γενικά την εξασφάλιση των δικαιωμάτων τους. Από την άποψη αυτή η Κοινοτική νομοθεσία μπορεί να αποβεί περισσότερο ευνοϊκή για τους εργαζομένους από όσο είναι η αντίστοιχη ελληνική.

Εξαιρέση, ενδεχομένως, αποτελεί η μερική απασχόληση και κάποια χαλάρωση της μονιμότητας των οδηγών που φαίνεται να εισάγεται με την Κοινοτική νομοθεσία. Η πλήρης εναρμόνιση προς την Κοινοτική νομοθεσία αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους παροχής των υπηρεσιών μεταφοράς και κατ' επέκταση σε μείωση της ανταγωνιστικής θέσης των ελληνικών ΔΧΦΑ.

Σε μεγάλο βαθμό όμως η αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ είναι εικονική και αντανάκλα τον όχι ορθό υπολογισμό του.

Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τους μεταφορείς που οδηγούν ιδιόκτητο φορτηγό. Στις περιπτώσεις αυτές ορισμένες δαπάνες αν και πραγματοποιούνται, δεν λαμβάνονται πάντα υπόψη. Ως τέτοιες δαπάνες αναφέρονται ενδεικτικά το κόστος των πρόσθετων ωρών εργασίας και το κόστος από τη μειωμένη οδική ασφάλεια, με τη χρησιμοποίηση πολύ παλαιών οχημάτων και την επιμήκυνση της "περιόδου οδήγησης", πέραν του ορίου που θεωρείται "ασφαλές".

Με την ενοποίηση το κόστος, που συνεπάγονται οι πρακτικές αυτές, θα λαμβάνεται αναγκαστικά υπόψη, με αποτέλεσμα τη διαμόρφωση του κόστους εκμετάλλευσης στο πραγματικό επίπεδο.

Ουσιαστικά δεν πρόκειται για πρόσθετο κόστος αλλά για ορθό υπολογισμό του κόστους εκμετάλλευσης.

Η διαφάνεια που συνεπάγεται η εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας (παρά τη φαινομενική αύξηση του κόστους) δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την εξυγίανση της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Βέβαια, μετά την εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, εντατικότερη εκμετάλλευση των ΔΧΦΑ θα σημαίνει χρησιμοποίηση του δεύτερου οδηγού.

Οι σημαντικότερες συνέπειες της εναρμόνισης των φορολογικών επιβαρύνσεων των ΔΧΦΑ θα είναι οι απώλειες των εσόδων που θα προκύψουν για το κράτος από την υιοθέτηση της αρχής της εδαφικότητας και η πιθανή αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ.

Από τις ενδείξεις που υπάρχουν συμπεραίνεται, ότι η υιοθέτηση της αρχής της εδαφικότητας θα έχει ως συνέπεια την απώλεια ορισμένων εσόδων για το κράτος. Η απώλεια αυτή των εσόδων θα προκύψει από το γεγονός, ότι η χρήση της υποδομής μεταφορών της Ελλάδας από τα φορτηγά των άλλων χωρών-μελών θα είναι, λόγω της ακραίας γεωγραφικής θέσης της χώρας μας,

αναλογικά μικρότερη από τη χρήση της υποδομής των άλλων χωρών-μελών από τα ελληνικά ΔΧΦΑ. Αυτό σημαίνει, ότι η Ελλάδα με την αρχή της εδαφικότητας θα εισπράττει αναλογικά λιγότερα τέλη κυκλοφορίας από τα κοινοτικά φορτηγά που θα κυκλοφορούν στον ελληνικό χώρο, σε σχέση με αυτά που θα καταβάλλουν τα ελληνικά ΔΧΦΑ στις άλλες κοινοτικές χώρες. Για τους ίδιους τους μεταφορείς η υιοθέτηση της αρχής της εδαφικότητας δεν φαίνεται ότι θα είναι τόσο σημαντική. Αυτοί θα εξακολουθούν να καταβάλλουν τέλη κυκλοφορίας, όπως και με την ισχύουσα αρχή της εθνικότητας. Η μόνη διαφορά που εισάγεται για τους μεταφορείς είναι, ότι τα τέλη κυκλοφορίας, αντί να καταβάλλονται στη χώρα στην οποία έχουν την έδρα τους, θα καταβάλλονται στη χώρα, της οποίας η υποδομή χρησιμοποιείται.

Αύξηση στο κόστος αναμένεται να προκύψει από την αύξηση του φόρου του ντίζελ και την επέκταση των τμημάτων της υποδομής των χωρών-μελών, για τα οποία θα ισχύουν διόδια. Είναι σαφές ότι, αφού στην Ελλάδα σήμερα ο φόρος στο ντίζελ είναι χαμηλότερος από τον αντίστοιχο μέσο φόρο των άλλων χωρών-μελών, η φορολογική εναρμόνιση θα έχει ως συνέπεια την αύξηση του φόρου αυτού.

Αυτό θα επηρεάσει αυξητικά το κόστος εκμετάλλευσης των ΔΧΦΑ.

Βέβαια, στις διακοινοτικές μεταφορές η σημασία της αύξησης αυτής μετριάζεται από το γεγονός, ότι τα καύσιμα γενικά αγοράζονται από τις χώρες από τις οποίες διέρχονται τα ΔΧΦΑ και στις οποίες ο φόρος είναι ήδη υψηλότερος.

Οι επιπτώσεις από την κατάργηση των περιορισμών στην ελεύθερη κίνηση των ΔΧΦΑ στον Κοινοτικό χώρο αναμένεται ότι θα είναι θετικές παρά το γεγονός, ότι τα μέχρι τώρα αποτελέσματα δεν ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικά.

Το συμπέρασμα αυτό ισχύει κυρίως για τις διακοινοτικές μεταφορές και ιδίως για τα ΔΧΦΑ, που είναι εφοδιασμένα με Κοινοτικές άδειες. Οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς γενικά ως τώρα δεν έχουν κατορθώσει να αξιοποιήσουν τις "Κοινοτικές" άδειες που τους χορηγούνται για την εκτέλεση "τριγωνικών" μεταφορών παρά το γεγονός, ότι είναι ανταγωνιστικοί ως προς την τιμή. Οι Κοινοτικές άδειες σχεδόν στο σύνολό τους χρησιμοποιούνται, καταχρηστικά, για την εκτέλεση μεταφορών μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων Κοινοτικών χωρών και όχι μεταξύ δύο άλλων (τρίτων) Κοινοτικών χωρών. Πιστεύεται όμως ότι, εφόσον οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς διατηρήσουν το συγκριτικό πλεονέκτημα που έχουν ως προς την "τιμή" παροχής των υπηρεσιών, η πλήρης απελευθέρωση της κίνησης στον Κοινοτικό χώρο θα έχει θετικά αποτελέσματα τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και για τους ίδιους τους μεταφορείς.

Για την Ελλάδα οι προοπτικές εμφανίζονται εξίσου θετικές

και απο την κατάργηση των περιορισμών που ισχύουν για την πραγματοποίηση μεταφορών μέσα σε μια χώρα-μέλος απο μη εγκαταστημένους σ' αυτή Κοινοτικούς μεταφορείς (cabotage), καθώς και απο την ελεύθερη εγκατάσταση. Όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς βρίσκονται σε καλύτερη θέση απο τους μεταφορείς των άλλων χωρών-μελών ως προς το ν' αξιοποιήσουν τις δυνατότητες που παρουσιάζονται με το cabotage και την ελεύθερη εγκατάσταση.

Εκτός απο το χαμηλότερο κόστος, οι κυριότεροι λόγοι γι' αυτό είναι η ακραία γεωγραφική θέση της Ελλάδας και η μεγάλη διαφορά στο μέγεθος της ελληνικής και της Κοινοτικής αγοράς μεταφορών.

Σε ό,τι αφορά τους διαμεταφορείς, το συμπέρασμα είναι ότι η απελευθέρωση δεν αποτελεί απειλή. Εκτός του ότι οι διαμεταφορείς λειτουργούν ήδη σ' ένα αρκετά απελευθερωμένο περιβάλλον, το μέγεθος των ελληνικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (απο το οποίο εξαρτάται ο ρόλος που παίζουν οι διαμεταφορείς) δεν φαίνεται ότι θα μεταβληθεί σημαντικά, τουλάχιστον κατά το διάστημα ως το 1992. Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον το μέγεθος των επιχειρήσεων μεταφορών θα παραμένει μικρό, ο ρόλος του διαμεταφορέα στην οργάνωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα εξακολουθεί να είναι καθοριστικός.

Τα ελληνικά φορτηγά ως οικονομικότερα θα εξακολουθούν να τα προτιμούν οι διαμεταφορείς.

Σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα σημειώνεται ότι, με την ενοποίηση, ασφαλώς διευρύνεται ο κύκλος των προσώπων που θα μπορούν να αποκτήσουν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων. Στα πρόσωπα αυτά συμπεριλαμβάνονται και οι διαμεταφορείς και οι Έλληνες του εξωτερικού, οι οποίοι αποτελούν τους πιθανότερους υποψηφίους για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρονται για την ίδρυση μεγάλων βιώσιμων επιχειρήσεων μεταφορών.

Στους ήδη υπάρχοντες οδικούς μεταφορείς η ενοποίηση δεν αναμένεται να έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις (τουλάχιστον ως το 1992) παρά τις σημαντικές θεσμικές μεταβολές που επέρχονται με αυτή. Αυτό βασίζεται στο ότι αφενός έχει ήδη εξασφαλιστεί ότι όλοι οι "αυτοκινητιστές" αποκτούν σχεδόν αυτόματα την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα, αφετέρου στο ότι η συνολική μεταφορική ικανότητα (χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας ΔΧΦΑ) φαίνεται ότι θα εξακολουθεί να ελέγχεται απο το κράτος. Με την επάρκεια σε ΔΧΦΑ, που χαρακτηρίζει την ελληνική αγορά, η μη χορήγηση άδειας για την κυκλοφορία νέων ΔΧΦΑ θα συνεχισθεί τουλάχιστον για μερικά χρόνια ακόμη. Παράλληλα σημειώνεται, ότι η κατάργηση των περιορισμών που υπήρχαν ως το 1988 στη χρηματοδότηση των

επιχειρήσεων των οδικών μεταφορών αναμένεται να οδηγήσει και σε ανανέωση του στόλου των ΔΧΦΑ. Η μέση ηλικία των ΔΧΦΑ που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εκτιμάται ότι είναι μεγαλύτερη των εννέα (9) ετών.

Για την Ελλάδα η εναρμόνιση της πολιτικής κομίστρων δεν φαίνεται ότι θα επιφέρει ουσιαστικές μεταβολές. Παρά το γεγονός, ότι τα "κόμιστρα καθορίζονται ως αμφοριακά" (Ν. 383/71), στην πράξη οι συνθήκες που επικρατούν στην αγορά κατά το χρόνο της συμφωνίας του ναύλου φαίνεται ότι παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωσή του. Πρακτικά η διαμόρφωση τείνει πιο πολύ προς το σύστημα του ναύλου αναφοράς, προς το οποίο τείνει και η αντίστοιχη πολιτική που προωθείται από την ΕΟΚ, παρά προς το σύστημα του αμφοριακού κομίστρου. Αν με την υιοθέτηση του ναύλου αναφοράς περιορισθεί και ο "εγγενής" στο σύστημα αυτό κίνδυνος του αθέμιτου ανταγωνισμού τότε η εναρμόνιση της τιμολογιακής πολιτικής θα αποτελεί θετική εξέλιξη για τους Έλληνες μεταφορείς.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για την ΟΑ οι ενδείξεις είναι, ότι η σχετική ευελιξία που εισάγεται με τη δέσμη των τεσσάρων νομοθετικών πράξεων που υιοθετήθηκαν για τις διακοινοτικές τακτικές αερομεταφορές, αποτελεί μια απειλή αλλά και μια ευκαιρία.

Η απειλή συνίσταται στο ότι, με την κατάργηση των διμερών συμβάσεων, (που περιόριζαν μέχρι σημείου εξαφάνισης τον ανταγωνισμό ως προς τους ναύλους και την πρόσβαση στην αγορά), η ΟΑ θα χάσει την αρκετά αποτελεσματική προστασία που απολάμβανε ως τώρα.

Η ευκαιρία συνίσταται στο ότι, με δεδομένη τη σημασία που αποδίδεται από την Ελλάδα στην επιβίωση της ΟΑ, η απειλή που συνεπάγεται η ενοποίηση μπορεί να αποτελέσει την αιτία για να ξεπεραστεί η μακροχρόνια δυσκολία όσον αφορά τη λήψη των αποφάσεων που είναι απαραίτητες για την εξυγίανσή της.

Όπως αναφέρεται και στο κεφ. 4, η ανάγκη για τη λήψη μέτρων εξυγίανσης της ΟΑ παραμένει εξίσου πειστική, ακόμη και αν δεν υπήρχε ο κίνδυνος της ενοποίησης. Η θέση της ΟΑ (αν δεν εκουχρονισθεί έγκαιρα) θα επιδεινωθεί ακόμη και αν δεν προχωρήσει η ολοκλήρωση της αγοράς των αερομεταφορών της ΕΟΚ. Είναι σαφές, ότι η διαπίστωση αυτή δεν αφορά μόνο τις διακοινοτικές τακτικές αερομεταφορές, αλλά το σύνολο του δικτύου που εξυπηρετεί η ΟΑ. Από την άποψη αυτή το νέο στοιχείο που προκύπτει με την ενοποίηση είναι ότι, αν δεν

ληφθούν έγκαιρα τα απαραίτητα μέτρα, η θέση της ΟΑ θα επιδεινώνεται και στο ευρωπαϊκό τμήμα του δικτύου της, το οποίο ως τώρα αποτελούσε το πιο κερδοφόρο τμήμα του όλου δικτύου που εκμεταλλεύοταν.

Απο την έως τώρα εμπειρία (και ιδιαίτερα την εμπειρία των ΗΠΑ) προκύπτει, ότι η απελευθέρωση των αερομεταφορών ευνοεί τις σχετικά μεγάλες και αποτελεσματικές αεροπορικές εταιρείες.

Εκ πρώτης όψεως ο ανταγωνισμός, που εισάγεται με τη χαλάρωση των περιορισμών που ίσχυαν για τον καθορισμό των ναύλων και την πρόσβαση στην αγορά, δεν ευνοεί την ΟΑ, που είναι σχετικά μικρή και όχι ιδιαίτερα αποτελεσματική εταιρεία.

Με την ευχέρεια που παρέχεται για τη χωρίς πολλές διατυπώσεις μείωση των ναύλων (κατά 10-35% για τα ψθηνά εισιτήρια και κατά 35-65% για τα πολύ ψθηνά) και την αύξηση της χωρητικότητας (μέχρι και 60% στην περίοδο ως το 1990), καθώς και με τις άλλες ρυθμίσεις που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά, αναμένεται να ενταθεί ο ανταγωνισμός. Ο ανταγωνισμός, που απο αυστηρά ελεγχόμενος δυοπωλιακός μετατρέπεται σε ολιγοπωλιακό θα είναι εντονότερος στις σχετικά μακρινές γραμμές με μεγάλη και σταθερή κίνηση, στις νέες γραμμές με προέλευση/προορισμότα περιφεριακά αεροδρόμια άλλων χωρών-μελών, καθώς και στις γραμμές στις οποίες θα επιτραπεί η άσκηση του δικαιώματος της 5ης ελευθερίας και του συνδυασμού σημείων.

Σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις, όπως αυτές που ισχύουν στην αγορά των διεθνών αερομεταφορών, η χωρίς φραγμούς απελευθέρωση οδηγεί σε εξοντωτικό ανταγωνισμό. Στις περιπτώσεις αυτές οι τιμές αρχικά μειώνονται, μέχρις όπου εξαφανισθούν οι εταιρείες με τη μικρότερη οικονομική επιφάνεια, και στη συνέχεια, με την αξιοποίηση της μονοπωλιακής τους θέσης, οι μεγάλες εταιρείες αυξάνουν εκ νέου τις τιμές. Μακροχρόνια ο ολιγοπωλιακός ανταγωνισμός συνεπάγεται την επικράτηση των μεγάλων και καλά οργανωμένων εταιρειών.

Οι προοπτικές που επιβεβαιώνονται και με την ως τώρα εμπειρία των ΗΠΑ είναι ότι, με την υιοθέτηση κανόνων για περισσότερο ανταγωνισμό, ο αριθμός των αεροπορικών εταιρειών θα μειώνεται εκτός αν υπάρχει κάποιος μηχανισμός ελέγχου του αθέμιτου ανταγωνισμού. Στη δέσμη των μέτρων που έχουν υιοθετηθεί για τις αεροπορικές μεταφορές σαφώς υπάρχει ένας τέτοιος μηχανισμός, που περιορίζει σημαντικά τις δυνατότητες αξιοποίησης της κυρίαρχης θέσης των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών. Οι πιο ορατές διαστάσεις του μηχανισμού αυτού είναι οι όροι και οι προϋποθέσεις που θα πρέπει να

ικανοποιούνται για να επιτρέπεται η μείωση των ναύλων, η αύξηση της χωρητικότητας, η καθιέρωση νέων γραμμών σε περιφερειακά αεροδρόμια, η 5η ελευθερία και ο συνδυασμός σημείων, καθώς και οι εξαιρέσεις που υιοθετούνται για τις αερομεταφορές από την εφαρμογή ορισμένων κανόνων ανταγωνισμού. Οι εξαιρέσεις αφορούν τις αποφάσεις που λαμβάνονται στα πλαίσια διεθνών οργανισμών και αποβλέπουν στη συνεργασία σε θέματα τεχνικής φύσεως ((ΕΟΚ)/3975/87) και τις συμβάσεις ορισμένου χρόνου που υπογράφονται προαιρετικά από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες και αποβλέπουν σε συνεργασίες κοινοπρακτικής φύσεως ((ΕΟΚ)/3976/87).

Η υιοθέτηση του μηχανισμού αυτού ελέγχου εκφράζει την προσπάθεια για την πρόληψη των πιθανών αρνητικών επιπτώσεων του ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού και τη ισχυρή βούληση των χωρών-μελών για την εξασφάλιση της επιβίωσης των flag carriers αεροπορικών εταιρειών τους.

Με δεδομένο το πλαίσιο αυτό, οι ενδείξεις για την ΟΑ είναι ότι μπορεί αυτή να επιβιώσει στο περισσότερο ανταγωνιστικό περιβάλλον που συνεπάγεται η ενοποίηση στις αερομεταφορές. Οι πιο σημαντικές από τις ενδείξεις αυτές είναι:

- Τα συγκριτικώς με τις αποτελεσματικές εταιρείες των άλλων χωρών-μελών μεγαλύτερα περιθώρια που έχει για μείωση του κόστους και αύξηση της παραγωγικότητάς της.

- Η μέση αμοιβή εργασίας, που είναι στην Ελλάδα γενικά χαμηλότερη από την αντίστοιχη μέση αμοιβή στις άλλες χώρες της ΕΟΚ. Αφού σε γενικές γραμμές έχει το ίδιο οργανωτικό πλαίσιο και αεροσκάφη της ίδιας τεχνολογίας, μεγάλη διαφορά στην παραγωγικότητα δεν δικαιολογείται παρά μόνο με τις διαφορές που παρατηρούνται στο δίκτυο που εκμεταλλεύεται. Αυτό για την ΟΑ σημαίνει, ότι το ανά απασχολούμενο μέσο κόστος εργασίας μπορεί να είναι χαμηλότερο παρ' ότι στις εταιρείες των άλλων χωρών-μελών.

- Στην ευρωπαϊκή αγορά, όπου το 70% περίπου των επιβατών που έχουν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα μεταφέρονται με έκτακτες πτήσεις (charters), η ΟΑ όχι μόνο επιβιώνει αλλά είναι και κερδοφόρα. Σημειώνεται ότι η αγορά των charters είναι πλήρως απελευθερωμένη.

- Το σχετικά μεγάλο μέσο μήκος των γραμμών του ευρωπαϊκού δικτύου της ΟΑ αποτελεί θετικό παράγοντα για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν τα δικαιώματα της 5ης ελευθερίας και του συνδυασμού σημείων.

Βέβαια προϋπόθεση για την επιβίωση της ΟΑ είναι, ότι θα ληφθούν και θα εφαρμοσθούν τα αναγκαία μέτρα για την εξυγίανσή της πριν από την λήξη των μεταβατικών περιόδων που

έχουν εξασφαλισθεί.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ δεν αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές μεταφορές εκτός από ορισμένα θέματα, όπως οι συνδυασμένες μεταφορές. Το γεγονός, ότι η μεταφορική δραστηριότητα των σιδηροδρόμων περιορίζεται μέσα στα εθνικά σύνορα κάθε χώρας, καθιστά ανεφάρμοστες πολλές από τις ρυθμίσεις σχετικά με την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών.

Στις μεταφορές που εκτελούνται με τους σιδηροδρόμους δεν παρουσιάζονται προβλήματα, ούτε υπάρχουν ποσοτικοί περιορισμοί, ώστε να απαιτείται απελευθέρωση. Τα αναφερόμενα θέματα ρυθμίζονται ικανοποιητικά από τις συμβάσεις που υπογράφονται στα πλαίσια της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων.

Για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους η προοπτική είναι, ότι με την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών μπορεί να επιταχυνθεί ο ρυθμός χρηματοδότησης του προγράμματος εκσυγχρονισμού. Πέρα από την αναδιάρθρωση των σχετικών ταμείων, ο' αυτό συνηγορεί και το γεγονός, ότι για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων ενδιαφέρονται πραγματικά όλες οι χώρες-μέλη, πράγμα που δεν φαίνεται να ισχύει για τα προγράμματα εκσυγχρονισμού του οδικού δικτύου.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Από την ανάλυση που προηγήθηκε δεν προκύπτει ότι χρειάζεται να ληφθούν σημαντικά πρόσθετα μέτρα (πέρα από εκείνα που συνεπάγεται η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς την αντίστοιχη κοινοτική) για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών ΔΧΦΑ.

Η άρση των περιορισμών που υπήρχαν ως προς τη δανειοδότηση των επιχειρήσεων των οδικών μεταφορών φαίνεται ότι έλυσε ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου.

Για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές τα δύο σημαντικότερα προβλήματα, που εξακολουθούν να υπάρχουν, είναι η σχεδόν αναγκαστική διέλευση των ελληνικών φορτηγών από το έδαφος μη κοινοτικών χωρών (και κυρίως της Γιουγκοσλαβίας και

της Αυστρίας) και το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Για την ικανοποιητική και μόνιμη αντιμετώπιση του πρώτου προβλήματος η λύση πρέπει να αναζητηθεί στην ενεργότερη παρέμβαση της ΕΟΚ προς τις χώρες αυτές και στην τακτική πορθμειακή σύνδεση (με οχηματαγωγά για φορτηγά) της Ελλάδας με κάποιο από τα βόρεια λιμάνια της Ιταλίας.

Ως προς το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων των οδικών μεταφορών αν και από την ανάλυση δεν προκύπτει ότι αυτό αποτέλεσε ιδιαίτερα περιοριστικό παράγοντα, εντούτοις γίνεται δεκτό ότι η προσπάθεια την οποία καταβάλλει το Υπουργείο Μεταφορών για την εξασφάλιση των προϋποθέσεων που θα διευκολύνουν τη δημιουργία μεγάλων επιχειρήσεων, είναι προς τη θετική κατεύθυνση.

Η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τα ΔΧΦΑ εντάσσεται στη γενικότερη προσπάθεια που γίνεται για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς την αντίστοιχη κοινοτική.

Παράλληλα με αυτά προτείνεται να εκπονηθεί μελέτη για τα αίτια της αδυναμίας των ελληνικών ΔΧΦΑ να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στην πραγματοποίηση του διακοινοτικού μεταφορικού έργου παρά το συγκριτικό πλεονέκτημα που είχαν ως προς το κόστος. Η πιο πάνω μελέτη, αν και σχετίζεται άμεσα με την προσπάθεια που γίνεται για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου των ΔΧΦΑ, προτείνεται να γίνει χωριστά, λόγω των δυνατοτήτων που διαφαίνονται για την εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς στον κοινοτικό χώρο και λόγω της μεγάλης σημασίας που αποδίδεται από την Ελλάδα στη δραστηριότητα αυτή (τις δυνατότητες δηλαδή που έχουν τα ελληνικά ΔΧΦΑ να εκτελούν μεταφορές στον κοινοτικό χώρο. Στη μελέτη θα διερευνηθεί, αν υπάρχουν οι δυνατότητες να καταστύν οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς οι "εφοπλιστές της ασφάλτου" σε κοινοτικό επίπεδο.

Μια άλλη μελέτη που προτείνεται να γίνει είναι η διερεύνηση των συνεπειών που αναμένεται ότι θα έχει η ενοποίηση στο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας. Εκ πρώτης όψεως η ενοποίηση συνεπάγεται και κάποιας μορφής deregulation στο σύστημα των οδικών μεταφορών μέσα στην Ελλάδα. Αυτό όμως δεν αντικατοπτρίζεται στα μέτρα που έχουν ληφθεί ή στις ενέργειες που έχουν γίνει μέχρι τώρα.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για την ΟΑ οι προβλέψεις είναι, ότι δε θα ζημιωθεί υπό τον όρο, ότι με τη λήξη των μεταβατικών περιόδων θα έχει κατορθώσει να καταστεί ανταγωνιστική. Όπως αναφέρεται και στο κεφ.4, για να γίνει αυτό θα πρέπει να ληφθούν επείγοντα μέτρα για τρία θέματα. Πρώτον να υιοθετηθεί το επιθυμητό μελλοντικό διεθνές δίκτυο των τακτικών γραμμών και να προμηθευθεί η ΟΑ τον αναγκαίο αριθμό και τον κατάλληλο τύπο αεροσκαφών που χρειάζονται για την εξυπηρέτηση του δικτύου αυτού. Τα περιθώρια για παραπέρα καθυστέρηση στη λήψη και εφαρμογή των αποφάσεων αυτών περιορίζονται ολοένα περισσότερο.

Περιορίζονται επίσης τα περιθώρια και για την απόφαση ίδρυσης ή μη θυγατρικών (π.χ. charter, cargo).

Το δεύτερο μέτρο είναι η επιτάχυνση της εφαρμογής των αποφάσεων που έχουν ληφθεί για τη βελτίωση του οργανωτικού πλαισίου, την εισαγωγή συστημάτων πληροφορικής σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων της και γενικά την υιοθέτηση ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη διαδικασία λήψης των αποφάσεων.

Τέλος πρέπει να ρυθμιστούν τα θέματα που απορρέουν από τα μεγάλα δάνεια που υπόγραψε η ΟΑ στο παρελθόν (και εξακολουθεί να συνάπτει, για την αντιμετώπιση των δανείων αυτών) και κυρίως από τα πολύ μεγάλα ελλείμματα που έχουν συσσωρευθεί.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. "Συνδυασμένες μεταφορές" κ.Αμπακούμκιν
Βιβλιοθήκη Ε.Μ.Π.
2. Στοιχεία απο Ε.Σ.Υ.Ε.
3. Στοιχεία απο Ο.Λ.Π.
4. "Συνθήκη περί Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας" Εθνικό
Τυπογραφείο
5. ΕΟΚ: Ανακοίνωση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.
<<Προϋποθέσεις της επιτυχίας της Ενιαίας Πράξης. Νέοι
ορίζοντες για την Ευρώπη>>
6. ΕΟΚ: Απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1987,
87/602/ΕΟΚ, για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας
μεταξύ αερομεταφορέων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές
μεταξύ κρατών-μελών και για την πρόσβαση των αερομεταφορέων
σε δρομολόγια τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ κρατών-
μελών
7. ΕΟΚ: <<Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη>>, Δελτίο των Ευρωπαϊκών
Κοινοτήτων, Φεβρουάριος 1986.
8. ΕΟΚ: Κανονισμός ΕΟΚ αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου της 20ης
Δεκεμβρίου 1985, <<για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών
διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών>>.
9. ΕΟΚ: Κανονισμός ΕΟΚ αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου της 14ης
Δεκεμβρίου 1987, <<σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών
εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις
επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών>>.
10. ΕΟΚ: Κανονισμός ΕΟΚ αριθ. 3976/87 του Συμβουλίου της 14ης
Δεκεμβρίου 1987, <<για την εφαρμογή του άρθρου 85
παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες
συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των
αεροπορικών μεταφορών>>.
11. ΕΟΚ: Πολιτική Αεροπορία. <<Ανάπτυξη μιας κοινοτικής
πολιτικής αεροπορικών μεταφορών >>
12. ΚΕΠΕ: <<Μεταφορές>>, Αθήνα 1989.
13. ΚΕΠΕ: <<Μακροοικονομικό υπόδειγμα HERMES>>, Π.Κουτσουβέλης
και Ζ. Αναστασάκου.
14. ΚΕΠΕ: <<Πίνακες Εισροών-Εκροών της Ελληνικής Οικονομίας
1958-1977>>, Θ.Α. Σκούντζος, Γ.Σ. Ματθαίος και Φ.Β. Παναρέτου.
15. Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών: <<Για τις σχέσεις
Ελλάδας-ΕΟΚ στον τομέα των μεταφορών>>. Έκθεση η οποία
συντάχθηκε από τον κ. Πολυδωρόπουλο Χ. το 1984.
16. Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών: <<Για το διεθνές
εμπόριο υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών>>. Έκθεση η
οποία συντάχθηκε από τον κ. Πολυδωρόπουλο Χ. και
Βασιλάκου Ε. το 1986.

- 17.Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών:Νόμος 383/76 <<περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών διά φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων>>.
- 18.Υπουργείο Βιομηχανίας:Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών
- 19.EEC:Council Directive 74/561/EEC of 12 November 1974 "on admission to the occupation of road haulage operation in national and international transport operations".
- 20.EEC:Council Directive 74/562/EEC of 12 November 1974 "on admission to the occupation of road passenger transport in national and international transport operations".
- 21.EEC:Council Regulation No 3568/83 of 1 December 1983 "on the fixing of rates for the carriage of goods by road between Member States".
- 22.EEC:Discussion paper"Sectoral Aspects of services agreement".
- 23.EEC:"Europe without frontiers-completing the internal market".
- 24.EEC:Proposal for a Council Directive "on the charging of transport infrastructure costs to heavy goods vehicle".
- 25.EEC:Research on the "cost of non-Europe:the completion of the internal market.A survey of European Industry perception of the likely effects".
- 26.EEC:Research on the "cost of non-Europe:an illustration in the Road Haulage Sector".
- 27.EEC:"The economics of 1992.An assessment of the potential economic effects of completing the internal market of the European Community".
- 28.EEC:Second Report from the Commission to the Council and the European Parliament."On the implementation of the Commissions White Paper on completing the internal market".