ΕΟΕ: 926
ΝΟ: 3457

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ

ΑΘΗΝΑ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ '95

Ε.Φ.
ΔΙΑ.
ΠΑΠ

Η έγκριση διδακτορικής διατριβής υπο του Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν υποδηλεί την αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα (ν. 5343/32, άρθρο 202 παρ.2).

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ

Πρόλογος

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη η οποία θεσμοθετήθηκε κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του '80 σηματοδότησε την πορεία προς την Ενιαία Εσωτερική Αγορά η οποία είχε προγραμματιστεί να αρχίσει απο την 1.1.1993. Προς την κατεύθυνση αυτή τα κράτη - μέλη παίρνουν τα αναγκαία μέτρα για την εγκαθίδρυση της πλήρους κινητικότητος σε ότι αφορά τα προϊόντα και τους παραγωγικούς συντελεστές. Ταυτόχρονα, η αποδοχή Έκθεσης DELORS και η ανάληψη των σχετικών ενεργειών απο τα κράτη - μέλη οδηγούν προς την επίτευξη της Ευρωπαϊκής Νομισματικής Ένωσης κατά την τρέχουσα δεκαετία.

Ωστόσο η Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση εκτείνεται και σε άλλες μορφές οικονομικής πολιτικής.

Η εναρμόνιση της δημοσιονομικής πολιτικής, η θεσμοθέτηση περιφερειακής πολιτικής, σε συνδιασμό με τις αρχικές πολιτικές που θεσμοθετήθηκαν - όπως η Κοινή αγροτική Πολιτική, και Πολιτική Μεταφορών - δείχνουν την κατεύθυνση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς μια πλήρη οικονομική ολοκλήρωση των κρατών - μελών τους.

Οι συζητήσεις επεκτείνονται και στην επίτευξη ενοποίηση των πολιτκών και σε άλλες σφαίρες.

Η Ευρωπαΐκή Οικονομική Ολοκληρωση, ιδιαίτερα κάτω απο την αυτόματη διαδικασία που πλέον επελέγη με την θεσμοθέτηση της Ε.Ε.Π., θέτει για κάθε κράτος - μέλος ένα σημαντικό ερώτημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Συγκεκριμένα, η εξάλλειψη όλων των ποιοτικών και ποσοτικών εμποδίων στην κίνηση των προϊόντων και των παραγωγικών συντελεστών, η ελεύθερη κίνηση των τελευταίων σε όλο το εύρος των Ε.Κ., υπονοεί ότι οι παραγωγικοί πόροι θα κατευθυνθούν σε εκείνες τις περιοχές οι οποίες εξασφαλίζουν την απαιτούμενη παραγωγικότητα απο τη χρήση τους.

Ταυτόχρονα η εμπειρία δείχνει ότι οι πόροι κατευθύνονται στις περιοχές όπου υπάρχει ή διαμορφώνεται επενδυτικό κλίμα και επενδυτικές ευκαιρίες. Μία βασική προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του κλίματος, πέρα απο την απαιτούμενη μακροοικονομική σταθερότητα, σχετίζεται και με την ύπαρξη των καταλλήλων κινήτρων για την ανάληψη αυτών των δραστηριοτήτων. Τα κίνητρα αναφέρονται σε μεταβιβάσεις πόρων - άμεσες και έμμεσες προς τις επιχειρήσεις για την ανάληψη των δραστηριοτήτων. Οι Κοινοτικές συμφωνιες αποκλείουν τη χρήση κρατικής βοήθειας και δημοσιονομικά κινητρα ή επιδοτήσεις όμοια με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν. Η ποιοτική και υλική υποδομή είναι εκείνη η οποία αναδύεται ως το σημαντικό κίνητρο και μέτρο για την αντίληψη σε μια περιοχή οικονομικών δραστηριοτήτων, εκείνων που οικονομικά δικαιολογούνται, δηλαδή, χωροθετούνται γι'αυτή.

Με βάση τις πιο πάνω βασικές παρατηρήσεις ο στόχος της διδακτορικής έρευνας είναι να συνδυάσει την Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση και ειδικώτερα αυτή που αναφέρεται σε ένα νευραλγικό αλλά και στρατηγικό οικονομικό τομέα, αυτόν των μεταφορών, με την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, την ανάπτυξη δηλαδή μιας χώρας, της Ελλάδας. Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα της περιφέρειας των Ε.Κ., ενώ ο βαθμός ανάπτυξής της, συνολικά αλλά και κατά περιφέρειες δικαιολογεί τον όρο "περιφερειακή ανάπτυξη" όπως αυτός νοείται στο πλαίσιο της Κοινοτικής πολιτικής.
Οι επιμέρους στόχοι της έρευνας είναι :

- Στο θεωρητικό πλαίσιο καθορίζεται η διασύνδεση ανάμεσα στις μεταφορές και στην οικονομική ανάπτυξη.
- Ο καθορισμός και η ανάλυση της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών.
- Ο προσδιορισμός των συνεπειών που απορρέουν για την Ελλάδα απο την άσκησή της, σε ότι αφορά την εθνική πολιτική μεταφορών, τους στόχους που επιδιώκονται με την πολιτική αυτή και τα μέσα επίτευξής τους.
- Ο καθορισμός της θέσης της Ελλάδας σε σχέση με τα πιο πάνω.

- Ο προσδιορισμός των στόχων τους οποίους επιδιώκει η Ελλάδα ή πρέπει να επιδιώκει, μέσω της άσκησης της πολιτικής μεταφορών, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο συνδέονται με την οικονομική της ανάπτυξη. Στη συνέχεια, καθορίζεται η πολιτική υλοποίησης αυτών των στόχων μέσα απο την προώθηση συγκεκριμένων μέτρων θεσμικής, υλικής και άλλης υποδομής.

Οπως είναι γνωστό η πολιτική των μεταφορών ήταν απο τις πρώτες πολιτικές που ξεκίνησαν για τις Ε.Κ. Ωστόσο η σημαντικότητά της για τους σκοπούς της παρούσας ανάλυσης δεν καταδεικνύεται μόνο απο αυτή την πλευρά αλλά και απο εκείνη της χώρας μας, καθώς η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών είναι στρατηγικής σημασίας για την Ελλάδα, πρώτο, γιατί η ανάπτυξή του είναι επιθυμητή για τους γενικούς λόγους, αλλά και γιατί οικονομικά δικαιολογείται η στήριξη, ως ένα βαθμό, της ανάπτυξης της χώρας στις μεταφορές - εσωτερικές και διεθνείς. Ακριβώς αυτή η σημαντική διαπίστωση είναι εκείνη που οδηγεί στην εξέταση και των Χωροταξικών επιπτώσεων - συνέπειες, χάραξη στρατηγικής, σχεδιασμός, μέσα - ώστε να επωφεληθεί η χώρα απο την Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση στον τομέα αυτό.

Επομένως, οι βασικές κατευθύνσεις της ανάλυσης στην προτεινόμενη διδακτορική έρευνα αναφέρονται :

Α) Στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση και ειδικώτερα στην ολοκλήρωση στις μεταφορές. Εξετάζεται η παρατηρούμενη ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, η εναρμόνιση της πολιτικής που παρατηρείται στο Κοινοτικό επίπεδο, οι τάσεις που διαγράφονται και οι κανόνες και οι ρυθμίσεις οι οποίες διαμορφώνονται στην άσκηση της πολιτκής σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο (ΚΕΦ.3 & 4).
Στο τμήμα αυτό εξετάζονται και οι εθνικές πολιτικές που ακολουθούνται στον τομέα των μεταφορών απο την Ελλάδα οι οποίες πάντοτε αποβλέπουν στην υποβοήθηση της οικονομικής τους ανάπτυξης. Επίσης σε αυτό το κεφάλαιο θα εξετασθούν

και οι διεθνείς τάσεις των μεταφορών, κυρίως απο την πλευρά της διαπίστωσης των μορφών μεταφοράς οι οποίες αναμένεται να επικρατήσουν στο μέλλον καθώς και της τεχνολογίας στις μεταφορές.

Β) Στην ανάλυση της Ελληνικής οικονομίας, κυρίως απο την πλευρά της σημασίας των μεταφορών για την Εθνική Οικονομία. Η προσπάθεια εδώ είναι να δειχθεί ότι είναι δυνατή η θεώρηση του θέματος των μεταφορών για τη χώρα μας απο την μακροοικονομική - αναπτυξιακή σκοπιά. Να εξαχθεί δηλαδή το επιθυμητό της άσκησης μιας τέτοιας πολιτικής η οποία θα προωθήσει την οικονομική ανάπτυξη της χώρας μέσα απο τις διάφορες μορφές υλοποίησης της πολιτικής μεταφορών (ΚΕΦ. 4).

Ενας απο αυτούς είναι ο διαμετακομιστικός με βάση τη γεωγραφία του χώρου. 'Αλλος σχετίζεται με την δημιουργία της απαιτούμενης υποδομής - ενός βασικού μέρους της - για την ανάληψη παραγωγικών επενδύσεων στην Ελλάδα - εκείνων που χωροθετούνται στη χώρα μας - αφού η χώρα θα μπορεί να λειτουργήσει και ως πύλη - έξοδος των προϊόντων αυτών των επιχειρήσεων στις γειτονικές χώρες(ΚΕΦ.6).

Στο πλαίσιο αυτής της υλοποίησης, είναι αναγκαία η χάραξη μιας στρατηγικής για την υποδομή της χώρας σε ότι αφορά τις μεταφορές. Τέλος με βάση τους στόχους οι οποίοι τίθενται απο τα προηγούμενα κεφάλαια προτείνονται κατευθύνσεις, τρόποι και μέσα για την υλοποίηση εκείνων των ποιοτικών και υλικών μέτρων τα οποία θα οδηγήσουν, στην καλλίτερη αξιοποίηση του κοινοτικού πλαισίου που διαγράφεται στις μεταφορές, αλλά και στην επίτευξη των πιο πανω στόχων.

Στο σημείο αυτό κρίνω απαραίτητο να ευχαριστήσω τους καθηγητές κ.κ. Ν. Κόνσολα, Θ. Παπαδασκαλόπουλο, Κ. Ράννο, για την επιστημονική και ηθική βοήθεια κατά την διάρκεια εκπόνησης της διατριβής μου.

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ:

1.1. Μεταφορές

1.2. Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση και Περιφερειακή Ανάπτυξη

1.3. Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση και Μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

2.1. Εισαγωγή

2.2. Μία ανασκόπηση

2.3. Περιφερειακή οικονομική πολιτική

2.3.1. Μοντέλλο Κέντρου - Περιφέρειας

2.3.2. Η άλλη όψη

2.4. Βιομηχανία, Περιφερειακή Ανάπτυξη

2.4.1. Κανονιστική Θεωρία

2.4.2. Θεωρία Χωροθέτησης

2.4.3. Μεταφορικά Κόστη

2.5. Θεωρία της Ρύθμισης

2.6. Μεταφορές και Αναπτυξιακή Ολοκλήρωση

2.6.1. Κοινοτικές Δαπάνες για μεταφορές και αναπτυξιακή Ολοκλήρωση - Εμπειρική Διερεύνηση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1. Προς ένα περιφερειακό πλαίσιο

3.2. Μεταφορές

3.3. Η Κοινοτική Διάσταση του τομέα των Μεταφορών

3.4. Αεροπορικές Μεταφορές και Κοινοτική Προσέγγιση

3.5. Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική

3.6. Οι προοπτικές μιας Κοινής Πολιτικής στον τομέα των Σιδηροδρόμων.

3.7. Η οργάνωση της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών

3.8. Κοινή Πολιτική Υποδομής Μεταφορών

3.8.1. Ανάγκη για μία Κοινοτική Πολιτική στον τομέα της Υποδομής Μεταφορών

3.8.2. Υποδομές Μεταφορών και άλλοι οικονομικοί κλάδοι

3.9. Η Συνθήκη του Μάαστριχτ

3.9.1. Διευρωπαϊκά Δίκτυα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4. ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ -Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

4.1. Η σημασία των μεταφορών στην Εθνική Οικονομία

4.1.2. Οι μεταφορές ως Οικονομικός Κλάδος

4.1.3. Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ)

4.1.4. Η σημασία των μεταφορών στις διεθνείς συναλλαγές

4.2. Η εναρμόνιση της πολιτικής Μεταφορών

4.2.1. Οι στόχοι και σημασία της Ενοποίησης

4.2.2. Ενοποίηση της Αγοράς

4.2.3. Ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς και οικονομικό όφελος

4.3. Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές

4.3.1. Οργάνωση και δομή της αγοράς των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα

4.4. Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές

4.4.1. Η οργάνωση και η δομή της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών

4.4.2. Η οργάνωση της αγοράς των διεθνών αεροπορικών μεταφορών

4.5. Η ενοποίηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές

4.6. Ναυτιλιακή πολιτική και προοπτικές ενοποίησης

4.7. Η οργάνωση των επιχειρήσεων μεταφορών

4.7.1. Οι επιχειρήσεις μεταφορών

4.7. Η οργάνωση των επιχειρήσεων μεταφορών

4.7.1. Οι επιχειρήσεις μεταφορών

4.7.2. Η οργάνωση των διαμεταφορών στην Ελλάδα

4.8. Ελευθερία κίνησης

4.9. Είσοδος στο επάγγελμα του μεταφορέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

5.1. Εισαγωγή

5.2. Περιβάλλον και μεταφορές

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

6.1. Σκοποί και προοπτικές κοινής πολιτικής μεταφορών

6.1.1. Διαρκής κινητικότητα για την Κοινότητα ώς σύνολο

6.1.2. Η επιβολή της ολοκλήρωσης και ομαλής Λειτουργίας της Εσωτερικής Αγοράς

6.1.3. Ζήτηση Μεταφορών, Συναγωνισμός και Υποκατάσταση μεταξύ διαφόρων Μεταφορικών Μέσων

6.1.4. Συστήματα και Δίκτυα Ανάπτυξης

6.2. Η Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό πλαίσιο Μεταφορών

6.3. Πρόταση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Η ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ

1.1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η έντονη συγκεντρωτική ανάπτυξη της οικονομίας κατά τα μεταπολεμικά χρόνια με την παράλληλη άναρχη και ανισόρροπη ανάπτυξη των αστικών κέντρων οδήγησαν :

1) σ'ένα συμφορημένο και έντονα αντιφατικό οικονομικό περιβάλλον ορισμένων χωρικών ενοτήτων όπου τα αυξημένα οικονομικά οφέλη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας αντισταθμίζονται από ένα ανυπολόγιστο κοινωνικό κόστος.

2) στην υποβάθμιση της ποιότητας της κατανάλωσης των λεγομένων "αστικών αγαθών",

3) στις αυξημένες οικονομικές τριβές, αναφορικά με την ικανότητα του συνολικού κοινωνικού κεφαλαίου να επιτυγχάνει την μέγιστη δυνατή ταχύτητα ανακύκλωσης του.

Ταυτόχρονα οι διαδικασίες αυτές υποχρέωσαν άλλες χωρικές ενότητες, κύρια αγροτικού χαρακτήρα, σε μία ιεραρχημένη επιλεκτική οικονομική και κοινωνική καθήλωση όπου, σ'αντίθεση με τις συμφορημένες ενότητες, η έλλειψη αστικών αγαθών συμβαδίζει με την περιορισμένη προσφορά πλεονεκτημάτων συγκέντρωσης.

Στις συνθήκες αυτές ο Τομέας των Μεταφορών γνώρισε τα ίδια ή ανάλογα χαρακτηριστικά μιας ανορθολογικής και απρογραμμάτιστης ανάπτυξης. Η οργανωτική και διαχειριστική καθυστέρηση των οργανισμών δημόσιας μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων, η πολιτική παρέμβαση ο αντιδημοκρατικός συγκεντρωτικός σχεδιασμός και το ξεπερασμένο θεσμικό πλαίσιο, (συναρμοδιότητα των διάφορων κρατικών αρχών στο σχεδιασμό και εκτέλεση των συγκοινωνιακών ή άλλων έργων υποδομής, έλλειψη ουσιαστικής συμμετοχής των Ο.Τ.Α. σ'αυτά κ.λ.π.), συνέβαλαν ώστε ο τομέας των μεταφορών σαν κλάδος παραγωγικός, μετασχηματισμού αξιών (μεταφορά εμπορευμάτων) και

προσφοράς υπηρεσιών (μεταφορά προσώπων), να οδηγηθεί είτε στην οικονομική αποτελμάτωση και στην λειτουργική συμφόρηση ή ανεπάρκεια σε βάρος της παραγωγικότητας του και της ποιότητας του παραγωμένου έργου, επιβαρύνοντας έτσι διπλά το κοινωνικό σύνολο. Αλλά και σαν "παράγοντας" αναπτυξιακός, ο τομέας των μεταφορών, εγκλωβισμένος στο παραπάνω πλέγμα ελάχιστα εκτιμήθηκε σα τέτοιος, σε βάρος της ισόρροπης (ουσιαστικής) ανάπτυξης του εθνικού χώρου και της συνολικής παραγωγικότητας της οικονομίας στο σύνολό της.

Η κατάσταση αυτή δείχνει να παραμένει κυρίαρχη παρά τις εξελίξεις που εντωμεταξύ σημειώνονται σε σχέση με τις διαδικασίες ολοκλήρωσης του Εθνικού Χώρου στα πλαίσια των Ευρωπαικών Κοινοτήτων.

Ηδη από 1.1.93 η Ενιαία Ευρωπαική Αγορά αποτελεί μια πραγματικότητα ενώ με τις συμφωνίες της συνθήκης του Maastricht η ενοποίηση της Ευρώπης (νομισματική κλπ) θα έχει συντελεσθεί τα προσεχή 6-8 χρόνια. Στα πλαίσια και στις προοπτικές αυτών των εξελίξεων ο τομέας των μεταφορών καλείται να αποκτήσει ένα νέο οικονομικό και κοινωνικό περιεχόμενο. Καλείται να ενοποιήσει ουσιαστικά τον εθνικό και Ευρωπαικό χώρο και τις αντίστοιχες λειτουργίες: Υπό το πρίσμα αυτό και σύμφωνα με τις αρχές των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων η μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών σε συνθήκες άνεσης, ασφάλειας και οικονομικού και κοινωνικού κόστους του πιο ευνοικού για τον χρήστη των μέσων μεταφοράς και το κοινωνικό σύνολο, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν αναφαίρετο δικαίωμα των πολιτών και συνεπώς να αποτελεί αντικείμενο παρέμβασης των ενδιαφερομένων (μεταφορικών φορέων, εργαζομένων, χρήστων) και της πολιτείας.

Η οργάνωση των μεταφορών, σαν ουσιαστική προυπόθεση για την επίτευξη των παραπάνω αποτελεί ένα βασικό μέσο άσκησης πολιτικής που αποβλέπει τόσο στην εύρυθμη λειτουργία και ποιοτική αναμόρφωση των αστικών κέντρων όσο και στην αρμονική ανάπτυξη των διαφόρων

χωρικών ενοτήτων της χώρας, και στην ενοποίηση του Εθνικού με τον Ευρωπαικό χώρο.

Αυτοί είναι και οι κύριοι λόγοι για την σφαιρική αντιμετώπιση του ζητήματος των μεταφορών τόσο ως προς το χώρο (διεθνής-εθνικός, αστικός-υπεραστικός) και το χωρικό επίπεδο αναφοράς (όρια δήμου ή κοινότητας ή ομάδα δήμων-όρια νομού περιφερειακό επίπεδο-εθνικό επίπεδο) όσο και ως προς τα μέσα (χερσαία οδικά, σιδηροδρομικά-θαλάσσια-εναέρια) και το αντικείμενο (άνθρωποι-εμπορεύματα) μεταφοράς. Η σφαιρική αυτή θεώρηση στα πλαίσια άσκησης πολιτικής μεταφορών, μεσοβραχυπρόθεσμης ή και μακροπρόθεσμης, ενεργεί, ουσιαστικά για τον προσδιορισμό των στόχων - προσανατολισμών μιας σύγχρονης πολιτικής μεταφορών οι οποίοι συνοψίζονται :

α. στην αύξηση της παραγωγικότητας στην παραγωγή μεταφορικού έργου

β. στην ορθολογική οργάνωση, χωρική και οικονομική ανάπτυξη των διάφορων μεταφορικών μέσων και αντίστοιχων υποδομών

γ. στον συντονισμό στη δράση τους και βελτίωση της λειτουργίας τους με την ανάπτυξη συνδιασμένων μεταφορών

δ. στην θεσμική αναμόρφωση στο πεδίο σχεδιασμού και εκτέλεσης έργων υποδομών, στην οργάνωση των επιχειρήσεων μεταφοράς, στις συνθήκες λειτουργίας τους κ.τ.λ. συμβάλλοντας έτσι στην γενικότερη οικονομική, κοινωνική και αναπτυξιακή πολιτική και στη διοικητική και οικονομική αποκέντρωση, αλλά και στην ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών από, προς και δια της Ελλάδας, και λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη ευρύτερους οικονομικούς και κοινωνικούς περιορισμούς όπως:

(ι) την ανάγκη ενοποίησης του Ελλαδικού με το Ευρωπαικό χώρο

(ιι) την ανάγκη σεβασμού του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος και τους στόχους της περιβαλλοντολογικής πολιτικής.

(iii) την ανάγκη εναρμόνισης με την ενεργειακή πολιτική

(iv) την βελτίωση και σεβασμό των συνθηκών εργασίας και ασφάλειας

(v) την ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην πόλη και στην ύπαιθρο.

(vi) την προοπτική δημοκρατικού προγραμματισμού και σχεδιασμού.

Η σύλληψη και εφαρμογή της πολιτικής μεταφορών μπορεί και πρέπει να συμβάλλει, κατά το μέγεθος των δυνατοτήτων της, στην επίτευξη αυτών των στόχων. Αυτό προϋποθέτει ότι, από την μία μεριά, η πολιτική αυτή θα στηρίζεται στην οικονομική λογική που την επιβάλλει, αλλά, από την άλλη, θα πρέπει να ριζοσπαστικοποιείται κάτω από το πλέγμα των ιδεολογικών αρχών, και των εκεί περιλαμβανομένων κοινωνικών στόχων, που οφείλουν να την διέπουν.

Η σύλληψη δηλαδή και εφαρμογή της πολιτικής μεταφορών πρέπει να υποκούει στην διαλεκτική της οικονομικής ανάγκης για διευρυμμένη αναπαραγωγή του κοινωνικού και οικονομικού κεφάλαιου και της κοινωνικής απαίτησης για την επίτευξη της, κάτω από τις ευνοικώτερες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες για το κοινωνικό σύνολο.

Υπό την έννοια αυτή η δημόσια παρέμβαση στην οργάνωση των μεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει στην υποταγή των επιμέρους οικονομικών και κοινωνικών συμφερόντων στο συλλογικό συμφέρον κατά τρόπο ώστε να ενεργοποιεί την ιδιαίτερη συμβολή του συστήματος μεταφορών στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, στην ισόρροπη ανάπτυξη του εθνικού χώρου, στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και στην εξάπλωση των οικονομικών, πολιτιστικών ή άλλων διεθνών σχέσεων.

Η αρχή του δικαιώματος στην μεταφορά για τον πολίτη, σε αντικατάσταση της μεταφυσικής περί ελευθερίας αντίληψης υποχρεώνει στη λήψη τέτοιων μέτρων, αναφορικά με το σύστημα μεταφορών, ώστε να έχει ο πολίτης - καταναλωτής των υπηρεσιών την οικονομική, κοινωνική τεχνική και τεχνολογική επιλογή καθώς και την

κατάλληλη ενημέρωση ώστε να κάνει πράξη το δικαίωμά του αυτό σε σχέση με τα διάφορα μέσα και τρόπους μεταφοράς.

Η πριμοδότηση με ευνοϊκές προσαρμογές για ορισμένες κοινωσυλλογικών μέσων μεταφοράς, η ευρεία πληροφόρηση του κοινού για ζητήματα μετραφορών ή συγκοινωνιών και για εναλλακτικές οικονομικές ή χρονικές επιλογές, η δημιουργία συνθηκών εναλλακτικής, χρησιμοποίησης μεταφορικών μέσων κ.τ.λ.είναι οι βασικές προυποθέσεις που οφείλουν να εξασφαλίσουν οι δημόσιες αρχές για να καταστήσουν το δικαίωμα μετακίνησης, την ελευθερία επιλογής και την ιδιότητα εκτέλεσης της μεταφοράς των αγαθών του πολίτη, πραγματικό υπό ίσους, για όλους του πολίτες και τις κοινωνικές τάξεις ή ομάδες, όρους.

Η ισότητα στην μεταφορά και η κυριαρχία του συλλογικού οικονομικού και κοινωνικού συμφέροντος συμπυκνώνονται στην αντίληψη της έννοιαας της σφαιρικής πολιτικής μεταφορών που εντάσσεται στην πραγμάτωση των γενικών στόχων για οικονομική, κοινωνική και περιφερειακή (ισοχωρική) ανάπτυξη. Κάθε ένας από τους οποίους διατηρεί το ιδεολογικό και πολιτικό του περιεχόμενο συγκεκριμένα:

1. Οικονομική ανάπτυξη νοείται η ενεργοποίηση των υλικών και κοινωνικών δυνάμεων για επίτευξη της μέγιστης δυνατής παραγωγικότητας της κοινωνικής εργασίας με δίκαιη συμμετοχή των επιμέρους κοινωνικών ομάδων, τάξεων ή κατηγοριών στο υλικό και μη κοινωνικό προιόν. Το σύστημα μεταφορών μπορεί και η αντίστοιχη πολιτική πρέπει να συμβάλλει στην κατεύθυνση αυτή.

2. Κοινωνική ανάπτυξη νοείται η αποκατάσταση των αδικημένων κοινωνικών ομάδων, τάξεων ή κατηγοριών στο εθνικό σύνολο και η εξασφάλιση της ουσιαστικής και δίκαιης συμμετοχής τους σε διαδικασίες οικονομικών και πολιτικών επιλογών ή αποφάσεων που τις αφορούν. Το θεσμικό πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών μπορεί να προωθήση την υπόθεση αυτή.

3. Περιφερειακή ανάπτυξη, τέλος νοείται η επαναφορά σε συνθήκες λισορροπίας, οικονομικής και κοινωνικής ή άλλης, των διαφοροποιημένων χωρικών ενοτήτων της επικράτειας με την παραμονή ή επαναφορά του κοινωνικού κεφάλαιου και επανεπένδυση της παραγώμενης υπεραξίας ή υπερπροιόντος στο χώρο της αξιοποίησης του κεφάλαιου ή της παραγωγής αξιών. Η συμμετοχή των επιμέρους χωρικών ενοτήτων στο σχεδιασμό και εφαρμογή της πολιτικής μεταφορών και η χωρική διάρθρωση του συνόλου υποδομών και εξοπλισμών μεταφοράς συνεπικουρούν στο στόχο αυτό.

Για επίτευξη των προηγούμενων γενικών στόχων η σφαιρική πολιτική μεταφορών:

α) προαπαιτεί την λήψη μέτρων εμπέδωσης του ανταγωνισμού καθώς και την προαγωγή των καθυστερημένων μορφών οργάνωσης των δραστηριοτήτων μεταφοράς για εναρμόνιση των συνθηκών εκμετάλλευσης μεταξύ επιχειρήσεων ή διάφορων τρόπων μεταφοράς.

β) Επιβάλλει την ενοποίηση του μεταφορικού έργου σε ενιαίο σύστημα αναφορικά μετον σχεδιασμό των υποδομών των μέσων και των τρόπων μεταφοράς.

γ) προυποθέτει την ουσιαστική συμμετοχή των κατά περίπτωση βαθμίδων δημόσιων αρχών (κράτους και τοπικής αυτοδιοίκησης) και των αντιπροσώπων των ενδιαφερομένων κοινωνικών ομάδων , φορέων, οργανώσεων κ.τ.λ, που συμμετέχουν ή τους αφορά το σύστημα μεταφοράς, στον σχεδιασμό της.

δ) επιδιώκει, μέσα από την αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας, την αύξηση, βελτίωση (ποιοτική) και ορθολογική επανεπένδυση του προιόντος του συστήματος μεταφοράς, και του επαναπροσδιορισμού του κοινωνικού οφέλους ή κόστους σε όφελος ή σε βάρος της συλλογικότητας με ίση συμμετοχή σαυτά των ωφελημένων ή ζημιωμένων μερών.

ε) λαμβάνει πρόνοια για την μεταβίβαση σημαντικών οργανωτικών, αποφασιστικών και εκτελεστικών αρμοδιοτήτων στα περιφερειακά ή και τοπικά επίπεδα δημόσιων αρχών.

στ) συντάσσεται και ενεργοποιείται σύμφωνα με τον αποκεντρωμένο, και δημοκρατικό σχεδιασμό.

Στα πλαίσια εφαρμογής του προηγούμενου σκεπτικού μια σειρά γενικών ή ειδικών ζητημάτων, ομαδοποιημένα σε κοινωνικά, οικονομικά, πολιτικής-σχεδιασμού και θεσμικά, θα προσδιορισθούν στη συνέχεια για να μορφοποιηθεί το προοπτικό πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών.

Τα κοινωνικά προβλήματα ανάγονται στην διαμόρφωση των συνθηκών και σχέσεων εργασίας και ασφάλειας και στην νομοθετική τους ρύθμιση και κατοχύρωση αναφορικά με το σύνολο του συστήματος μεταφορών. Αυτό συνπάγεται εναρμόνιση με κώδικες και διατάξεις σχετικά με τον χρόνο εργασίας και τις προδιαγραφές, (τεχνολογικές και κοινωνικές), ασφάλειας και με ειδικούς κανονισμούς εφαρμόσιμους στην μεταφορά, κάτι που μπορεί να επιτευχθεί σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία (εργασίας, μεταφορών, έρευνας και τεχνολογίας κ.τ.λ.) και τους εκπροσώπους των ενδιαφερομένων εργοδοτικών, συνδικαλιστικών ή επαγγελματικών οργανώσεων.

Τα βασικά οικονομικά ζητήματα έγκεινται στην χρηματοδότηση του συστήματος μεταφορών και στην κατανομή του οικονομικού και κοινωνικού κόστους καθώς και στην ανταμοιβή των συμμετεχόντων στο σύστημα αυτό. Η τήρηση της αρχής της οικονομικής συμβολής από οιονδήποτε καρπούμενο, άμεσα η έμμεσα, από την κατασκευή η διευθέτηση του δίκτυου υποδομών και εξοπλισμών μεταφοράς καθώς και από την πραγματοποίηση του μεταφορικού έργου, όπως και η εφαρμογή της αρχής της δίκαιης ανταμοιβής σε ομαλές συνθήκες οργάνωσης και λειτουργίας των φορέων μεταφοράς, σε συνδιασμό με την δημόσια (συλλογική) συμμετοχή εκεί όπου προάγεται ο αναπτυξιακός στόχος του συστήματος μεταφορών ή η αρχή του δικαιώματος στην μεταφορά, θέτουν το πλαίσιο τόσο για την συγκέντρωση των αναγκαίων κεφαλαιακών πόρων για υποδομές και εξοπλισμός όσο και για την διαμόρφωση πολιτικής τιμών και τιμολογίων με, κατά περίπτωση, επεξεργασία από την αρμόδια δημόσια αρχή και με

άμεση γνώμη των ενδιαφερομένων στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Το πρόβλημα της συναρμοδιότητας των διαφόρων κρατικών αρχών στην εκτέλεση των υποδομών και άλλων έργων του συστήματος μεταφορών πρέπει να αντιμετωπισθεί είτε μακροχρόνια με θεσμική μεταρρύθμιση της αρμοδιότητας ως προς τον κρατικό φορέα είτε βραχυχρόνια με μεταβίβαση της αρμοδιότητας οργάνωσης ή και σχεδιασμού σε μία αρχή. Στα ίδια πλαίσια πρέπει να αντιμετωπισθεί το ζήτημα σχεδιασμού και προγραμματισμού καθώς και η επεξεργασία κα άσκηση τιμολογιακής πολιτικής.

Η θεσμική αναθεωρηση των αρμοδιοτήτων και της συμμετοχής των επιμέρους βαθμίδων τοπικής αυτοδιοίκησης, η κάθετη δηλαδή μεταβίβση αρμοδιοτήτων και ευθυνών μπορεί να επιλύει το ζήτημα της αρτηριοσκλήρωσης της κρατικής εξουσίας και το πολύπλοκο πρόβλημα των συναρμοδιοτήτων με την σημερινή οριζόντια σε επίπεδο δημόσιων αρχών διάρθρωσή τους.

1.2. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Το ζήτημα των επιδράσεων της οικονομικής ολοκλήρωσης στην περιφερειακή ανάπτυξη τέθηκε αμέσως μετά τη δημιουργία της Ε.Ο.Κ. (Lajougie 1959). Με βάση την κατάσταση των περιφερειακών ανισοτήτων που προϋπήρχε στη Δ. Ευρώπη , το ερώτημα που προέκυψε μετά τη δημιουργία της Ε.Ο.Κ ήταν αν η απελευθέρωση του εμπορίου μεταξύ των έξι ιδρυτικών μελών της και η σταδια κή άρση των εμποδίων στη κίνηση των συντελεστών της παραγωγής θα οδηγούσε στην εξισορρόπηση των περιφερειακών ανισοτήτων ή αντίθετα στην επιδείνωσή τους. Η νεοκλασική αντίληψη της γενικής ισορροπίας υποστήριζαν ότι η απελευθέρωση του εμπορίου και της κίνησης των συντελεστών της παραγωγής θα συνέβαλε σταδιακά στην εξισορρόπηση της ανάπτυξης σ' ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο (Balassa, 1962, σ. 203-204). Αντίθετα, όσοι θεωρούσαν ότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν οδηγούν απαραίτητα στη γενική ισορροπία και ιδιαίτερα στην περιφερειακή ισορροπία, υποστήριζαν ότι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση θα είχε αρνητικές συνέπειες για την ανάπτυξη

των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών (Romus, 1958, Bourginat, 1961, Perroux, 1958).

Σήμερα, τριάντα χρόνια μετά τη δημιουργία της Ε.Ο.Κ. , δεν μπορεί να απαντηθεί καθαρά το ερώτημα αυτό. Οι προσδοκίες ότι μετά την ίδρυση της Ε.Ο.Κ.θα απελευθερωνόταν πλήρως το εμπόριο και ότι δε θα υπήρχε κανένα εμπόδιο στη κίνηση των παραγωγικών συντελεστών, δεν πραγματοποιήθηκαν στο βαθμό που αναμενόταν .

- Οταν το 1985 υποβλήθηκε από την Επιτροπή των Ε.Κ. η "Λευκή Βίβλος", που προβλέπει την πλήρη άρση των εμποδίων στο εμπόριο και στην κίνηση των συνελεστών στο εσωτερικό της Ε.Ο.Κ. , με στόχο τη δημιουργία μιας ενιαίας εσωτερικής αγοράς μέχρι το 1993, έγινε φανερό ότι η οικονομική ολοκλήρωση δεν είχε ακόμη παραγματοποιηθεί ούτε μεταξύ των πρώτων έξι ιδρυτικών μελών. Κατά συνέπεια η σημερινή κατάσταση των περιφερειακών ανισοτήτων στο εσωτερικό της Ε.Ο.Κ. δεν μπορεί να δικαιώσει απόλυτα καμιά από τις προβλέψεις που είχαν διατυπωθεί την εποχή της ίδρυσής της. Οπως διαπιστώνεται από τις κοινοτικές αρχές, θα χρειαστούν πολλές προσπάθειες ακόμα για να πραγματοποιηθεί η εσωτερική αγορά.

Το ερώτημα σχετικά με τις επιδράσεις της ολοκλήρωσης στην περιφερειακή ανάπτυξη τίθεται συνεπώς και σήμερα . Η οικονομική θεωρία δε φαίνεται να είναι σε θέση να διατυπώσει ομόφωνα προβλέψεις. Παρά το γεγονός ότι υπάρχει η σχετική ιστορική εμπειρία από τη διαδικασία της ευρωπαικής ολοκλήρωσης , όσοι εμπνέονται από τα νεοκλασικά θεωρητικά μοντέλα ισχυρίζονται ότι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέχρι το 1993 θα επιδράσει θετικά στην ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών , ενώ το αντίθετο υποστηρίζουν όσοι διαφωνούν με το ρεαλισμό των μοντέλων αυτών. Επιχειρήματα από την ιστορική εξέλιξη των περιφερειακών ανισοτήτων στην Ε.Ο.Κ. υπάρχουν και για τις δύο πλευρές , επειδή δεν έχει μέχρι σήμερα πραγματοποιηθεί πλήρης οικονομική ολοκλήρωση, με την έννοια ότι δεν ισχύει απόλυτη ελευθερία στο εμπόριο (μη δασμολογιακά, τεχνικά διοικητικά, φορολογικά κ.λ.π. εμπόδια) και η κίνηση των συντελεστών υπόκειται σε νομικούς περιορισμούς.

Είναι γεγονός ότι από το 1960 μέχρι το 1985 που υπάρχουν σχετικά στοιχεία , παρατηρείται μια συνολικά θετική εξέλιξη στις ανισότητες (ΑΕΠ/κεφαλή) μεταξύ των χωρών - μελών, ιδίως μέχρι την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης. Από το 1975 και μετά παρατηρείται μια ουσιαστική απόκλιση , η οποία μπορεί να οφείλεται στην οικονομική κρίση αλλά και στο γεγονός ότι εντάχθηκαν στην Ε.Ο,Κ. σταδιακά τέσσερα νέα μέλη (το 1973 η Μ.Βρετανία, Δανία,Ιρλανδία , και το 1981 η Ελλάδα). Οσον αφορά τις ανισότητες (ΑΕΠ/κεφαλή) μεταύ των περιφερειών από το 1976 που υπάρχουν στοιχεία),παρατηρείται μια σαφής επιδείνωση (3'eme Rapport/CEE 1987).Στην πραγματικότητα όμως δεν παρατηρούνται τόσο σημαντικές αλλαγές στις περιφερειακές ανισότητες, δηλ. ούτε ουσιαστική σύγκλιση , ούτε ουσιαστική απόκλιση των επιπέδων ΑΕΠ/κεφαλή. Πρόκειται μάλλον για αναπαραγωγή των περιφερειακών ανισοτήτων σε ένα υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης με σταθερές περίπου τις διαφορές.Πιο συγκεκριμένα παρά τους υψηλούς ρυθμούς αύξησης του ΑΕΠ σ'όλες τις περιφέρειες , το οικονομικό και τεχνολογικό κέντρο της Δ.Ευρώπης παραμένει στις ίδιες σχεδόν περιφέρειες, παρά τις αλλαγές στο παραγωγικό του περιεχόμενο(Vanhove - Klaassen, 1984) .

Σχηματικά η κατάσταση της επιστημονικής συζήτησης μπορεί να αποδοθεί ως εξής. Το γεγονός ότι δεν υπήρξε εξισορρόπηση της ανάπτυξης στον ευρωπαικόχώρο, εξηγείται από τους νεοκλασσικούς λόγω της ατελούς οικονομικής ολοκλήρωσης και των παρεμβατικών πολιτικών που ασκήθηκαν, εμποδίζοντας την εξισορροπητική λειτουργία των αγορών. Το γεγονός ότι δεν εμφανίστηκε ραγδαία επιδείνωση των ανισοτήτων, μπορεί να αποδοθεί αντίστροφα, από αυτούς που διαφωνούν με τα νεοκλασσικά σχήματα, στους ίδιους ακριβώς λόγους.

Συνεπώς για τους πρώτους η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, αν δεν υπάρξει στρεβλωτική πολιτική παρέμβαση, θα συμβάλει στην περιφερειακή εξισορρόπηση της ανάπτυξης. Αντίθετα για τους δεύτερους, η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς θα διευρύνει τις περιφερειακές ανισότητες. Για το λόγο αυτό απαιτείται άσκηση παρεμβατικών συνοδευτικών πολιτικών.

Νεοκλασική προσέγγιση

Αν θεωρηθεί ότι η ολοκλήρωση είναι μια κατάσταση όπου έχουν καταργηθεί οι διακρίσεις , δηλ. υπάρχει ισότητα αντιμετώπισης μεταξύ των οικονομικών υποκειμένων που ανήκουν στις διάφορες χώρες που αποτελούν μια οικονομική ενότητα (Balassa, 1962 σ. 1 , Bourguinat, 1968, σ. 12), αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχουν πλέον εμπόδια όχι μόνο στο εμπόριο αλλά και στην κίνηση των παραγωγικών συντελεστών. Ισχύει δηλαδή η ιδεατή κατάσταση του ελεύθερου διεθνούς εμπορίου, η οποία σύμφωνα με την παραδοσιακή νεοκλασική θεωρία αυξάνει την ευημερία των χωρών που εμπορεύονται μεταξύ τους (Haberler, 1955, Meade, 1952.Markusen, 1983).

Εφόσον λοιπόν η απελευθέρωση του εμπορίου και της κίνησης των συντελεστών μεταξύ των χωρών οδηγεί στην εξισορρόπηση της ανάπτυξης σ' όλες τις χώρες (μέσωτης εξίσωσης των τιμών των παραγωγικών συντελεστών) , η προσπάθεια για την οικονομική ενοποίηση είναι επωφελής για όλες τις χώρες και περιφέρειες, χωρίς να χρειάζεται συνοδευτική παρεμβατική πολιτική.Ετσι οι μόνιμες ανισορροπίες εξηγούνται μόνο λόγω του κόστους μεταφοράς των προιόντων και των οικονομιών συγκέντρωσης ή εξωτερικών οικονομιών (Weber,1957, Isard, 1956, Alonso,1964). Τίθεται δηλαδή ένα ζήτημα αριστοποίησης για την εγκατάσταση των επιχειρήσεων το οποίο μπορεί να λυθεί με βάση τη μεγιστοποίηση του κέρδους για την επιχείρηση . Εφόσον έχει προσδιορισθεί το σημείο αριστοποίησης, η επιχείρηση μπορεί να εγκατασταθεί χωρίς άλλο περιορισμό, με βάση την υπόθεση ότι η σχέση παραγωγικότητας / αμοιβής είναι παντού η ίδια (λόγω πλήρους κινητικότητας των συντελεστών της παραγωγής μεταξύ των περιφερειών). Ετσι οι περιφέρειες δε διαφοροποιούνται ουσιαστικά, παρά μόνον όσον αφορά την απόσταση και τις εξωτερικές οικονομίες.

Φαίνεται τελικά ότι η νεοκλασική ανάλυση εξαντλεί το ζήτημα των επιδράσεων της ολοκλήρωσης στην ανάπτυξη μιας χώρας ή μιας

περιφέρειας, υποστηρίζοντας ότι η απελευθέρωση του εμπορίου και της κίνησης των παραγωγικών συντελεστών σε κάθε περίπτωση είναι επωφελής, ότι τα οφέλη είναι αμοιβαία έστω και μεταξύ εταίρων άνισου επιπέδου ανάπτυξης , ότι δε χρειάζεται πολιτική παρέμβαση παρά μόνο για τη διευκόλυνση της κίνησης των προιόντων και των συντελεστών.

Για όλους αυτούς τους λόγους η τελωνειακή ένωση ως σύνολο θα επωφεληθεί. Το κρίσιμο ερώτημα είναι και πάλι αν κάθε χώρα και κάθε περιφέρεια θα επωφεληθούν με τον ίδιο τρόπο και στον ίδιο βαθμό από τα αποτελέσματα της ολοκλήρωσης, εφόσον δεν παρουσιάζουν τις ίδιες οικονομικές και κοινωνικές δομές. Είναι γεγονός ότι οι νεοκλασικοί συγγραφείς παραδέχονται ότι σε μια πρώτη φάση θα επωφεληθούν οι περισσότερο αναπτυγμένες χώρες και περιοχές, όμως μεσοπρόθεσμα, ή έστω, μακροπρόθεσμα θα υπαρξει τελικά εξισορρόπηση , εφόσον βέβαια καταργηθούν πραγματικά όλα τα θεσμικά εμπόδια στην κίνηση των προιόντων και των συντελεστών. Επανέρχονται δηλαδή στα συμπεράσματα του βασικού νεοκλασικού μοντέλου του ελεύθερου εμπορίου για την εξισορρόπηση της ανάπτυξης σ'όλες τιςχώρες και τις περιφέρειες, μέσω της εξίσωσης των τιμών και των οριακών παραγωγικοτήτων συντελεστών τους.

Η ανάπτυξη της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης των κινητήριων μονάδων (Perroux, 1955) και των "" αναπτυξιακών"" βιομηχανικών κλάδων (Hirshman, 1958) συνέβαλε στην εξήγηση της διαφοροποίησης της ανάπτυξης στις διάφορες χώρεςκαι περιφέρειες. Ο F. Perroux (1958) έγραφε σχετικά με τα αποτελέσματα της ολοκλήρωσης, ότι : "" Η ανάπτυξη και η μεγένθυση που συνεπάγεται η δημιουργία της Κοινής Αγοράς, θα ενισχύσουν τους κυριότερους πόλους ανάπτυξης στο μέτροπου θα παίξουν ρόλο οι αποδοτικότητες στις αγορές οι οποίες είναι χωρικά πολύ ατελείς και υπόκεινται στους μονοπωλιακούς ανταγωνισμούς"".

Αντίθετα , ο Hirschman (1958, σ. 183-201), παρά το γεγονός ότι θεωρεί την ανισότητα μεταξύ των περιφερειών αναπόφευκτη, λόγω της πόλωσης που ασκούν οι περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες στις λιγότερο αναπτυγμένες, υποστηρίζει ότι η κατάσταση αυτή θα είναι

προσωρινή επειδή η υπερανάπτυξη των πρώτων θα προκαλέσει διάχυση αναπτυξιακών ωθήσεων προς τις δεύτερες. Αυτό μπορεί όμωςνα συμβεί μόνο στην περίπτωση που υπάρχει συμπληρωματικότητα των περιφερειώνκαι κυρίως όταν οι αναπτυγμένες περιφέρειες δεν αντισταθμίσουν με την αύξηση της παραγωγικότητάς τους (με τις οικονομίες κλίμακας) το πλεονέκτημα του χαμηλού κατά μονάδα κόστους παραγωγής, όπως συνήθως συμβαίνει (Pinder, 1983 σ. 27-28).

Με βάση τις σχέσεις οικονομικής και πολιτικής δύναμης μεταξύ των χωρών και περιφερειών, αντιμετωπίζουν το ζήτημα των σχέσεων οικονομικής ολοκλήρωσης και περιφερειακής ανάπτυξης οι μαρξιστικές προσεγγίσεις.(Hilferding , 1910 , Lenine, (1917) , και Louxembourg (1913) , Marx (Κεφάλαιο), Amin (1973), de Bernis (1977, σ. 463), Aydalot (1980).

Το κίνητρο για την εγκατάσταση επιχειρήσεων σε μια χώρα (περιφέρεια) είναι η αναζήτηση υψηλότερου κέρδους που θα προκύψει όταν υπάρχει σημαντική διαφορά μεταξύ παραγωγικότητας της εργασίας και κόστουςτης εργατικής δύναμης (μισθών). Αυτό σημαίνει ότι στη χώρα ή περιφέρεια εγκατάστασης της επιχείρησης πρέπει η εργασία να είναι αρκετά εξειδικευμενη, ώστε να είναι προσαρμόσιμη σε τεχνικές παραγωγής που επιτυγχάνουν υψηλότερη παραγωγικότητα σε σχέση με τις μισθολογικές διεκδικήσεις δηλαδή μειωμένο κατά μονάδα προιόντος σε σχέση μ' αυτό που επιτυγχάνεται σεμια άλλη χώρα η περιφέρεια αν θεωρήσουμε ότι οι άλλοι παράγοντες εγκατάστασης είναι ίδιοι, κόστος μεταφοράς προιόντων, πληροφοριών, κ.λ.π.) Στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες (περιφέρειες) όμως, κατά πόσον η εργασία είναι ξειδικευμένη ώστε να προσαρμοσθεί σε παραγωγικές διαδικασίες ενός τεχνολογικού επιπέδου περισσότερο παραγωγικού σε σχέση με το κόστος της.

Καταλήγουμε τέλος ότι οι σχέσεις μεταξύ ολοκλήρωσης. διαφορετικών χωρών με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης (παραγωγικότητας) και δυνατότητας σύγκλισης των επιπέδων ανάπτυξηςτους, φαίνονται αρκετά καθαρά με βάση τις παραπάνω θεωρητικές αντιλήψεις. Διαπιστώνεται δηλαδή ότι δεν υπάρχει καμιά αυθόρμητη διαδικασία που να οδηγεί στη σύγκλιση των επιπέδων ανάπτυξης μέσα από το μηχανισμό

εξίσωσης των μισθών και παραγωγικοτήτων σε διαπεριφερειακό και διεθνές επίπεδο. Αυτό συμβαίνει γιατ ίαπό το διεθνές και το διαπεριφερειακό εμπόριο επωφελούνται οι περιφέρειες ή οι χώρες που έχουν ήδη υψηλό τεχνολογικό επίπεδο παραγωγής (άνιση ανταλλαγή), ενώ δεν υπάρχουν δυνατότητες, μέσω των δυνάμεων της αγοράς , να ανατραπεί αυτή η κατάσταση. Η περίφημη κινητικότητα των συντελεστών (εργασία, κεφάλαιο) που θα μπορούσε να εξισορροπίσει τις διαφορές αποδεικνύεται στην περίπτωση της εργασίας εντελώς αδύναμη, ενώ στην περίπτωση του κεφαλαίου πηγή μεγαλύτερης ανισορροπίας και εντονότερης τεχνολογικής ιεράρχησης των περιφερειών και των χωρών.

Το ζήτημα είναι ότι το όσο περισσότερο προχωρά η διαδικασία της ολοκλήρωσης (άρση περιορισμών στο εμπόριο και στην κίνηση των συντελεστών),τόσο λιγότερο είναι πιθανό να υπάρξει σύγκλιση παρέμβασης τόσο σε επίπεδο περιφερειακών όσο και εθνικών και κοινοτικών πολιτικών εξουσιών.

Από όσα αναπτύχθηκαν σχετικά με την ολοκλήρωση και τις περιφερειακές ανισότητες, φαίνεται ότι υπάρχει μαι σαφής διαφορά μεταξύ των φιλελεύθερων και των παρεμβατικών αντιλήψεων. Τα θεωρητικά οικοδομήματα που στηρίζουν τις απόψεις των φιλελευθέρων νεοκλασικών) είναι εξαιρετικά γοητευτικά, διαθέτοντας μια εσωτερική συνοχή και λογική συνέπεια που εκφράζονται με μα θηματικά σύμβολα και μπορούν να χρησιμεύουν για μετρήσεις μεγεθών και ακριβείς αλληλοσυσχετίσεις . Το ευαίσθητο σημείο των θεωρητικών αυτών σχημάτων είναι οι περιοριστικές τους υποθέσεις σε σχέση με τον πραγματικό κόσμο, οι οποίες οδηγούνσυχνά σε 3 ερμηνείες που δε συμβιβάζονται με τα γεγονότα..

Στην περίπτωση αυτή, οι υποστηρικτές των απόψεων αυτών δεν αμφισβητούν τη θεμελίωση των θεωριών αλλά υποσητρίζουν ότι υπάρχουν θεσμικά ή άλλα εμπόδια που εμποδίζουν την επαλήθευση τους.

Αντίθετα, τα θεωρητικά οικοδομήματα των παρεμβατιστών (μαρξιστών και μη) δε διαθέτουν τη γοητεία της λογικής δομής και επεξεργασίας και δεν προσφέρονται για μαθηματικές διατυπώσεις και ακριβείς μετρήσεις. Τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουν, ότι η δηλαδή

η κρατική παρέμβαση στη λειτουργία των αγορών είναι απαραίτητη, φαίνεται ότι υιοθετούνται σιωπηρά ακόμη και από τις πολιτικές δυνάμεις που βρίσκονται στην εξουσία και διακηρύσσουν φιλελεύθερες αντιλήψεις, ισως γιατί αν περιμένουν να επαληθευτούν τα θεωρήματα των νεοκλασικών θα έχουνχάσει την εξουσία λόγω των κοινονικών προβλημάτων που θα έχουν δημιουργηθεί.Ετσι , πέρα από τις προσπάθειες άρσης των θεσμικών εμποδίων στην κίνηση των εμπορευμάτων και των συντελεστών παραγωγής που προτείνουν οι νεοκλασικοί συγγραφείς στις κυβερνήσεις , οι τελευταίες παρεμβαίνουν ουσιαστικά δημιουργώντας συνθήκες που ενθαρρύνουν κυρίως τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε λι-γότερο αναπτυγμένες περιφέρειες (φορολογικά κίνητρα, επενδυτικές βοήθειες, δημιουργία υποδομών, εκπαίδευση εργατικού δυναμικού , κ.λ.π.). Η παρέμβαση των εθνικών κυβερνήσεων όχι μόνο ενισχύεται χρηματοδοτικά από την Ευρωπαική Κοινότητα, αλλά, τα τελευταία χρόνια συντονίζεται και προσανατολίζεται με στόχο την αποτελεσματική αναδιανομή, των περιορισμένων βέβαια, κοινοτικών πόρων προς όφελος των περιφερειών που παρουσιάζουν μεγαλύτερη οικονομική καθυστέρηση (Καζάκος, 1984, σ. 95-100, Κόνσολας, 1984, σ. 247-254).

1.3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η πορεία προς το 1993 έτος - στόχος της Ευρωπαικής ολοκλήρωσης έχει εισέλθει σε ένα αποφασιστικό στάδιο, σε μία φάση χωρίς επιστροφή, με ρυθμούς που όλο επιταχύνονται.

Σημαντικό υπόβαθμο και απαραίτητη προυπόθεση για τη δημιουργία και τη δυναμική ανάπτυξη της μεγάλης εσωτερικής αγοράς, αποτελεί η ύπαρξη μια συνεκτικής κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών.

Για πολύ χρόνο θεωρήθηκε ότι η Ευρωπαική Κοινότητα δεν θα εύρισκε μια πρόταση κοινής αποδοχής που να ικανοποιεί τους 12 εταίρους για την επίτευξη συμφωνίας σε τομείς όπως οι αερομεταφορές, η ναυτιλία ή οι οδικές μεταφορές.

Οι εξελίξεις των τελευταίων χρόνων - η υιοθέτηση των 4 κανονισμών για τη ναυτιλία το Δεκεμβριο του 1986, η έγκριση της δέσμης μέτρων

για την πολιτική αεροπορία το Δεκέμβριο του 1987 και του κανονισμού του Ιουνίου 1988 που προβλέπει κατάργηση των κοινοτικών ποσοστώσεων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές από 1.1.1993 - διέψευσαν τις απαισιόδοξες προβλέψεις και διέγραψαν την ελπίδα ότι η πρόοδος θα συνεχιστεί και θα επιλυθούν προβλήματα που επί 30 χρόνια δεν είχαν αντιμετωπισθεί (Σ.Τσέτσης 1988 σ. 153).

Στην αφετηρία των νέων εξελίξεων πρέπει να αναζητηθούν:

Η πολιτική δέσμευση των κρατών μελών με την υπογραφή της Ενιαίας Ευρωπαικής Πράξης για την ολοκλήρωση της εσωτερικής κοινοτικής αγοράς έως το 1992, και δύο αποφάσεις του Ευρωπαικού Δικαστηρίου της 22.5.85 που κατεδίκασε το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών για παράλειψη εκπληρώσεως των υποχρεώσεων ως προς την προώθηση της κοινής πολιτικής μεταφορών και της 30.4.86 η οποία επιβεβαίωσε την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Συνθήκης (και) στις αεροπορικές μεταφορές.

Πολλές ενέργειες που οδήγησαν στη νέα ώθηση έχουν την αφετηρία τους στις πρωτοβουλίες του Ευρωπαικού Κοινοβουλίου - εκλεγμένο με καθολικη και απευθείας ψηφοφορία, εμπλέκοντας κατ αυτό τον τρόπο τους Ευρωπαίους πολίτες στη διαμόρφωση των κοινοτικών πολιτικών - που δεν έπαψε να αγωνίζεται για περισσότερες αρμοδιότητες στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων εντος της Κοινότητας. Το Σώμα και η Επιτροπή Μεταφορών του, έχει επιδείξει αμέριστο ενδιαφέρον για την υλοποίηση μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών και έχει διατυπώσει κατεξακολούθηση σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για μια συνολική πολιτική μεταφορών και τους επιμέρους τομείς τόσο υπό μορφή γνωμοδότησης όσο και με εκθέσεις πρωτοβουλίας.

Οι προσπάθειες της Ευρωπαικής Επιτροπής ιδιαίτερα σήμερα αποσκοπούν στο να ενταθεί η πρόοδος των 2 τελευταίων χρόνων προς την κατεύθυνση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών μεταφορών με παράλληλο στόχο τη σταδιακή εξάλειψη των κυριοτέρων στρεβλώσεων των όρων ανταγωνισμού.

Η χώρα μας - γεωγραφικά περιφερειακή με σοβαρά προβλήματα συνδέσεων με την υπόλοιπη Ευρώπη, που καθιστά τον τομέα των μεταφορών "κλειδί" για την ολοκλήρωση και ενσωμάτωση της στον ενιαίο ευρωπαικό χώρο - καλείται να αναμετρηθεί στην επικείμενη απελευθέρωση της αγοράς μεταφορών του 1993.

Η ικανότητα της ελληνικής αγοράς μεταφορών, όπως είναι σήμερα διαμορφωμένη, να αντεπεξέλθει στο όλο και αυξανόμενο κλίμα ανταγωνισμού και στον χωρίς περιορισμούς και δεσμεύσεις ενιαίο οικονομικό χώρο του 1993 και περαιτέρω διαφέρει σημαντικά από τη δομή των επιμέρους τομέων που συνθέτουν το σύστημα συνδέσεων στη χώρα μας.

- Αν οι Ευρωπαίοι και οι Ελληνες καταναλωτές θα είναι οι κερδισμένοι από το νεο πλαίσιο που διέπει τις ενδοκοινοτικές διακρατικές εναέριες συνδέσεις λόγω της μη αυξήσεως των αεροπρικών ναύλων ή και της μη μείωσης τους, της καλύτερης παροχής υπηρεσιών και τη δυνατότητα πρόσβασης σε όλο και περισσότερες περιοχές της Κοινότητος, ο επικείμενος ανταγωνισμός φαίνεται ότι θα προσθέσει σοβαρότατα προβλήματα στον εθνικό μας αερομεταφορέα, εάν δεν προχωρήσει σε μέτρα προσαρμογής στα καινούργια δεδομένα (Σ. Τσέτσης 1988 σ.155).

- Η δομή της ελληνικής ναυτιλίας και ο πρωταρχικός ρόλος τον οποίο έχει διαδραματίσει διαχρονικά στην παγκόσμια αγορά θαλασσίων μεταφορών, δίνουν όλες τις εγγυήσεις για μια δυναμική παρουσία εντός του νέου θεσμικού πλαισίου που χαράζει η ΕΟΚ για να σταματήσει τη συρρίκνωση των κοινοτικών στόλων και να συνεισφέρει στην ανόρθωση της ανταγωνιστικότητάς των.

- Η κοινοτική συνεισφορά σε έργα υποδομής μεταφορών κοινοτικού ενδιαφέροντος - που ακόμη περιμένει την τελική λύση του στους κόλπους του Συμβουλίου - καθώς και οι προτεινόμενες τεχνικές χρηματοδότησης μεγάλων έργων υποδομής που συνίστανται κυρίως στην προσφυγή στα ιδιωτικά κεφαλαία, θα μπορούσαν να προκαλέσουν την απαραίτητη δυναμική για την αναδιάρθρωση του δικτύου

κυκλοφοριακών αξόνων στη χώρα μας, η υλοποίηση του οποίου προσκρούει, χρόνια πλέον, στην έλλειψη επαρκών κρατικών πόρων (Hoffmann A2 - 187/88).

- Η νέα προσέγγιση σχέσεων που χαρακτηρίζει την Κοινότητα με τις γειτονικές της χώρες, κυρίως με την Αυστρία, την Ελβετία και άλλες θα επιτρέψει μια καλύτερη σύνδεση των υπολοίπων χωρών μελών της ΕΟΚ με την Ελλάδα, συνεισφέροντας ουσιαστικά ταχύτερη ολοκλήρωση της χώρας μας με την προϋπόθεση σύγκλισης της οικονομίας, στον ενιαίο ευρωπαικό χώρο του 2000.

- Η κατάργηση των κοινοτικών ποσοστώσεων από 1.1.1993 και η απελευθέρωση της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών ανοίγει αναμφισβήτητα στους Ελληνες μεταφορείς, νέες σημαντικές ευκαιρίες διεύρυνσης του επαγγελματικού τους πεδίου.
Για να κατακτήσουν ένα κομμάτι της κοινοτικής αγοράς αλλά και να αντεπεξέλθουν στις εσωτερικές πιέσεις από τους ανταγωνιστές τους στο δικό τους χώρο - και η μέχρι τώρα εμπειρία δείχνει ότι οι δυνατότητες υπάρχουν - το πλεονέκτημα του χαμηλού κόστους δεν αρκεί, είναι απαραίτητο να συμπλεύσουν με τη νοοτροπία που χαρακτηρίζει τους βορειοευρωπαίους συναδέλφους τους: προγραμματισμός οργάνωση, επαγγελματικότητα.

Το 1993 είναι "ένα πρόγραμμα, μια στρατηγική" υποστήριξε ο Cecchini, προλογίζοντας την κλασσική πλέον έκθεσή του για το κόστος της μη πραγματοποίησης της Ενωμένης Ευρώπης "με την προυπόθεση ότι τα κράτη θα ετοιμαστούν να αντιμετωπίσουν ορισμένες οδυνηρές προκλήσεις".

Διαπίστωση η οποία στην ελληνική πραγματικότητα εμφανίζεται σαν μια επιτακτική ανάγκη, σε μια κρίσιμη περίοδο γεωπολιτικών και τεχνολογικών αλλαγών που αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά τον τομέα των μεταφορών στη χώρα μας. Τέτοιες είναι:

1. Η σταδιακή ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ μέχρι το 1993 που περιλαμβάνει και την ελευθεροποίηση της αγοράς των

μεταφορών μεταξύ των κρατών - μελών και τη σταδιακή εφαρμογή του Cabotage.

2. Η πρόθεση που εκδηλώνεται πρόσφατα από χώρες του πρώην ανατολικού συνασπισμού για υιοθέτηση πρακτικών της οικονομίας της αγοράς με παράλληλη διεύρυνση των σχέσεών τους με τη Δύση. Η θέση της χώρας μας στη Βαλκανική και οι παραδοσιακοί δεσμοί φιλίας με τις χώρες της περιοχής διανοίγουν νέες ευκαιρίες, που η εκμετάλλευση τους θα πρέπει να κινήσει το ενδιαφέρον και την προσπάθεια ιδιαίτερα του βορειοελλαδικού χώρου.

3. Η ενοποιημένη πλέον Γερμανία αποτελεί ήδη έναν οικονομικό κολοσσό που αναμένεται να ισχυροποιηθεί ακόμα περισσότερο. Δεδομένου ότι η Γερμανία αποτελεί τον κυριότερο πόλο του εξωτερικού μας εμπορίου, η εξέλιξη αυτή αναμένεται να το επηρεάσει πολλαπλά.

4. Ο γεωγραφικός χώρος της Μ. Ανατολής αποτελεί μια αγορά με ιδιαίτερο δυναμικό που όμως παραμένει σε λανθάνουσα κατάσταση λόγω της χρόνιας κατάστασης συγκρούσεων και εχθροπραξιών που επικρατούν εκεί. Κάποια εξομάλυνση της κατάστασης για το βραχύ χρονικό διάστημα δεν φαίνεται ορατή. Αν όμως υποτεθεί ότι συμβαίνει κάτι τέτοιο στο μέσο διάστημα, αυτό θα έχει σαν συνέπεια μεταξύ άλλων την ανάπτυξη σημαντικών εμπορευματικών ροών ιδιαίτερα με προέλευση την Ευρώπη προς τη Μ. Ανατολή, όπου η χώρα μας θα μπορούσε να παίξει ρόλο γέφυρας.

5. Η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών στον τομέα των μεταφορών πρόκειται να δημιουργήσουν σοβαρές αναδιαρθρώσεις.

Η λήξη - "έναρξη" του 1993 και η προοπτική της ενιαίας αγοράς απαιτούν μια νέα θεώρηση σε μια ευρύτερη κλίμακα - την Ευρωπαική - και μια άνευ προηγούμενου προσπάθεια για προσαρμογή στη νέα πραγματικότητα από όλες τις πολιτικές παραγωγικές και κοινωνικές δυνάμεις της χώρας μας.

Τη μεγάλη ευθύνη φέρει η πολιτεία, η οποία οφείλει να αξιοποιήσει τη δύναμη της πρωτοβουλίας που διαθέτει, και να χαράξει συγκεκριμένη

πολιτική που να περιλαμβάνει τους επιμέρους τομείς μεταφορών, με γνώμονα την ευρωπαική διάσταση και τις δυνατότητες που προσφέρει η αγορά μεταφορών 340 εκατ. καταναλωτών.

Παρά την πρόοδο η οποία έχει επιτευχθεί τα τελευταία χρόνια, η οποία έδωσε τη βάση της κοινής ευρωπαικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών πολλά σημαντικά ζητήματα εκκρεμούν στους κόλπους της Κοινότητας, και μια σειρά προβλημάτων περιμένουν ακόμη τη λύση τους.

Σε 30 χρόνια πορείας των κοινοτικών οργάνων για ολοκλήρωση στον τομέα των μεταφορών δείχνουν ότι οι δυσχέρειες δεν είναι τεχνικ;ης αλλά κυρίως πολιτικής φύσεως (Γ. Αναστασόπουλος EEC 262/86).

Και γνωρίζοντας ότι πρόκειται για ένα πολυσύνθετο και πολύπλευρα διαρθρωμένο αντικείμενο, όπου τα συμφέροντα των 12 εταίρων συχνά αποκλίνουν, κάθε περαιτέρω πρόοδος που θα οδηγήσει στη δυναμική προς τη μεγάλη εσωτερική αγορά του 1993 απαιτεί σημαντικές προσπάθειες, παραμερισμό των εθνικών εγωισμών, - όχι βέβαια και των εθνικών συμφερόντων - τόλμη, διορατικότητα με στόχο την Ενωμένη Ευρώπη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι έως τώρα αναλύσεις της οικονομικής επιστήμης, σε σχέση με την οικονομική του χώρου, καταγράφουν τις διαφοροποιήσεις και αλληλεξάρτησεις μεταξύ των χωρικών μονάδων (χώρα).

Επίσης είναι αποδεδειγμένο ότι το περιβάλλον στο οποίο λαμβάνει χώρα μία διαπεριφερειακή οικονομική μεταβολή διαφέρει πολύ ανάμεσα σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες (Ελλάδα - Ευρώπη).

Ο στόχος της ανάλυσης του κεφαλαίου αυτού είναι να καταδείξει σε θεωρητικό επίπεδο την σχέση της περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης, ειδικότερα δε της παραμέτρου ενός στεγαστικού τομέα, αυτού των μεταφορών, με την περιφερειακή ανάπτυξη.

2.2. ΜΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Αναφερόμενοι στην επίδραση του χώρου στην οικονομική συμπεριφορά υποθέτουμε ότι η έννοια του χώρου με τον γεωγραφικό χώρο είναι έννοιες ταυτόσιμες με συνέπεια να μπορεί να υποστηριχθεί η αρχή ότι κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα εξελίσσεται στην επιφάνεια της γης σε ορισμένο τόπο ή μεταξύ δύο σημείων του γεωγραφικού χώρου

Η αρχή αυτή προσδιορίζει τις τρείς μορφές οικονομικής επίδρασης του χώρου στην ανθρώπινη δραστηριότητα.

α. ο χώρος με την μορφή του εδάφους

β. απόσταση σαν διάσταση του χώρου

γ. ο χώρος σαν τόπος εγκατάστασης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Η απόσταση λοιπόν σαν διάσταση του χώρου επηρεάζει την επιλογή του τόπου εγκατάστασης, τον ανταγωνισμό, τις μεταφορές και

τις επικοινωνίες, καθότι απαιτείται ανάλωση έργου, δηλαδή πόρων, που έχουν σαν αντίκρυσμα ορισμένο οικονομικό κόστος, το οποίο προκαλείται για να υπερνικηθεί η τριβή, που είναι συνέπεια της μετακίνησης ανθρώπων και αγαθών στο χώρο.

- Οικονομική του χώρου είναι η επιστήμη που μελετά από την σκοπιά της οικονομικής επιστήμης, τις διαφοροποιήσεις και αλληλεξαρτήσεις των περιοχών (χωρικών μονάδων) σ' ένα κόσμο άνισης κατανομής καιατελούς κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής" (Dubey 1964).

Αντικείμενο της Οικονομικής του χώρου "είναι η μελέτη της χωροταξικής διάρθρωσης της οικονομίας και της γεωγραφικής κατανομής των συντελεστών της παραγωγής που βρίσκονται σε στενότητα." (Nourse 1968)

Οικονομική του χώρου θεωρείται σαν ο νέος κλάδος της Οικονομικής Επιστήμης "που μελετά την επίδραση της διάστασης του χώρου στις οικονομικές δραστηριότητες".(Ν.Κόνσολα 1974 σ.14)

Η διάκριση των μονάδων του χώρου μπορεί να γίνει σε δύο επίπεδα.

- Το μικρογεωγραφικό στο οποίο εντάσσονται οι τόποι εγκατάστασης των Οικονομικών δραστηριοτήτων. Το επίπεδο αυτό ταυτίζεται με το τοπικό επίπεδο του χώρου στην ανάλυση των οικονομικών φαινομένων από χωρική απόψη.

- Το μακρογεωγραφικό που διακρίνεται σε εθνικό και διεθνές.Το εθνικό ορίζεται από τα σύνορα των κρατών και περιλαμβάνει το χώρο ενός κράτους και το διεθνές ορίζεται από το χώρο δύο ή περισσοτέρων κρατών.

Στο εθνικό επίπεδο ο χώρος συγκροτείται από περιφέρειες και στο διεθνές από οικονομικές ενοποιήσεις ή τον παγκόσμιο χώρο.

Οικονομική περιφέρεια δύναται να νοηθεί μια δυναμική γεωγραφική ενότης τα όρια της οποία προσδιορίζονται από τις διαχρονικές μεταβολές των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών τις ροές και τις αλληλεξαρτήσεις των χωρικών από τις οποίες συντίθεται. Πρόκειται δηλαδή για ένα ζωντανό οργανισμό ο οποίος αντιδρά στις παρεμβάσεις και διαμορφώνει σημαντικά την περιφερειακή επίδραση του περιφερειακού προγραμματισμού και της πολιτικής.(Α. Παπαδασκαλόπουλος 1992 σ.4)

Στην Συνθήκη βέβαια της Ρώμης (1957) με την οποία ιδρύθηκε η ΕΟΚ δεν προσδιορίζεται η έννοια της περιφέρειας μέσα στον νέο υπερεθνικό χώρο, το νέο υπερεθνικό χωρικό Ευρωπαικό σύνολο.

Μετά το 1961 που γίνεται για πρώτη φορά προσπάθεια, το 1977 γίνεται μια πολύ ενδιαφέρουσα κατανομή των περιφερειών στην ΕΟΚ από τον Scardigli με βάση την επίδραση της οικονομικής και ιδιαίτερα της βιομηχανικής ανάπτυξης στις πολιτιστικές και κοινωνικές σχέσεις. Την νέα εικόνα στην σύνθεση των χωρικών μονάδων της Κοινότητας προσδιορίζει τυπολογικά η μελέτη Scardigli με τις, αγροτικές περιφέρειες, σχεδόν γεωργικές περιφέρειες αγροβιομηχανικές και μεταβιομηχανικές περιφέρειες και περιφέρειες βαρειάς βιομηχανίας. (Ν.Κόνσολας 1985 σ.179)

Η ύπαρξη διαφορών μεταξύ των περιφερειών μιας χώρας ως προς την σύνθεση και τον χαρακτήρα των παραγωγικών δραστηριοτήτων δεν σημαίνει αυτόματα ότι χρειάζεται η παρέμβαση των μηχανισμών προγραμματισμού.

Το περιφερειακό πρόβλημα προκύπτει σαν αδυναμία προσέλκυσης των ηγετικών οικονομικών κλάδων από ορισμένες περιφέρειες εξαιτίας της απουσίας στις περιφέρειες αυτές των συνθηκών που κάνουν επικερδή την ανάπτυξη τέτοιων κλάδων.

Απ' την άλλη πλευρά η άσκηση περιφερειακής πολιτικής για πολλούς λόγους, δεν χαρακτηρίζεται από μια μονοσήμαντη λειτουργική σχέση ούτε με την οικονομία, αλλά ούτε και με την φύση των περιφερειακών προβλημάτων. Κατ'αρχήν το είδος της παρέμβασης στην οικονομία και την ρύθμιση των οικονομικών δραστηριοτήτων στον χώρο που ιστορικά έχει αναλάβει το κράτος διαφέρει από κοινωνία σε κοινωνία ακόμη και μεταξύ των ανεπτυγμένων καπιταλιστικών

χώρων. Η περιφερειακή πολιτική και ο περιφερειακός προγραμματισμός αναφέρονται στην παρέμβαση του κράτους στις διαδικασίες κατανομής των πόρων μεταξύ των περιφερειών.

Κατά συνέπεια υπόθεση αποτελεί ότι κάθε προσπάθεια ερμηνείας της πολιτικής αυτής πρέπει να ξεκινά από την μελέτη της σχέσης του κράτους και της κοινωνίας των πολιτών στην υπό εξέταση κοινωνία.

Η σχέση ανάμεσα στις μεταφορές και την περιφερειακή ανάπτυξη μπορεί να συναχθεί από δύο συγγενή δόγματα της νεοκλασικής θεωρίας του διεθνούς εμπορίου.

Το πρώτο υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη μιας περιοχής είναι συνάρτηση των ανταλλαγών που η περιφέρεια έχει με άλλες περιφέρειες και εκφράζεται με την αριθμητική των πολλαπλασιαστών διεθνούς εμπορίου. Αυτός ο τρόπος ανάλυσης παραβλέπει τις σχέσεις ανάμεσα στις αλλαγές μεταφορών, απ' τη μία και αλλαγές στις διαπεριφερειακές ροές από την άλλη, αλλά παρέχει την δυνατότητα απ' την στιγμή που αυτές οι σχέσεις γίνουν γνωστές, να θεωρούνται στοιχείο μετρήσεως των συνεπειών τέτοιων αλλαγών στην οικονομία της περιφέρειας.

Το δεύτερο είναι σύνθεση θεωρίας διεθνούς εμπορίου και θεωρίας του χώρου και επιτρέπει την ανάλυση του μηχανισμού διαπεριφερειακών ροών αγαθών και υπηρεσιών όταν η δομή του μεταφορικού κόστους λαμβάνεται σαν μεταβλητή.

Αν θεωρηθεί ότι η γεωγραφική κατανομή των κέντρων παραγωγής και κατανάλωσης και η μορφή (ποσοτική και ποιοτική) του εμπορίου ανάμεσα σ'αυτά, αλληλοκαθαρίζονται, η διαφορά ανάμεσα στις θεωρίες του διεθνούς εμπορίου και της οικονομικής του χώρου (περιφερειακή ανάπτυξη) εξαφανίζεται.

Επειδή όμως οι δύο θεωρίες έχουν ιστορικά ακολουθήσει διαφορετικούς δρόμους, και έχουν συμβάλλει με διαφορετικούς τρόπους, και υποδείγματα στην ανάλυση της οικονομικής δραστηριότητας στο χώρο, παραμένουν ακόμη πλευρές της μιας θεωρίας που δεν έχουν συγχωνευτεί στην άλλη.

Για παράδειγμα, η ανάλυση και οι συνέπειες της συγκέντρωσης μιας οικονομικής δραστηριότητας (agglomeration factors) στον ίδιο χώρο, που αποτελούν βασική συνεισφορά της θεωρίας του χώρου (Location Theory) δεν έχουν συγχωνευτεί στη θεωρία του διεθνούς εμπορίου-Theory of International Trade- (Κ.Ράννος 1992 σ.5).

Η θεωρία του διεθνούς εμπορίου με τη σειρά της έχει συνεισφέρει στη θεωρητική υποδομή, και έχει δώσει λειτουργική ερμηνεία στο υπόδειγμα της οικονομικής βάσης (Economic Export base) με την αναγνώριση των λόγων και την ανάλυση των όρων κάτω από τους οποίους η διακίνηση αγαθών λαμβάνει χώρα μεταξύ περιφερειών (χωρών).

Η ίδια θεωρία επίσης αναγνώρισε και ανάλυσε τη σημασία και το ρόλο του μεταφορικού κόστους στη μορφή και κατεύθυνση του διεθνούς (διαπεριφερειακού) εμπόριου.

Η θεωρία του Διεθνούς Εμπορίου βασίζεται - απ' την εποχή του Ricardo - στο συγκριτικό πλεονέκτημα για να εξηγήσει την ύπαρξη και την κατεύθυνση του διεθνούς (διαπεριφερειακού) εμπορίου. Εν συντομία, η θεωρία υποστηρίζει ότι, μεταξύ δύο περιφερειών η κάθε περιφέρεια θα εξάγει στην άλλη το προιόν εκείνο εις του οποίου την παραγωγή έχει το σχετικό συγκριτικό πλεονέκτημα.

Απ' τη στιγμή που το κόστος μεταφοράς εισάγεται στο υπόδειγμα διεθνούς εμπορίου. η σχέση μεταξύ μεταφορών και ανάπτυξης μπορούν να αναλυθούν, και να εξαχθούν άμεσα τα περισσότερα συμπεράσματα της θεωρίας του χώρου. Η διαφορά ανάμεσα στις δύο θεωρίες είναι η έμφαση που δίνεται στο κόστος μεταφορών. Στη μία περίπτωση (Location Theory) το κόστος και η ύπαρξη μεταφορών καθορίζει και εξηγεί τη γεωγραφική κατανομή της παραγωγής, στη δεύτερη (International Trade) την κατεύθυνση των ροών του διεθνούς εμπορίου.

Αναλύοντας τις οικονομικές επιδράσεις ενός διαπεριφερειακού συστήματος οδικής σύνδεσης συνάγουμε μια σειρά από σημαντικά συμπεράσματα.

1. Το αποτέλεσμα μιας γενικής μείωσης του μεταφορικού κόστους καθιστά πολύ πιο σημαντική την τοπική σημασία των διαφορών του κόστους παραγωγής μεταξύ περιφερειών.

Αυτό, δηλαδή η επανόρθωση του συγκριτικού πλεονεκτήματος στην παραγωγή ενώ βοηθά γενικά τις πλούσιες - σε πλουτοπαραγωγικές πηγές - περιφέρειες, και την εθνική οικονομία γενικότερα, τείνει με την ακραία εξειδίκευση, να παραμελεί τις φτωχότερες περιφέρειες.

Βελτιώσεις στο διαπεριφερειακό δίκτυο μεταφορών γενικά, είναι δυνατόν να βαθαίνουν το χάσμα που χωρίζει πλούσιες από φτωχές περιφέρειες, ειδικότερα περιφέρειες που στερούνται πλουτοπαραγωγικές πηγές αρκετές για να αποκτήσουν το απόλυτο πλεονέκτημα σε τουλάχιστον ένα αγαθό. Βελτιωμένο μεταφορικό δίκτυο δεν εξαλείφει κατ' ανάγκη την υποανάπτυξη σε φτωχές περιφέρειες.

2. Βελτιώσεις στην υποδομή του συστήματος μεταφορών μιας συγκεκριμένης περιφέρειας μπορεί να άλλαζε το συσχετισμό των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μεταξύ των διαφόρων περιφερειών. Το πλεονέκτημα στο μεταφορικό κόστος, πρέπει να σημειωθεί ότι δεν είναι υποκατάστατο του φυσικού πλεονεκτήματος στην παραγωγή. Επειδή το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις μεταφορές είναι πιο εύκολο να ανατραεί με κατάλληλες επενδύσεις από τις άλλες περιφέρειες.(Κ.Ράννος 1992).

Απόκτηση από μια περιφέρεια ενός βελτιωμένου δικτύου μεταφορών μπορεί ν' ανατρέψει φυσικά πλεονεκτήματα στην παραγωγή, με την προυπόθεση ότι μόνο μια περιφέρεια βελτιώνει το δίκτυο της, διότι αν και άλλες περιφέρειες βελτιώσουν το δικό τους κάνουν το κέρδος της πρώτης περιφέρειας προσωρινό.

Επομένως στρατηγικές ανάπτυξης που βασίζονται σε πολιτική των μεταφορών πρέπει να έχουν δυναμικό χαρακτήρα και να οδηγούν σε αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση των φυσικών πλεονεκτημάτων παραγωγής και όχι στην ανατροπή τους.

3. Οι συντελεστές που επιτρέπουν τη δημιουργία ή βελτίωση ενός πλεονεκτήματος στις μεταφορές ίσως θα πρεπεί ν' αναλυθούν λεπτομερώς.

4. Η ανάπτυξη διαδρομών μεταφορών όμως, δεν είναι μιας κατεύθυνσης. Μπορεί μια περιφέρεια να αναπτύξει το μεταφορικό της δίκτυο για να αυξήσει τις εξαγωγές της προς το κέντρο, αλλά αυτό διευκολύνει και την εισορή και επομένως αυξάνει τις εισαγωγές της περιφέρειας απ' το κέντρο.

Είναι εμφανές και φαίνεται και από τους απλούς πολλαπλασιαστές για τους οποίους μιλήσαμε νωρίτερα, ότι το καθαρό αποτέλεσμα της ανάπτυξης μεταφορικών δικτύων πρέπει να υπολογισθεί αφού ληφθούν υπόψη όχι μόνο οι εξαγωγές αλλά και οι εισαγωγές (με όλες τις αλλαγές που αυτές θα επιφέρουν στην τοπική κατανάλωση) που αυξάνουν λόγω ακριβώς της ανάπτυξης των μεταφορών.

2.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η πορεία των περιφερειακών οικονομικών πολιτικών στις αναπτυσσόμενες χώρες, ακολουθεί την πορεία που διέγραψαν οι ανεπτυγμένες χώρες για τέτοιου είδους πολιτικές και αφορά σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη και αξιοποίηση των φυσικών και ανθρώπινων πόρων. Ακόμα στηρίζεται στην ατελή λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς και στην τάση διεύρυνσης των διαφορών ανάμεσα στα επίπεδα οικονομικής ευημερίας των περιφερειών, καθώς αυξάνει το εθνικό κατά κεφαλήν εισόδημα (Williamson 1965).

Η επέμβαση της πολιτικής μπορεί να είναι αναγκαία για να κρατήσει υπό έλεγχο αυτές τις διαφορές και να δικαιολογείται από την απόκλιση ανάμεσα σε κοινωνικό και ιδιωτικό κόστος, τόσο για τα νοικοκυριά όσο και για τις επιχειρήσεις, που είναι αποτέλεσμα της ταχείας αστικής μεγένθυνσης και των ισχυρών διαπεριφερειακών ροών.

Μέσα στις περιφέρειες που αποτελούν στόχους της αναπτυξιακής προσπάθειας, η αύξηση των αποδόσεων υπονοεί επιλογές που γίνονται ανάμεσα στους τομείς, στις αστικές περιοχές και στο πρόγραμμα δημοσίων δαπανών με σκοπό την ανάπτυξή τους.

Το περιβάλλον στο οποίο λαμβάνει χώρα η διαπεριφερειακή οικονομική μεταβολή, διαφέρει πολύ ανάμεσα σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες. Σε πολλές αναπτυγμένες χώρες, οι οικονομικές δραστηριότητες μπορούν να αναχωροθετούνται με ασήμαντες απώλειες της αποτελεσματικότητάς τους. Ακόμα και οι καθυστερημένες περιφέρειες έχουν αναπτυξιακή δυναμική (πολλές από αυτές αναπτύχθηκαν γρήγορα κατά το παρελθόν) γιατί διαθέτουν ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, υποδομή, οικονομίες συγκέντρωσης στα αστικά τους κέντρα και επιχειρηματικότητα. Επίσης είναι καλά συνδεδεμένες με τον υπόλοιπο εθνικό χώρο μεσω ευρέων μεταφορικών δικτύων ανάμεσα στις πόλεις καθώς και των δικτύων επικοινωνίας. Ακόμα περισσότερο, πολλές βιομηχανίες σε αναπτυγμένες αποτελούν βιομηχανίες ουδέτερου προσανατολισμού (foot-lose) με την έννοια ότι μπορούν να λειτουργούν σε ένα μεγάλο αριθμό εναλλακτικών τοποθεσιών χωρίς επίπτωση στο κόστος τους, έχοντας λιγο πολύ ίδια πρόσβαση στις εθνικές αγορές. Εάν οι επιχειρήσεις παραμένουν απρόθυμες να μετεγκατασταθούν σε περιμετρικές περιφέρειες οι λόγοι μπορεί να είναι περισσότερο μη οικονομικοί.
Από την άλλη μεριά στις αναπτυσσόμενες χώρες τα συγκριτικά κόστη μπορούν να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των πιθανών τόπων εγκατάστασης, η πρόσβαση στις εθνικές αγορές αφορά συχνά μόνο τις περιοχές που βρίσκονται πολύ κοντά στις πολικές περιφέρειες και η προσφορά υποδομής μπορεί να είναι πολύ ανεπαρκής.
Ετσι, τα οικονομικά κόστη μιας περιμετρικής χωροθέτησης μπορεί να είναι πολύ υψηλά για να καλυφθούν με επιχορηγήσεις που θα κάνουν εφικτή αυτήν την χωροθέτηση.

Είναι γνωστό ότι η σχετική ευημερία της πλειοψηφία των χωρών του τρίτου κόσμου στηρίχτηκε στην εξαγωγή ορυκτών πρώτων υλών και τροφίμων, έχοντας δηλαδή ένα προσανατολισμό που συχνά επέβαλε η αποικιοκρατία. Η οικονομική μεγέθυνση ήταν συγκεντρωμένη σε ένα

μικρό αριθμό κλάδων και περιορισμένη σε λίγα αστικά κέντρα. Αυτά τα κέντρα αναπτύχθηκαν, συχνά ως λιμάνια ή κέντρα ανταλλαγών και έτσι δημιουργήθηκε μια πρώτη μορφή χωροοταξικής ανισορροπίας. Η αστική ανάπτυξη και η περιφερειακή συγκέντρωση ήλθαν ως αποτέλεσμα του διεθνούς εμπορίου. Τα κέρδη προέρχονταν από τις περιοχές των πρώτων υλών και τις αγροτικές περιοχές και εξάγονταν στο εξωτερικό είτε μετατρέπονταν σε συγκέντρωση κεφαλαίου στις πόλεις(Richardson , Townroe 1986).
Η χωροταξική συγκέντρωση ακολουθήθηκε από ανάλογη κατανομή του εισοδήματος και του πλούτου και των αυξανόμενων κερδών που εξασφάλισαν οι πρώτες επενδύσεις στην υποδομή (π.χ. σιδηρόδρομοι). Τα πρώτα στάδια της εκβιομηχάνισης ακολούθησαν αυτό το πρότυπο με το ξένο κεφάλαιο και το κεφάλαιο των πόλεων να υπονομεύει τους ντόπιους παραγωγούς των προιόντων της οικιακής παραγωγής.

2.3.1 Μοντέλα Κέντρου - Περιφέρειας

Η πρώτη άποψη περιγράφεται από τους Myrdal και Hirschman και παρουσιάζεται χαρακτηριστικά στις μελέτες του Friedmann για τη Βενεζουέλα (Friedmann, 1966).
Στην ανάλυση του Mydral μια περιφέρεια αρχίζει να αναπτύσσεται μόλις υπάρξει ένα έναυσμα όπως η ανακάλυψη ενός ορυκτού, είτε η ανάπτυξη ενός εξαγωγικού προιόντος.
Η αύξηση των πραγματικών μισθών και οι υψηλές αποδόσεις κεφαλαίου αντανακλούν αυξημένες αποδόσεις κλίμακας και η ανάπτυξη των χωρικών εξωτερικών οικονομιών συγκέντρωση αποδεικνύεται από την αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας, ως συνάρτηση του ρυθμού μεγέθυνσης του περιφερειακού προιόντος (Kaldor, 1970 Oates, 1971, Richardson, 1973, Dixon and Thirlwall, 1975).
Τα όρια στην αύξηση του ρυθμού μεγέθυνσης μπορούν να εξηγηθούν από την ανεπαρκή δυναμικότητα είτε από τις εξωτερικές επιβαρύνσεις.
Η περιφερειακή οικονιμική μεγέθυνση είναι ουσιαστικά μια διαδικασία σωρευτικής αιτιότητας, κατά την οποία τα πλεονεκτήμα μοιράζονται

στις ήδη προνομιακές περιφέρειες. Κάθε κατανομή των δημοσίων δαπανών ανάμεσα στις περιφέρειες που επιδιώκουν τη μεγιστοποίηση των αποδόσεών τους, τείνει να ενισχύει τις χωρικές διαφοροποιήσεις. Οι δυνάμεις της αγοράς και οι κρατικές δαπάνες επιφέρουν την αύξηση μάλλον παρά τη μείωση των ανισοτήτων ανάμεσα στις περιφέρειες.

Τόσο ο Mydral όσο και ο Hirschman επηρέασαν τη συζήτηση για τις διαδικασίες της οικονομικής μεγέθυνσης τόσο ανάμεσα στις χώρες, όσο και ανάμεσα στις περιφέρειες μέσα σε μια χώρα.
Αυτές οι απόψεις συνδέονται με αυτές του Perroux (1955) του οποίου οι επηρεασμένες από τον Schumpeter θεωρίες της καινοτομίες δόθηκαν σε ένα γεωγραφικό πλαίσιο από τον Boudevile (1966). Η συζήτηση για τους πόλους ανάπτυξης και τα κέντρα ανάπτυξης είναι πλέον άφθονη. Αυτή η θεωρία της μη ισόρροπης μεγέθυνσης έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως σε διάφορες προτάσεις πολιτικής παρέμβασης.

Η αντίληψη του Friedmann για τη γέννηση των περιφερειακών ανισοτήτων επεκτείνει το εύρος των σχετικών παραγόντων πέρα από τους στενά οικονομικούς. Στο μοντέλο κέντρου - περιφέρειας αντιμετωπίζει τις περιφέρειες που βρίσκονται σε υστέρηση ως μια περίμετρο που συνδέεται με αποικιακή σχέση με το κέντρο, αφού είναι εξαρτημένες και δεν έχουν οικονομική αυτονομία.

Οι ιδέες, η τεχνολογία, το κεφάλαιο που αποτελούν ευνοικούς παράγοντες για την οικονομική ανάπτυξη παράγονται στο κέντρο ή εισάγονται σε αυτό απο το εξωτερικό. Η δυαρχία στο χώρο εμφανίζεται και ενισχύεται διαχρονικά. Το μοντέλο ενσωματώνει τις ανισότητες στην πολιτική και οικονομική δύναμη και την ασυμμετρία στους ρυθμούς πολιτιστικής μεταβολής μεταξύ των περιφερειών.

Αυτές οι δυνάμεις επηρεάζουν τη διάχυση της τεχνολογίας, τις επενδύσεις, τη διανομή πόρων από το κράτος και τη μετανάστευση. Τελικά, όμως οι διαφορές ανάμεσα στις περιφέρειες αρχίζουν να περιορίζονται. Η διχοτόμηση μεταξύ κέντρου-περιφέρειας εξασθενίζει όσο οι αγορές επεκτείνονται, οι επικοινωνίες βελτιώνονται, οι συμπεριφορές μεταβάλλονται και διαχέεται η αστική ανάπτυξη. Κρίσιμα θέματα αποτελούν το κατά ποσό αυτή η αντιστροφή μπορεί να συμβεί

χωρίς την ενεργή πολιτική παρέμβαση και ακόμα, εάν συμβαίνει αυτό, τι έννοια θα είχε μια προσπάθεια για να επιταχυνθεί αυτή η διαδικασία.

2.3.2. Περιφερειακές ανισότητες

Η αντίληψη της περιφερειακής εξάρτησης στη βάση του μοντέλου κέντρου-περιφέρειας έχει οδηγήσει σε μια δεύτερη άποψη για τις περιφερειακές ανισότητες. Η σκέψη που βρίσκεται πίσω από την προσέγγιση της σωρευτικής αιτότητας και η αντανάκλασή της στο μοντέλο κέντρου-περιφέρειας, έχει δεχτεί κριτική από διάφορες οπτικές (Cilbert and Gugler, 1982). Ο ρόλος των επιδράσεων από το εξωτερικό εισέρχεται στην ανάλυση ανεπαρκώς, το θέμα της φτώχειας αγνοείται, η προαποικιακή ιστορία των κρατών παραμελείται και οι κυβερνήσεις υποτίθεται ότι λειτουργούν για το δημόσιο συμφέρον. Αυτά τα σημεία κριτικής από νεομαρξιστές συγγραφείς (Stuckey, 1975; Santos, 1979) υποστηρίζουν την αναγνώριση της γεωγραφίας της ανάπτυξης ως αντανάκλαση των ταξικών συμφερόντων, της γεωγραφικής μεταφοράς του πλεονάσματος και του ρόλου του κράτους στην υποστήριξη του ιδιωτικού κεφαλαίου. Κινητήρια δύναμη της οικονομίας είναι η συσσώρευση του κεφαλαίου, οι ανάγκες της οποίας επιβάλλουν επιτακτικά τη συνύπαρξη των κυρίαρχων περιοχών του κέντρου με τις μειονεκτούσες περιοχές της περιφέρειας. Το δυναμικό εθνικό κέντρο είναι με τη σειρά του εξαρτημένο από τα βιομηχανικά και τα χρηματιστικά κεφάλαια των ανεπτυγμένων κρατών. Η ιεραρχία ενισχύεται από τις δραστηριότητες των κοινωνικών και πολιτικών elite, που καθιστούν ανεπαρκείς τις αντισταθμιστικές πολιτικές. Η σύγκλιση των περιφερειών πρέπει να περιμένει τόσο την πολιτική και κοινωνική, όσο και την οικονομική ανάπτυξη.

Ενα άλλο κανονιστικό μοντέλο που συχνά συνδέεται με τις ριζοσπαστικές απόψεις είναι εκείνη η προσέγγιση (aggropolitan appoach) που προβάλλεται από τον Friedmann (Friedmann and Douglas 1978). Ενα σημείο κλειδί είναι η "περιφερειακή ολοκλήρωση" που υπονοεί ένα υψηλό βαθμό οικονομικής και πολιτικής αυτονομίας στην περιφέρεια, ακόμα και στον τρόπο με τον οποίο δαπανάται τουλάχιστον

βραχυχρόνια-η αύξηση του συνολικού εισοδήματος (Stohr and Todling, 1978). Αυτό είναι συνδυασμένο με την υποστήριξη της μέγιστης δυνατής αποκέντρωσης της διαδικασίας λήψης αποφάσεων.

Οι υποστηρικτές της περιφερειακής ολοκλήρωσης θεωρούν ότι αυτή είναι το κλειδί για την διαπεριφερειακή ισορροπία. Στην προσπάθειά τους να στραφούν σε προτάσεις συνεπείς με την αντίληψη της από τη βάση ανάπτυξης, διατρέχουν τον κίνδυνο να ανατρέψουν τις οικονομικές και θεσμικές σχέσεις που ισχύουν σε μια οικονομία με σκοπό την ικανοποίηση περιορισμένων στόχων της περιφερειακής ανάπτυξης. Ομως, στοιχεία πολιτικής που υπεισέρχονται σε αυτή την αντίληψη που δίνει έμφαση στο στοιχείο της χωρικής ενότητας παρά το στοιχείο της λειτουργίας, επεκτείνουν το εύρος των πολιτικών μέσων για την προώθηση της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης. Μπορούν να αναφερθούν πολλά τέτοια παραδείγματα:

α. Ο προσανατολισμός στη γη και στους άλλους τοπικά διαθέσιμους φυσικούς πόρους που αποτελούν τους κύριους παραγωγικούς συντελεστές στις περισσότερο υπανάπτυκτες περιφέρειες.

β. Η εισαγωγή νέων (είτε η αναζοωγώνηση παλαιοτέρων) δομών που θα εγγυώνται ότι η διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικών με την κατανομή των φυσικών και ανθρώπινων πόρων θα στηρίζεται στην αποδοχή της τοπικής κοινότητας.

γ. Απονομή ενός μεγαλύτερου βαθμού διάθεσης των αγροτικών και των υπόλοιπων περιμετρικών περιοχών.

δ. Επιλογή της κατάλληλης τεχνολογίας που θα χρησιμοποιηθεί στην περιφέρεια με βάση την ανάγκη ελαχιστοποίησης της σπατάλης των σπάνιων πόρων και μεγιστοποίησης της χρήσης αυτών που αφθονούν στην περιοχή.

ε. Προτεραιότητα στην εκτέλεση σχεδίων που ικανοποιούν τις βασικές ανάγκες του πληθυσμού.

στ. Εισαγωγή εθνικών πολιτικών για τις τιμές που να προσφέρουν περισσότερο ευνοικούς όρους εμπορίου στα γεωργικά και τα άλλα προιόντα της περιφερειας.

ζ. Εξωτερική βοήθεια (εθνική είτε διεθνής) μπορεί να ζητείται, αλλά πρέπει να θεωρείται κύρια ως αποζημείωση για τις παραμορφωτικές επιδράσεις που είχαν πάνω στην περιφέρεια οι εξαρτήσεις που υπήρχαν κατα το παρελθόν.

η. Η ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων που διευρύνουν τη ζήτηση στην περιφέρεια πρέπει να πρωοθούνται μόνο στο βαθμό που οδηγούν στη βελτίωση των επιπέδων διαβίωσης του πληθυσμού.

θ. Η ανακατασκευή των αστικών συστημάτων και των δικτύων μεταφορών με κύριο σκοπό να αποκτήσουν πρόσβαση σε αυτά όλα τα μέρη του πληθυσμού και όχι να ενισχυθεί ο προσανατολισμός τους έξω από την περιφέρεια.

ι. Προτίμηση στις βελτιώσεις των μεταφορικών δικτύων και επικοινωνιών που συνδέουν τις αγροτικές περιοχές μεταξύ τους και αυτές με τους οικισμούς παρά στις συνδέσεις των αγροτικών με τις αστικές περιοχές.

ια. Σημαντικά προαπαιτούμενα για την ανάπτυξη από τη βάση είναι η εγκατάσταση δομών κοινωνικής ισότητας και η ανάπτυξη της αίσθησης της συλλογικότητας". (Stohr, 1981; Stohr and Godling, 1977, 1978; Lo and Salih 1981;Freedmann and Weaver 1979).

Συμπέρασμα:

Ο Richardson (1978) ξαναγυρίζει στην υποστήριξη της ιδέας των κέντρων ανάπτυξης εντάσσοντας την μέσα σ ένα γενικότερο πλαίσιο

που περιλαμβάνει αφενός την αγροτική ανάπτυξη και αφετέρου μια εθνική πολιτική αστικών κέντρων.

Η ιδέα των κέντρων ανάπτυξης πρέπει να χρησιμοποιηθεί με πολύ προσοχή στις αναπτυσσόμενες χώρες. Πολλές αρνητικές εμπειρίες τους προέρχονται από την στείρα μεταφορά της αντίστοιχης εμπειρίας των ανεπτυγμένων χωρών, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι εσωτερικές συνθήκες. Οι πιο ακραίες περιπτώσεις στηρίχθηκαν στην δημιουργία μεγάλων βιομηχανικών συμπλεγμάτων με αμελητέες σχέσεις με την ενδοχώρα και ελάχιστη δημιουργία απασχόλησης.
Μια εναλλακτική πρακτική θα μπορούσε να ξεκινήσει από το γεγονός ότι τα περισσότερα κέντρα ανάπτυξης στις αναπτυσσόμενες χώρες βρίσκονται στις αγροτικές περιοχές.
Αρα, *αυτοί οι πόλοι μπορούν να δώσουν έμφαση σε βιομηχανίες που* στηρίζονται στην αγροτική παραγωγή και μπορούν να διευρύνουν την αγορά για τα προιόντα της περιοχής και έτσι να παρακινήσουν την αύξηση της παραγωγικότητας και του εισοδήματος όπως και την δημιουργία υπηρεσιών υψηλής τάξης (Richardson 1978).

Αυτό, δεν είναι ακριβώς ίδιο με την προσέγγιση της ανάπτυξης, όπως αυτή διατυπώνεται από τον Friedmann και αναφέρθηκε προηγούμενα, γιατί προυποθέτει την ύπαρξη μεσαίου μεγέθους κέντρων κάπου ανάμεσα στους μεγάλους βιομηχανικούς πόλους (όπως τους εννοεί η παραδοσιακή θεωρία των πόλων ανάπτυξης) και του μικρού μεγέθους πόλεων στις οποίες και αναφέρεται.

Ορισμένες απόψεις της θεωρίας των πόλων ανάπτυξης είναι ιδιαίτερα εφαρμόσιμες στις αναπτυσσόμενες χώρες. Η ιδέα των αξόνων ανάπτυξης (Pottier, 1963), για παράδειγμα, όπου η προώθηση των πόλων πολλαπλής ανάπτυξης (ιδιαίτερα στα άκρα του άξονα και μεταγενέστερα σε διάφορα σημεία κατά μήκος του) βοηθά στη δημιουργία οικονομιών συγκέντρωσης που συνδέονται με το άνοιγμα ενός κεντρικού μεταφορικού άξονα, μπορεί να δείξει τον τρόπο για την ολοκλήρωση της στρατηγικής των πόλεων ανάπτυξης αλλά και την ανάληψη των διαπεριφερειακών επενδύσεων στις μεταφορές. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι στρατηγικές καταπολέμησης της έλξης των πόλων, έχουν καλύτερες προυποθέσεις όταν οι πόλεις αναπτύσσονται γρήγορα λόγω

της εσωτερικής μετανάστευσης από αγροτικές περιοχές, παρά όταν ο πληθυσμός ανακατανέμεται χωρίς όμως να μεταβάλλει τη δεδομένη αστική ιεράρχιση μιας ιδιαίτερα αστικοποιημένης κοινωνίας. Η ιδέα της ενδυνάμωσης μιας περιφερειακής μητρόπολης ως αντιστάθμισμα της ανάπτυξης του κέντρου είναι περισσότερο αποτελεσματική όταν η ιεράρχιση των πόλεων δεν έχει ακόμα παγιωθεί. Δυστυχώς σε χώρες όπου μια τέτοια στρατηγική είναι περισσότερο αναγκαία (π.χ. Ταυλάνδη, Περού, Χιλή, Αργεντινή) λείπουν οι πόλεις που θα μπορούσαν να παίξουν αντισταθμιστικό ρόλο, ενώ υπάρχουν τόσες χώρες με ισχυρές πόλεις δεύτερης ή τρίτης τάξης που όμως δεν έχουν λόγο να υιοθετήσουν τη στρατηγική αυτή.

2.4. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Με δεδομένο τον κεντρικό ρόλο της μεταποίησης στην αναπτυξιακή διαδικασία η περιφρειακή πολιτική σχεδόν πάντα έχει σαν στόχο της να επηρεάσει τη χωρική κατανομή της βιομηχανίας.
Η σχέση της βιομηχανίας της περιφερειακής πολιτικής και της περιφερειακής ανάπτυξης αναφέρεται σε τρία βασικά σημεία :

α. τα μέσα της περιφερειακής πολιτικής που απευθύνονται στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης.

β. οι στρατηγικές και στους παράγοντες που διαμορφώνουν την ευρύτερη γεωγραφία της οικονομικής δραστηριότητας.

γ. οι περιορισμοί στην άσκηση της περιφερειακής πολιτικής.

Η σημασία των δικτύων μεταφορών είναι πολύ μεγάλη για την επιλογή του τόπου εγκατάστασης από την άποψη της προσπέλασης στις πηγές των πρώτων υλών, στα κέντρα συγκέντρωσης του εργατικού δυναμικού και στις περιοχές αγοράς, αλλά και από την άποψη της διαμόρφωσης του κόστους παραγωγής.
Τα κομβικά σημεία στα δίκτυα των δρόμων και του σιδηροδρόμου, που έχουν εύκολη πρόσβαση σε λιμάνια και αεροδρόμια, αποτελούν ιδιαίτερα ελκυστικές τοποθεσίες για την βιομηχανία.

2.4.1. Κανονιστική θεωρία Χωροθέτησης

Αντίθετα με τις περιγραφικές μελέτες, η μέχρι το 1960 μελέτη χωροθέτησης συνδέθηκε με την ερμηνεία της επιλογής του τόπου εγκατάστασης των μεμονωμένων βιομηχανιών σύμφωνα με το θεωρητικό πλαίσιο που διαμόρφωσε η κανονιστική θεωρία (Walker, Chapman 1992, σελ. 34).

Η προσέγγιση αυτή είναι επαγωγική και συνίστανται σε ένα σύστημα βασικών κανόνων που προσδιορίζουν τη συμπεριφορά εκείνων που λαμβάνουν την απόφαση της χωροθέτησης. Ο κανονιστικός χαρακτήρας συνίστανται στο ότι εισάγει την έννοια της άριστης απόφασης που λαμβάνεται από τον επιχειρηματία κάτω από ειδικές συνθήκες, οι οποίες προσδιορίζονται από ένα σύστημα εξαιρετικά απλουστευμένων υποθέσεων. Το κύριο στοιχείο της κανονιστικής θεωρίας είναι η αναζήτηση του άριστου τόπου εγκατάστασης σε μια δεδομένη χρονική στιγμή.

Εν τούτοις είναι δυνατόν να διακριθούν κλάδοι της θεωρίας χωροθέτησης, οι οποίοι στηρίζονται σε διαφορετικές υποθέσεις και χρησιμοποιούν διαφορετικά κριτήρια αριστοποίησης.

Οι θεωρίες ελαχιστοποίησης κόστους, βασίζονται στην εργασία του Weber, που δημοσιεύτηκε στη Γερμανία το 1909 και μεταφράστηκε στα Αγγλικά είκοσι χρόνια αργότερα (Weber, 1929). Ο Weber ξεκινάει με την παραδοχή ότι ο άριστος τόπος εγκατάστασης είναι εκείνος που ελαχιστοποιεί το κόστος της επιχείρησης. Ιδιαίτερη έμφαση δίνει στο μεταφορικό κόστος που δημιουργείται με τη μεταφορά των πρώτων υλών στο σημείο επεξεργασίας τους και στη διανομή του τελικού προϊόντος στην αγορά, αν και αναγνωρίζει την επίδραση του κόστους εργασίας και την δυνατότητα δημιουργίας εξωτερικών οικονομιών από την συγκέντρωση διάφορων εργοστασιών σε γειτονικές θέσεις. Σε αντίθεση με επόμενες εκδοχές του βεμπεριανού μοντέλου, δεν έλαβε υπόψη το αποτέλεσμα που μπορεί να έχει στις πωλήσεις της επιχείρησης η εγκατάσταση ανταγωνιστικών μονάδων στην ίδια

περιοχή. Ετσι, η ζήτηση θεωρήθηκε συνεχής και έγινε η υπόθεση ότι η επιχείρηση διαθέτει όλο το προιόν της ανεξάρτητα από την περιοχή και τη δράση των ανταγωνιστών. Ακόμα περισσότερο η περιοχή προσφοράς προσδιορίζεται ενδογενώς από το μοντέλο. Με δεδομένες αυτές τις υποθέσεις, αναζητείται ο άριστος τόπος εγκατάστασης που είναι το σημείο όπου ελαχιστοποιείται το κόστος.

Αντίθετα, άλλοι συγγραφείς, θεώρησαν ότι η ζήτηση μεταβάλλεται, αλλά υπέθεσαν ότι τα κόστη παραμένουν σταθερά (Fetter, 1924). Αργότερα, το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε σε περιπτώσεις όπου οι περιοχές αγοράς είναι χωρικά διαχωρισμένες καθώς και στην επι- λογή του τόπου εγκατάστασης με κριτήριο τη μεγιστοποίηση των πωλήσεων (προσέγγιση του τόπου αγοράς).

Μια άλλη ομάδα συγγραφέων έλαβε υπόψη της ότι η απόφαση για την επιλογή του τόπου εγκατάστασης αποτελεί αντίδραση σε αντίστοιχες αποφάσεις άλλων ααντταγωνιστών, εισάγοντας την έννοια της χωρικής αλληλεξάρτησης (locational interdependence), όπου ο άριστος τόπος για μία επιχείρηση μεταβάλλεται ανάλογα με την στρατηγική των άλλων μονάδων. Η ομάδα αυτή, με πρώτο τον Hotteling (1929), υπέθεσε μηδενικά κόστη και έτσι προυσιάζει ομοιότητες με την προσέγγιση του τόπου αγοράς. Ο Losch (1954) διατυπώνει μία γενική θεωρία, συνδυάζοντας αυτές τις προσεγγίσεις.
Η θεωρία αυτή όμως τείνει να αφορά περισσότερο τις εμπορικές επιχειρήσεις παρά την μεταποίηση.

Ο Losch στην πραγματικότητα θεώρησε ότι ο επιχειρηματίας, σκεπτόμενος ορθολογικά, θα επιλέξει εκείνον τον τόπο εγκατάστασης όπου μεγιστοποιούνται τα κέρδη. Ετσι ούτε η ζήτηση, ούτε τα κόστη παρουσιάζουν συνέχεια στο χώρο όπως υποθέτουν οι θεωρίες της ελαχιστοποίησης του κόστους και της χωρικής αλληλεξάρτησης. Παρά ταύτα, υποστήριξε ότι είναι αδύνατο να κατασκευαστεί ένα μοντέλο το οποίο χωρίς αυτές τις υποθέσεις να οδηγεί στη μεγιστοποίηση της διαφοράς του συνολικού κόστους από τα συνολικά έσοδα. Ο Greenhut (1956, 1963) όπως και ο Isard (1956) προσπάθησαν να ακολουθήσουν αυτές τις κατευθύνσεις και να δημιουργήσουν περισσότερο φιλόδοξες

θεωρητικές κατασκευές που να ενσωματώνουν τις μεταβλητές οι οποίες επηρεάζουν τόσο τα έσοδα όσο και τα κόστη (Stafford 1972).

Κεντρική αντίληψη στην κανονιστική προσέγγιση είναι η έννοια του ανθρώπου που λαμβάνει οικονομικές αποφάσεις, αναφέρεται δε σε εκείνον που είναι επιφορτισμένος με την επιλογή του τόπου εγκατάστασης. Χαρακτηρίζεται από την επιδίωξη του να μεγιστοποιεί τα κέρδη του και την πλήρη γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος στο οποίο κινείται. Η δυνατότητα αυτή περιλαμβάνει τόσο την πρόβλεψη της δράσης των ανταγωνιστών όσο και την πρόληψη μελλοντικών γεγονότων. Στην πραγματικότητα, κανένα άνθρωπος δεν μπορεί να έχει τέτοιες δυνατότητες και έτσι ακόμα και αν όλες οι άλλες απλουστευτικές υποθέσεις πληρούνται, η εφαρμογή των κανονιστικών μοντέλων παραμένει αδύνατη.
Ο Greenhut (1963) ασχολήθηκε με το πρόβλημα αυτό, αλλά διατήρησε τις παραδοχές για τον χαρακτήρα του ανθρώπου που λαμβάνει τις αποφάσεις χωροθέτησης.

Αλλοι συγγραφείς επιχείρησαν να μετριάσουν αυτές τις υπεράνθρωπες δυνατότητες, διατηρώντας όμως τη βασική επιδίωξη των κανονιστικών μοντέλων για την αναζήτηση του άριστου τόπου εγκατάστασης. Ο Raawstron (1958) διατύπωσε την άποψη των χωρικών περιθωρίων κέρδους (spatial margins to profitability) τα οποία η επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί επικερδώς. Η ιδέα αυτή αναπτύχθηκε από τον Smith (1966,1981) που τη συνδύασε με τις θεωρίες της χωρικής αλληλεξάρτησης και της ελαχιστοποίησης κόστους. Τα μοντέλα του Smith αντικατέστησαν τη θεωρητική κατασκευή της μιας και μοναδικής άριστης θέσης, στην οποία μεγιστοποιούνται τα κέρδη, με μία ευρύτερη περιοχή μέσα στα όρια της οποίας η συνέχεια της λειτουργίας της επιχείρησης εξασφαλίζεται από την ύπαρξη επαρκών κερδών. Οι απόψεις αυτές δέχτηκαν κριτική από εκείνους που υποστήριξαν ότι τα χωρικά όρια δεν έχουν πρακτική σημασία αφού ο προσδιορισμός τους είναι εξίσου δύσκολος με τον εντοπισμό του τόπου εγκατάστασης με κριτήριο την μεγιστοποίηση των κερδών (Bater and Walker, 1970 Taylor, 1970).

Ο Smith (1981,) παρατήρησε ότι αυτές οι αντιλήψεις "παραμένουν μία τυπική επέκταση της παραδοσιακής θεωρίας χωρίς να αποτελούν έναν οδηγό για την πρακτική των επιχειρήσεων".
Εν τούτοις, η ταχύτατη οικονομική ανάπτυξη της δεκαετίας του 1960 που συνοδεύτηκε από ένα εξαιρετικό όγκο επενδύσεων σε νέες περιοχές της Δυτικής Ευρώπης, της Βόρειας Αμερικής και της Ιαπωνίας, αναζωογώνησε το ενδιαφέρον τόσο σε ακαδημαικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο πολιτικής, σχετικά με τους παράγοντες που προσδιορίζουν την επιλογή του τόπου εγκατάστασης. Τα κανονιστικά μοντέλα αποδείχτηκαν μειωμένης σημασίας.
Οι κυβερνήσεις ενδιαφέρθηκαν να ασκήσουν επιρροή στην κατανομή των επενδύσεων στον χώρο, έτσι ώστε αυτή να εναρμονίζεται με τους σκοπούς της περιφερειακής πολιτικής τους.
Επρεπε λοιπόν να εστιάσουν την προσοχή τους στο πως λαμβάνονται αποφάσεις στην πραγματικότητα, παρά στο πως θα έπρεπε να λαμβάνονται θεωρητικά, όπως υποδεικνύουν οι κανονιστικές προσεγγίσεις.

2.4.2 Θεωρία Χωροθέτησης.

Η εργασία του Weber, η οποία εκδόθηκε το 1909 με τον τίτλο Uber der Standort der Industrien και μεταφράστηκε στα Αγγλικά το 1929 (Weber, 1929), θεωρείται ως το σημείο εκκίνησης των μελετών χωροθέτησης των βιομηχανιών. Η εργασία αυτή αντανακλά τις οικονομικές συνθήκες της περιόδου κατά την οποία γράφτηκε και θα πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα των ιδιαίτερα σημαντικών μεταβολών που συνέβησαν στον κλάδο της μεταποίησης κατά τα πρώτα χρόνια του αιώνα. Ο Weber έκανε διάκριση μεταξύ βιομηχανιών προσανατολισμένων προς τις πρώτες ύλες (material oriented) και βιομηχανιών προσανατολισμένων προς τις αγορές (market oriented). θεώρησε ότι το κόστος επεξεργασίας των πρώτων υλ;ών μπορεί να ενθαρρύνει ένα εργοστάσιο να χωροθετηθεί κοντά στην πηγή τους. Αυτό εξαρτάται από τη φύση των πρώτων υλών, οι οποίες, σύμφωνα πάντα με τον Weber, μπορούν να

βρίσκονται διάσπαρτες (ubiquities) σε κάθε σημείο του χώρου στην ίδια περίπου τιμή είτε, να βρίσκονται εντοπισμένες (localized) μόνο σε ορισμένες περιοχές. Οι δεύτερες μπορούν να διακριθούν επί πλέον σε αυτές που το συνολικό τους βάρος μετατίθεται στο τελικό προιόν (pure) και σε εκείνες που χάνουν βάρος κατά την διάρκεια της επεξεργασίας (gross). Οι πρώτες ύλες που έχουν φθορά στην διάρκεια επεξεργασίας του προιόντος, έλκουν τις βιομηχανίες στις περιοχές όπου ευρίσκονται, καθιστώντας τες βιομηχανίες προσανατολισμού προς τις πρώτες ύλες. Από την άλλη η διαθεσιμότητα κάποιων πρώτων υλών σε κάθε σημείο του χώρου, ενθαρρύνει την χωροθέτηση των βιομηχανιών που τις χρησιμοποιούν πλησίον των αγορών όπου διαθέτουν τα προιόντα τους.

Οι απόψεις αυτές συνιστούν και σήμερα μία κατεύθυνση για την ανάλυση της χωροθέτησης ορισμένων κλάδων, ενώ ο Smith επιχείρησε το 1955 μία εφαρμογή αυτών των απόψεων του Weber, αναλύοντας την κατανομή στο χώρο της Βρεταννικής Βιομηχανίας.
Οι εντοπισμένες πρώτες ύλες που χάνουν βάρος στη διάρκεια της επεξεργασίας τους είναι ύλες που παράγονται από τον πρωτογενή τομέα και η απώλεια βάρους παρατηρείται στα πρώτα στάδια της επεξεργασίας τους, αν και η χρήση νέων τεχνολογιών τείνει να μειώνει το ποσοστό του βάρους που χάνεται όταν οι πρώτες ύλες αυτές υπόκεινται σε επεξεργασία. Η απώλεια αυτή είναι και η αιτία που τα εργοστάσια κατεργασίαας χαρτομάζας ή αξιοποίησης σιδηρομεταλλευμάτων, όπως και οι μονάδες κατάψυξης και συσκευασίαας φρούτων, λαχανικών και ψαριών ή ακόμα τα σφαγεία βρίσκονται συχνά κοντά στις πηγές των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν.

Η ανάλυση του Weber για το κόστος μεταφοράς, στο οποίο περιλαμβάνει τόσο το κόστος για την μεταφορά των πρώτων υλών στο σημείο επεξεργασίας, όσο και το κόστος για την μεταφορά του τελικού προιόντος στο σημείο αγοράς, συνοδεύεται από την παραδοχή ότι το κόστος επεξεργασίας ενός προιόντος επηρεάζεται από μια συγκεκριμένη μεταβλητή: το επίπεδο των μισθών, το οποίο μπορεί να διαφέρει από περιοχή σε περιοχή, όπως εξ άλλου και η παραγωγικότητα της εργασίας. Ο Weber θεωρεί ότι οι διαφοροποιήσεις

αυτές παραμένουν σταθερές, τουλάχιστον βραχυχρόνια και σημειώνει ότι η διαφοροποίηση του επιπέδου των μισθών ανάμεσα στις περιφέρειες οφείλονται στην ύπαρξη οικισμών η οποία προσιορίζει και την διαθεσιμότητα του εργατικού δυναμικού. Στην ανάλυση του, η εργασία είναι ομοιογενής και δεν παρουσιάζει κινητικότητα. Οι υποθέσεις αυτές τον οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι υπάρχουν περιοχές που παρουσιάζουν πλεονεκτήματα από την άποψη του χαμηλού εργατικού κόστους, οι οποίες δεν είναι κατανάγκη και οι περιοχές του ελάχιστου μεταφορικού κόστους.

Ο Weber επηρέασε ίσως περισσότερο από κάθε άλλο συγγραφέα της πρώτης περιόδου τη διαμόρφωση της κανονιστικής θεωρίας χωροθέτησης.
Εντούτοις, άλλοι προχώρησαν περισσότερο ξεπερνώντας τη μελέτη του κόστους και θεωρώντας ότι και η ζήτηση μεταβάλεται από περιοχή σε περιοχή. Ο Losch (1954) θεώρησε ότι το σημείο ελάχιστου κόστους δε ταυτίζεται με το σημείο κέρδους το οποίο επιδιώκει ο επιχειρηματίας. Σημείωσε ότι κάθε σημείο εγκατάστασης συνεπάγεται ότι η επιχείρηση ασκεί ένα μονοπωλιακό έλεγχο σε μία περιοχή. Η ενσωμάτωση του κόστους μεταφοράς σε αγορές που βρίσκονται σε διαφορετικές αποστάσεις αυξάνει την τιμή του προιόντος ανάλογα με την απόσταση και κατά συνέπεια μειώνει την ποσότητα που ζητείται μέχρι ότου αυτή μηδενιστεί σε κάποιο απομακρυσμένο σημείο.

2.4.3. Μεταφορικά Κόστη

Το κόστος μεταφοράς και η επίδραση του στην παραγωγική διαδικασία καθώς και η διανομή των προιόντων στα σημεία όπου συγκεντρώνεται η ζήτηση, αποτέλεσαν τα βασικά σημεία αναφοράς της θεωρίας χωροθέτησης. Ομως, η έμφαση που δίνει ο Weber στο κόστος μεταφοράς δεν συνοδεύεται από ιδιαίτερα ρεαλιστικές υποθέσεις, αφού υπέθεσε ότι αυτό είναι ανάλογο του βάρους του μεταφερόμενου προιόντος ή της πρώτης ύλης και της απόστασης η οποία διανύεται κατά τη μεταφορά. Ιδιαίτερα σημαντική, στο ζήτημα αυτό, είναι η συμβολή του Hoover (1948,) ο οποίος επισημαίνει την ανάγκη να γίνει διάκριση ανάμεσα στα

διαφορετικά μέσα μεταφοράς και στον ανταγωνισμό που αναπτυσσεται μεταξύ τους. Σημειώνει επίσης, ότι τα μεταφορικά κόστη εκτός από τις τιμές ναύλωσης θα πρέπει να περιβάλλουν και την τιμή άλλων υπηρεσιών, όπως είναι η ασφάλεια και η ταχύτητα μεταφοράς, Παιρετέρω, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η πραγματική κατάσταση του δικτύου μεταφοράς, αφού η υποδομή των μεταφορών είναι ακριβή ή δεν μπορεί να υπάρξει σε ορισμένες περιοχές (Alexander, 1958).

Η σύγχρονη πραγματικότητα επισημαίνει κάποιες ιδιαιτερότητες οι οποίες αμβλύνουν τη δυνατότητα εφαρμογής της θεωρίας του Weber:

1. Περιοχές ανάπτυξης της βιομηχανίας μέσα σε μεγάλες πόλεις, όπως το Chicago, οι οποίες παρουσίασαν γρήγορη ανάπτυξη στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα, βρίσκονταν συχνά κοντά σε πλωτούς ποταμούς, ή σιδηροδρομικές γραμμές (Falew and Moses, 1972). Σήμερα όμως οι οδικές μεταφορές είναι περισσότερο σημαντικές και η βελτίωση του οδικού δικτύου στις ανεπτυγμένες χώρες έχει ήδη συντελεστεί.

2. Κομβικά σημεία στα οποία συναντώντα μέσα ταχείας μεταφοράς, αποτελούν ελκτικά σημεία για τις βιομηχανικές δραστηριότητες, κυρίως αυτές που σχετίζονται με την διανομή του προιόντος (McKinnon, 1983).

3. Σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπου η υποδομή μεταφορών είναι περιορισμένη, η ελκτική δύναμη λίγων περιοχών που παρουσιάζουν κάποια στοιχειώδη υποδομή είναι ακόμα μεγαλύτερη.

4. Υπάρχουν ακόμα φυσικοί παράγοντες σε ορεινές περιφέρειες που αποτρέπουν την εγκατάσταση μονάδων λόγω του υψηλού κόστους κατασκευής τους ή της περιορισμένης υποδομής μεταφορών.Ετσι, γίνεται αντιληπτή η συμβολή των μεταφορών στη χωροθέτηση των επιχειρήσεων, αφού αυτές συνιστούν ύπαρξη ευκαιριών για μία επιχείρηση σε ορισμένες περιοχές.

Αυτές οι διαφορές που υφίστανται σε χωρικό επίπεδο αντανακλώνται στις διαφορές στο κόστος. Οι περισσότερες

επιχειρήσεις, δεν μπορούν να σχεδιάσουν δικούς τους δρόμους ή σιδηροδρομικά δίκτυα και προσαναττολίζονται σε σημεία όπου υπάρχει πυκνό δίκτυο υποδομών όπου ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται δίνει εναλλακτικές δυνατότητες και διατηρεί το κόστος σε χαμηλό επίπεδο. Μεγάλα βιομηχανικά κέντρα έχουν την δυνατότητα να παρέχουν ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών μεταφοράς και σε χαμηλότερο κόστος, απ ότι τα μικρότερα.
Αυτό οφείλεται στις οικονομίες κλίμακας που αναπτύσσονται σε αυτά, αφού γίνεται δυνατή η πλήρης χρησιμοποίηση των μέσων μεταφοράας, που σημαίνει μικρότερο κόστος για τους μεταφορείς, κάτι που δεν είναι πάντοτε εύκολο να συμβεί στα μικρότερα κέντρα. Αν και ο συστηματικός υπολογισμός των οικονομιών που επιτυγχάνονται δεν είναι εύκολος, οι διάφορές στο κόστος ανάμεσα στις περιοχές δείχνουν να είναι σημαντικές (Nelson, 1973, Lowe and Moryadaaw 1975).

Η ανάλυση του Weber δε λαμβάνει επίσης υπόψη την τάση που παρατηρείται για μείωση του κατά μονάδα βάρους του κόστους μεταφοράς, όσο αυξάνεται η διαδρομή. Αυτό οφείλεται στο σταθερό κόστος το οποίο επιμερίζεται αναλογικά σε ολη την απόσταση που διανύεται και έτσι προκύπτει ένα χαμηλότερο κόστος ανά χιλίομετρο όταν η απόσταση αυτή μεγαλώνει. Στην περίπτωση κυρίως των θαλασσίων μεταφορών και λιγότερο των σιδηροδρομικών, η μεταβολή αυτή του κόστους είναι σημαντική. Δεδομένου ότι η κατασκευή λιμανιών, σιδηροδρομικών δικτύων ή αποθηκευτικών χώρων συνεπάγεται σημαντικό κόστος, η διαφοροποίηση του μεταφορικού κόστους ανάλογα με την απόσταση ενθαρρύνει την πραγματοποίηση μακρύτερων ταξειδιών, παρά τις συχνότερες μεταφορές, σε πλησιέστερες αποστάσεις. Για παράδειγμα, σύμφωνα με την ανάλυση Weber, είναι δυνατή η εγκατάσταση της επιχείρησης στο σημείο ελάχιστου κόστους, το οποίο δεν ταυτίζεται ούτε με την περιοχή προσφοράς πρώτων υλών, ούτε με την περιοχή αγοράς, αλλά είναι ένα ενδιάμεσο σημείο.
Στην πραγματικότητα, αυτό είναι μάλλον απίθανο να συμβεί εξαιτίας των μεταφορικών αναγκών, εκτός εάν υπάρξουν οι επιβεβλημένες μεταβολές στο μεταφορικό δίκτυο όπως η δημιουργία ενός λιμανιού.

Τα λιμάνια σε ορισμένες περιπτώσεις διευκολύνουν την διακίνηση προιόντων που έχουν ορισμένα χαρακτηριστικά, όπως τα δημητριακά, τα ζαχαρότευτλα ή το πετρέλαιο (Holey and Pinder, 1981).
Ταυτόχρονα, η διάδοση των φορτηγών ως μεταφορικού μέσου από το 1954, συντέλεσε στη μεγαλύτερη ευελιξία των μεταφορών, αφού η πλήρης χρησιμοποίησή τους αντιστοιχεί σε πολύ μικρότερη ποσότητα προιόντων από ότι τα πλοία ή οι σιδηρόδρομοι. Ετσι, τα μειονεκτήματα του ενδιάμεσου τόπου εγκατάστασης αμβλύνονται.

Δύο ακόμα τάσεις που επικράτησαν τον εικοστό αιώνα επηρεάζουν την σχέση μεταξύ κόστους μεταφοράς και επιλογής του τόπου εγκατάστασης.Η πρώτη αφορά την ταχύτερη αύξηση του μεταφορικού κόστους στην περίπτωση της μεταφοράς έτοιμων προιόντων απ ότι στην περίπτωση των πρώτων υλών.

Η διαφοροποίηση των τιμών μεταφοράς είναι μία παλιά πρακτική που ευνοεί κυρίως τις μεταφορές πρώτων υλών δια θαλάσσης οι οποίες γίνονται σε χαμηλότερες τιμές. Η μεταφορά πρώτων υλών δεν απαιτεί ιδιαίτερη ασφάλεια και προσοχή κατά το ταξείδι και μπορεί να συνεπάγεται υψηλές οικονομίες κλίμακας που συνδέονται με μεγάλου μεγέθους μεταφορικά μέσα για την απευθείας μεταφορά από σημείο σε σημείο. Το αυξανόμενο μέγεθος των φορτηγών πλοίων που μεταφέρουν εμπορεύματα όπως σίδηρο ή πετρέλαιο διαπλέοντας τους ωκεανούς, επιδρά στον τόπο εγκατάστασης των εργοστασίων χάλυβα και των διυλιστηρίων. Η εντυπωσιακή επέκταση των μονάδων διύλισης στην Δυτική Ευρώπη και την Ιαπωνία, κατά τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, υπήρξε το αποτέλεσμα της εμφάνισης των τεράστιων φορτηγών πλοίων που μείωσαν το κόστος μεταφοράς της πρώτης ύλης από τις πηγές της στην Μέση Ανατολή (Frankel and Newton, 1968).

Ταυτόχρονα όμως, το κόστος μεταφοράς ίσων ποσοτήτων προιόντων διύλισης παραμένει σημαντικά υψηλό, γεγονός που ενθαρρύνει την εγκατάσταση κοντά στις περιοχές αγοράς παρά στις πηγές της πρώτης ύλης. Στο τυπικό αυτό παράδειγμα θα πρέπει να προστεθεί ότι η μεταφορά ορισμένων προιόντων απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή που αντιστοιχεί σε αύξηση των ασφαλίστρων και άρα

περαιτέρω επιβάρυνση της τιμής. Ετσι η τάση που επικρατεί είναι η μεταφορά της πρώτης ύλης στα σημεία κατεργασίας που βρίσκονται κοντά στις περιοχές αγοράς και ο περιορισμός της μεταφοράς έτοιμου προιόντος.

Η δεύτερη τάση είναι η μείωση της αναλογίας του μεταφορικού κόστους στο συνολικό, γεγονός που σημαίνει και την μείωση της σημασίας του για την επιλογή του τόπου εγκατάστασης.

Σε αυτή τη παρατήρηση θα πρέπει να προστεθεί και η μείωση των μονάδων που παράγουν ολοκληρωμένα προιόντα που ενισχύει περαιτέρω αυτή την μείωση της σημασίας των μεταφορικών. Τέτοιες επιχειρήσεις δεν γνωρίζουν στην πραγματικότητα ποιό είναι το κόστος μεταφοράς τους, που συνήθως ενσωματώνεται στην τιμή αγοράς των εισροών τους. Βέβαια, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο ακριβής προσδιορισμός του κόστους μεταφοράς είναι αναγκαίος. Πρόκειται κύρια για τις επιχειρήσεις που παράγουν καταναλωτικά αγαθά τα οποία πωλούνται σε ευρύτατα διεσπαρμένες αγορές.

2.5. ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Η έννοια και ο ορισμός της Ρύθμισης.

Ρύθμιση ορίζεται σαν κυβερνητική επιβολή όπως ο J. Stick αναφέρει, κανόνων και ελέγχων που έχουν σαν στόχο να διευθύνουν, να περιορίσουν ή να αλλάξουν την οικονομική συμπεριφορά των ατόμων και των επιχειρήσεων, και η οποία ακολουθείται από ποινές για την μή εφαρμογή ("The Economics of Government Regulation" J. Stick 1990).
Στον οικονομικό τομέα η έμφαση της ρύθμισης, αντιπαραβάλλεται στην κοινωνική και ηθική συμπεριφορά. Η οικονομική συμπεριφορά αναφέρεται στην παραγωγή, διανομή, και κατανάλωση ως δραστηριοτήτων της οικονομίας.

Ετσι η ρύθμιση ενός οικονομικού συστήματος υποδηλώνει το σύνολο των διαδικασιών που διέπουν την κατανομή των συντελεστών

παραγωγής, την χρησιμοποίησή τους και την διανομή των εισοδημάτων "Linflation dams la regulation des economies capitalistes" J.P.Benassy, Cordes 1977.

Η ρύθμιση επηρεάζει επίσης τις επιλογές των παραγωγών, διανεμητών και καταναλωτών σύμφωνα πάντα με τον J. Stick. Οι κανόνες και οι περιορισμοί που τίθενται από την Κυβέρνηση συχνά έχουν σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό των επιλογών σ' αυτούς τους ποικίλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας.

Η έννοια της ρύθμισης, σύμφωνα με τον R. Boyer, υποδηλώνει το σύνολο των μηχανισμών που δρούν από κοινού για την ολική αναπαραγωγή του συστήματος, λαμβάνοντας υπ' όψη την κατάσταση των οικονομικών δομών και των κοινωνικών μορφών. Στην ρύθμιση αυτή εντοπίζονται οι ρίζες της βραχυπρόθεσμης και μεσοπρόθεσμης δυναμικής.

Από την πλευρά της , η δυναμική της πολύ μακροχρόνιας περιόδου δεν προκύπτει απολώς από την αλληλοδιαδοχή των όποιων διακυμάνσεων, αλλά παρεμβάλλει επιπλέον με καθοριστικό τρόπο τους πολιτικούς και κοινωνικούς ανταγωνισμούς, οι οποίοι, παρ' όλο που προσδιορίζονται κατά ένα μέρος από την δυναμική της συσσώρευσης, δεν εξαντλούνται ωστόσο σ' αυτήν. "La crise actuelle: une mise en perspective historique" R. Boyer CEP 7/8 1979.
"Regulation des economies capitalistes et infation" R. Boyer, R.M. Gelpi 1979.
Μπορούμε έτσι να δεχθούμε ότι με τον όρο ρύθμιση εννοούμε την δυναμική διαδικασία προσαρμογής της παραγωγής και της κοινωνικής ζήτησης, δηλαδή ένα σύνολο οικονομικών προσαρμογών που συνδέονται μ' ένα σχηματισμό κοινωνικών σχέσεων, θεσμικών μορφών και δομών.

Οι επιλογές που μπορούν να προσδιοριστούν από τις δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς επηρεάζονται ή τροποποιούνται μέσω ενός διοικητικού μηχανισμού.

Οι επιλογές και ο τρόπος με τον οποίο αυτές προσβάλλονται, περιλαμβάνουν:

α. τιμές αγαθών και υπηρεσιών και τομείς παραγωγής.

β. παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών - επηρεασμένη από την εγκαθίδρυση περιορισμών, απαιτήσεων ή συνθηκών κυβερνητικών κανόνων και επίπεδα συνθηκών εργασίας

γ. η ποιότητα και τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα αγαθών και υπηρεσιών - ελεγχόμενα από τον οργανισμό ποιότητας περιορισμοί και απαγορεύσεις σε ποικίλα προϊόντα κ.λ.π.

δ. η διανομή και το μάρκετινγκ αγαθών και υπηρεσιών

Από την άλλη πλευρά βέβαια υπάρχει και η άποψη ότι ρύθμιση εννοούμε τον τρόπο με τον οποίο η ενότητα επιβάλλεται μέσα από την πάλη των στοιχείων.

Ετσι όπως ο G.Canguilhem αναφέρει, ρύθμιση είναι η προσαρμογή, σύμφωνα με κάποιο κανόνα ή πρότυπο ενός μεγάλου αριθμού κινήσεων ή πράξεων και των αποτελεσμάτων ή προϊόντων τους που η ποικιλία ή η σειρά διαδοχής τους τα καθιστά κατ' αρχήν ξένα μεταξύ τους.

Τύποι της Ρύθμισης

Ρύθμιση τιμών (Price Regulation)

Αυτός ο τύπος συναντάται κυρίως στις βιομηχανίες που χαρακτηρίζονται από μονοπώλια ή από υψηλό επίπεδο ατελούς ανταγωνισμού και συγκέντρωσης της αγοράς. Τέτοιες βιομηχανίες έχουν την δύναμη να χειραγωγούν τις τιμές και να τις θέτουν σε υψηλότερα επίπεδα από αυτά της ζήτησης.

Επιχειρήσεις που περιλαμβάνουν υδροηλεκτρική ενέργεια, ύδρευση και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών και μεταφορών, παραδοσιακά

θεωρούνται σαν φυσικά μονοπώλια και υπόκεινται σ' αυτήν την κατηγορία της ρύθμισης.

Αλλά οι κυβερνήσεις παρεμβαίνουν να ρυθμίσουν την αύξηση των τιμών των υπηρεσιών ευκαιριακά, όπως ενοίκια σπιτιών, τιμές ενέργειας όταν αυτή η κοινή ωφέλεια βρίσκεται υπό αγοραστική πίεση. Περιορισμοί στις αυξήσεις τιμών επιβάλλονται δια μέσου πολιτικής των μισθών και εφαρμογής τιμών ελέγχου σαν ευκαιριακά μέτρα που θα χτυπήσουν τον πληθωρισμό.

Αδειες και Ναυλώσεις (Licences and Charters).

Δια μέσου χορήγησης αδειών, η Κυβέρνηση μπορεί είτε να επιτρέψει είτε να αρνηθεί σε έναν ιδιώτη το δικαίωμα να κάνει μιά εργασία και μπορεί να ελέγχει τον τόπο εγκατάστασης της δουλειάς. Σε πολλές δραστηριότητες επιβάλλονται απαγορεύσεις ως προς τον επιτρεπόμενο αριθμό και τους τύπους των εισερχομένων σε ειδικό τύπο επιχείρησης όπως τράπεζες, τηλεόραση, ραδιόφωνο και τηλέφωνο.
Σύμφωνα με τις άδειες που χορηγούνται σε μερικές απ'αυτές τις επιχειρήσεις ορίζεται η λειτουργία τους π.χ. περιορισμένος αριθμός τηλεοπτικών σταθμών στον Καναδά.

Προώθηση του Ανταγωνισμού (Promotion of Completion).

Κεντρικός στόχος της Κυβερνητικής Ρύθμισης είναι η προώθηση του ανταγωνισμού της αγοράς και η εμπόδιση περιοριστικών πρακτικών όπως προσυνεννοήσεων, καθορισμού τιμών, φραγμούς εισδοχής και αθέμιτου ανταγωνισμού.

Το σύστημα αγοράς είναι βασικό στις οικονομίες των περισσοτέρων Δυτικών Δημοκρατιών όπου δίδεται έμφαση στις ελεύθερες επιχειρήσεις. Αλλά μια ιδανική λειτουργία της δικονομικής αγοράς απαιτεί ανταγωνισμό όπως αυτός αντιπαραβάλλεται στο μονοπώλιο.

Οι Κυβερνήσεις έχουν αναλάβει την υποχρέωση να παρακολουθούν τις λειτουργίες του συστήματος της αγοράς και να εισάγουν ρυθμίσεις ανταγωνισμού.

Standards.

Η επιβολή standards αποτελεί πολύ ενδιαφέροντα τύπο κυβερνητικής ρύθμισης, η οποία εξυπηρετεί την προστασία του εξατομικευμένου καταναλωτή, εργάτη και κοινωνίας. Τα standards πρέπει να σχετίζονται με το περιεχόμενο της ποιότητας των προϊόντων, τις συνθήκες παραγωγής, και άλλες οπτικές οικονομικής δραστηριότητας. Αυτός είναι ένας τρόπος ρύθμισης που οριοθετεί τις επιλογές ειδικά στην παραγωγή και διανομή διαδικασιών.

Τελικά οι κυβερνήσεις προσπαθούν να επιβάλλουν standards για την προστασία του περιβάλλοντος, περιορίζοντας τις πηγές ρύπανσης στην γη, αέρα και νερό.

Οικονομική και Κοινωνική Ρύθμιση (Economic and Social Regulation).

Η οικονομική ρύθμιση είναι ένας όρος που έχει χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει τον πρόσφατο τύπο Κυβερνητικής ρύθμισης, όπου οι ρυθμίσεις αναφέρονται σε βιομηχανικές πρακτικές (τιμές, μάρκετινγκ και ανταγωνισμός). Οι ρυθμίσεις έχουν απ' ευθείας επίπτωση στην δομή και τις πρακτικές της βιομηχανίας και συνήθως αποτελούν βοηθητικό παράγοντα ειδικών βιομηχανιών και αγορών (old style regulation).

Η κοινωνική ρύθμιση είναι ο όρος που έχει χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει αυτή την κατηγορία της ρύθμισης, η οποία δεσπόζει τις τελευταίες δεκαετίες και αναφέρεται στην ευημέρια της κοινωνίας. Η ρύθμιση αυτή της κατηγορίας εστιάζεται στις συνθήκες κάτω από τις οποίες αγαθά και υπηρεσίες παράγονται και διανέμονται (new style, new wave regulation).

The Capture Theory.

Η θεωρία της σύλληψης, στηρίχτηκε στην παρατήρηση και κατανόηση ότι μερικές ρυθμιστικές πράξεις (agency) εμφανίζονται να προβάλλουν τα ενδιαφέροντα εκείνων που υποτίθεται ρυθμίζουν π.χ. Ρυθμιστικές αποφάσεις που απαγορεύουν την εισδοχή σε μία βιομηχανία, παρέχουν λιγότερο ανταγωνισμό στην βιομηχανία και τείνουν να επαυξάνουν την μονοπωλιακή δύναμη. Αυτό βρίσκεται σε ασυμφωνία - αντιπαράθεση με το δημόσιο συμφέρον.

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτής της θεωρίας υποστηρίζεται ότι ακόμα και εάν ο αληθινός σκοπός της δημιουργίας μιας ρυθμιστική πάρξης, ήταν να υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον εκτός του ότι αυτή η πράξη υποστηρίζεται σθεναρά από την κυβέρνηση από πλευράς χρηματοδότησης και προσωπικού, πρέπει βέβαια να υπόκειται στην ρύθμιση. Η πιθανότητα ενός τέτοιου συμβάντος είναι σοβαρή εάν η ενέργεια έχει να αντιμετωπίζει μια ισχυρή και δεσπόζουσα βιομηχανία.

Μια δεύτερη αδυναμία της θέσης της θεωρίας της σύλληψης είναι το ότι δεν αναγνωρίζει τις ενέργειες των ομάδων καταναλωτών για τις διάφορες ρυθμίσεις. Ποικίλες ομάδες καταναλωτών και πολιτών οδήγησαν σε σταυροφορίες που επέβαλαν κανονισμούς και απαγορεύσεις στην παραγωγή. Η σταυροφορία του Ralph Nader και της ομάδας του είχε σαν αποτέλεσμα την επιβολή της μέγιστης οδικής ασφάλειας και όρια ρύπανσης.

Τελικά η θεωρία της σύλληψης δεν μπορεί επαρκώς να εξηγήσει τους "συλλαμβάνοντες" σε ένα πολυυπηρεσιακό ή προλυπαραγωγικό βιομηχανικό τομέα .

Πολλές υπηρεσίες ρυθμίζουν βιομηχανικούς τομείς που προβάλλουν ποικίλα ανταγωνιστικά αγαθά και υπηρεσίες. Το παράδειγμα του Οργανισμού Εθνικών Μεταφορών του Καναδά, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τις ρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών είναι ενδεικτικό. Το σύστημα μεταφορών περιλαμβάνει φυσικά τις αεροπορικές, σιδηροδρομικές και οδικές βιομηχανίες μεταφορών. Δεν είναι καθόλου

προφανές ότι οι επί μέρους τομείς των μεταφορών πέτυχαν την επιβολή του ελέγχου στον Οργανισμό ή έστω επωφελήθηκαν από αυτό.

Μια τελευταία "πρόοδος" στον Καναδά στον τομέα των μεταφορών αποτελεί η απελευθέρωση των αεροπορικών, σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών με την πρόθεση του να δημιουργηθεί εσωτερικός ανταγωνισμός στους επί μέρους τομείς των μεταφορών όπως δημιουργείται ανταγωνισμός μεταξύ των τομέων των μεταφορών.

The cartel theory of Regulation.

Ενα καρτέλ σχηματίζεται όταν μία ομάδα από επιχειρήσεις συνέρχονται με σκοπό το να κερδίσουν έλεγχο επί των τιμών και των εκροών της βιομηχανίας. Αντικειμενικός σκοπός είναι η μείωση του ανταγωνισμού και η αύξηση του κέρδους.

Το να οργανώσεις ένα επιτυχημένο καρτέλ δεν είναι εύκολο. Πρώτα για λόγους νομικούς. Στον Καναδά π.χ. και στις Η.Π.Α. τα καρτέλ αντίκεινται στην νομοθεσία κατά των τραστ και γιαυτό είναι παράνομα. Δεύτερον είναι τα προκαλούμενα κόστη της οργάνωσης των καρτελ. Επιπρόσθετα υπάρχουν και τα κόστη των ελεύθερων σκοπευτών ή των εταιρειών που δεν συμμετέχουν στο καρτελ αλλά απολαμβάνουν τα οφέλη απο τις υψηλότερες τιμές και τις περιορισμένες εκροές. Γενικά ο μεγάλος αριθμός εταιρειών σε μια βιομηχανία δημιουργεί δυσκολίες στο να σχηματιστεί ένα καρτέλ. Αυτή η θεωρία των καρτέλ δημιουργεί την βάση της θεωρίας ρύθμισης των καρτέλ.

Συμφωνήθηκε ότι ένα καρτέλ και μία ρύθμιση παράγει περίπου ίδια αποτελέσματα στον σχηματισμό ελέγχου, παραγωγής και τιμών. Σύμφωνα μ' αυτή τη θεωρία οι βιομηχανίες θα ψάξουν να βρούν την ρύθμιση όταν επιθυμούν τα οφέλη των καρτέλ αλλά βρίσκουν ότι σχηματίζοντας ένα καρτέλ είναι ή πολή δαπανηρό ή παράνομο.

Μια ευρέως ανταγωνιστική βιομηχανία, όπως η αγροτική, πρέπει να ψάξει για ρυθμίσεις παρέμβασης στις τιμές και στα επίπεδα

εισοδήματος γιατί είναι πολύ δαπανηρή η σύσταση καρτέλ. Από την άλλη πλευρά ένα μονοπώλιο ή ένα αυστηρό ολιγοπώλιο πρέπει να βρούν ρυθμίσεις για να στηρίζουν τις μονοπωλιακές θέσεις τους. Τέτοιες βιομηχανίες είναι ήδη σε θέση ν' απολαύσουν πολλά οφέλη από ένα καρτέλ έτσι θα επιθυμήσουν να εξασφαλίσουν αυτή τη θέση κλείνοντας νέες εισόδους και αποφεύγοντας την αύξηση του ανταγωνισμού. Ή αντίθετα οι κυβερνήσεις θα πάρουν πρωτοβουλία να επιβάλλουν κανονισμό σε ένα μονοπώλιο, μιας υπερσυγκεντρωμένης βιομηχανίας γιατί η κυβέρνηση φοβάται ότι η βιομηχανία, θα εκμεταλλευτεί τη θέση της σαν καρτέλ ενάντια στους καταναλωτές.

Η Θεωρία του καρτέλ προσπαθεί να εξηγήσει την παρατήρηση ότι οι υπό ρύθμιση βιομηχανίες φαίνεται να είναι οι έσχατες στο spectrum της αγοράς - ή θα ειναι πολύ ανταγωνιστικές ή θα δίδουν προτεραιότητα μονοπωλιακή στην ρύθμιση.

Το πρόβλημα μ'αυτή την θεωρία είναι ότι δεν εξηγεί πολλές περιπτώσεις ρύθμισης και μή - ρύθμισης. Λίγες ολιγοπωλιακές βιομηχανίες υπάρχουν που να μην υπόκεινται στην ρύθμιση καθ' όσον ολιγοπωλιακές και μονοπωλιακές βιομηχανίες όπως αερομεταφορές, σιδηρόδρομοι, και τηλεπικοινωνίες έχουν παραδοσιακά ρυθμιστεί, μεγάλος αριθμός άλλων ολιγοπωλιακών βιομηχανιών όπως αυτοκινητοβιομηχανίες, βιομηχανίες ηλεκτρικών συσκευών, υφασματοβιομηχανίες και βιομηχανίες τροφίμων δεν υπόκεινται στην τιμολογιακή ρύθμιση.

Ετσι η θεωρία αυτή δεν εξηγεί επαρκώς την ύπαρξη ή μή ύπαρξη ρύθμισης ούτε μας δείχνει πού η ρύθμιση μπορεί να αναμένεται και πού θα βρεθεί.

2.6. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ

Στις προηγούμενες ενότητες έγινε μία επισκόπηση των σύγχρονων θεωριών που ασχολούνται με την περιφερειακή οικονομική πολιτική με

σκοπό να τονιστεί η ιδιαίτερη σημασία που έχουν για αυτές οι μεταφορές.

Κύριο συστατικό των θεωριών αυτών αποτελεί η επίδραση του χώρου στην οικονομική συμπεριφορά των οικονομικών μονάδων και ιδιαίτερα της απόστασης σαν διάσταση του χώρου αλλά και του χώρου σαν τόπου εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο χώρος συγκροτείται από περιφέρειες (σε εθνικό επίπεδο) ή οικονομικές ενοποιήσεις (σε διεθνές επίπεδο). Το περιφερειακό πρόβλημα προκύπτει σαν αδυναμία προσέλκυσης ηγετικών κλάδων από ορισμένες περιφέρειες εξαιτίας της απουσίας στις περιφέρειες αυτές των συνθηκών που κάνουν επικερδή την ανάπτυξη τέτοιων κλάδων.

Οι απαραίτητες προϋποθέσεις που πρέπει να ισχύουν για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας (περιοχής) προσφέρουν την κατάλληλη πλατφόρμα για να αναδειχθεί η υψηλή συσχέτιση που υπάρχει μεταξύ περιφερειακής ανάπτυξης και μεταφορών. Αναμφισβήτητα η ανάπτυξη μιας περιοχής είναι και συνάρτιση των ανταλλαγών που έχει η περιφέρεια με άλλες περιφέρειες (εθνικό ή διεθνές εμπόριο).

Η σύνδεση της θεωρίας διεθνούς εμπορίου και της θεωρίας οικονομικής του χώρου επιτρέπει κατά την ανάλυση του μηχανισμού διαπεριφερειακών ροών αγαθών και υπηρεσιών να τονιστεί η συμμετοχή των υπηρεσιών μεταφοράς αλλά και της υποδομής μεταφορών στην ανάπτυξη των ροών αυτών και επομένως στην περιφερειακή ανάπτυξη και ολοκλήρωση. Η ύπαρξη υπηρεσιών και μεταφορικού κόστους εξηγεί την γεωγραφική κατανομή της παραγωγής και την κατεύθυνση των ροών του εμπορίου. Μια μείωση του μεταφορικού κόστους αποδεικνύει την τοπική σημασία των διαφορών κόστους παραγωγής μεταξύ περιφερειών.

Βελτιώσεις στο διαπεριφερειακό δίκτυο μεταφορών αλλά και στην υποδομή του συστήματος μεταφορών μιας συγκεκριμένης περιφέρειας μπορεί αλλά σε συσχετισμό των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μεταξύ των διαφόρων περιφερειών.

Η σημασία των δικτύων μεταφορών είναι πολύ μεγάλη αφού επιδρά σε τρία βασικά σημείας από τα οποία εξαρτάται η παραγωγική δραστηριότητα και κατ' επέκταση η οικονομική ανάπτυξη της περιφέρειας.

- Επιδρά καταλυτικά στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης της παραγωγικής δραστηριότητας

- Επιδρά στις στρατηγικές που διαμορφώνονται και ακολουθούνται στην ευρύτερη γεωγραφία της οικονομικής δραστηριότητας

- Αποτελούν σοβαρότατους περιορισμούς στην άσκηση της περιφερειακής πολιτικής.

Στη συνέχεια γίνεται μία προσπάθεια να συνδεθούν οι μεταφορές και η αναπτυξιακή ολοκλήρωση περιφερειών. Πιο συγκεκριμένα διερευνάται εμπειρικά ο βαθμός κατά τον οποίο οι δαπάνες για μεταφορές επιδρούν στην ολοκλήρωση χωρικών ενοτήτων όπως αυτή αντιπροσωπεύεται από την μεταβολή του Α.Ε.Π. μιας περιοχής.

2.6.1. Κοινοτικές δαπάνες για μεταφορές - Επικοινωνίες και Αναπτυξιακή Ολοκλήρωση .

Βασική υπόθεση της εργασίας είναι η ύπαρξη θετικής σχέσης μεταξύ των επενδύσεων σε μεταφορική υποδομή και στη χωρική ολοκλήρωση. Στο τμήμα αυτό επιχειρείται, κατ' αρχάς, η ποσοτική διερεύνηση του ζητήματος με αφετηρία τους πόρους των Κοινοτικών Διαρθρωτικών Ταμείων που κατευθύνονται στις μεταφορές, και με την τεχνική της πολλαπλής παλινδρόμησης. Βέβαια, η στατιστική προσέγγιση στην περίπτωση αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερη δυσκολία, λόγω μιας σειράς χαρακτηριστικών των διαθεσίμων στοιχείων. Συγκεκριμένα:

1 Από χωρική άποψη, η διερεύνηση αυτή γίνεται σε δύο επίπεδα: (α) Μεταξύ των κοινοτικών χωρών που εν όλων ή εν μέρει ανήκουν στις περιφέρειες

του Στόχου 1 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Οι περιφέρειες του Στόχου 1 είναι αυτές των οποίων το ΑΕΠ ανά κάτοικο είναι μικρότερο του 75% του κοινοτικού μέσου όρου, και (β) Μεταξύ των ελληνικών περιφερειών. Υπενθυμίζεται ότι στο Στόχο 1 ανήκουν όλες οι περιφέρειες της Ελλάδας, και άρα και η χώρα στο σύνολό της. Και στις δύο περιπτώσεις, ωστόσο ο αριθμός των χωρικών ενοτήτων είναι πολύ περιορισμένος (7 και 13, αντιστοίχως) 1, με επακόλουθο να προκύπτει μικρός αριθμός βαθμών ελευθερίας. Η πιθανότητα να προκύψουν αποτελέσματα στατιστικά σημαντικά είναι συνεπώς εκ των προτέρων περιορισμένη, και οφείλεται στη δομή των διαθέσιμων στοιχείων. Ο λόγος που επιλέχθηκε, με δεδομένο το σημείο αυτό, να γίνει η ανάλυση είναι ότι παραμένει ενδιαφέρον από ερευνητική άποψη να ελεγχθεί κατά πόσο, στο πλαίσιο του ισχυρού παραπάνω περιορισμού, μπορεί να προσεγγισθεί με στατιστικό τρόπο το ζήτημα. Πρέπει ωστόσο να γίνουν δύο σχετικές επισημάνσεις. Ο πρώτος είναι ότι η μη απόρριψη της "μηδενικής υπόθεσης" σε μια παλινδρόμηση αποτελεί ούτως ή άλλως ένα από τα ενδεχόμενα της διευρένησης. Δεν μπορεί επομένως ο κίνδυνος να συμβεί κάτι τέτοιο να αποτρέπει από τη χρήση της μεθόδου. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι στην περίπτωση αυτή δεν έπεται αυτόματα ότι δεν ισχύει και η γενικότερη ερευνητική υπόθεση που οδήγησε στη στατιστική διερεύνηση, αλλά μόνο ότι αυτή δεν επαληθεύεται στατιστικά. Η ισχύς της υπόθεσης έρευνας καθεαυτής είναι ένα άλλο ζήτημα, και μπορεί να στοιχειοθετείται με θεωρητικού συλλογισμούς ή από άλλες (εμπειρικές ή μη) αναλύσεις.

2 Ως μεταβλητή μέτρησης των διατιθέμενων από τα διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ενωσης πόρων, χρησιμοποιούμε τις δαπάνες των ΚΠΣ 1989-1993 που ανήκουν στο Στόχο 1. Η χρήση μόνο των δαπανών του Στόχου 1 απορρέει, κατ' αρχήν, από τη διαθεσιμότητα των στοιχείων. Υπάρχουν ωστόσο και δύο άλλοι λόγοι που δικαιολογούν αυτή την επιλογή. Ο πρώτος είναι ότι, ούτως ή άλλως, οι δαπάνες για τις περιοχές του Στόχου 1 αντιστοιχούν στην πλειοψηφία των πόρων που διοχετεύονται μέσω των τριών διαρθρωτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης-ΕΤΠΑ, Ευρωπαϊκό Ταμείο Γεωργικών Εγγυήσεων και Προσανατολισμού-ΕΓΤΠΕ, και Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο-ΕΚΤ), δηλαδή σε ένα ποσοστό της τάξης του 70%. Ο δεύτερος είναι ότι ο Στόχος 1 αφορά τις αναπτυξιακά καθυστερημένες περιφέρειες, δηλαδή αυτές που

παρουσιάζουν τα εντονώτερα προβλήματα ολοκλήρωσης. Αν η ανάλυση συμπεριλάμβανε και τις περιφέρειες των άλλων Στόχων (2,3,4,5α και 5β), θα υπήρχε πρόβλημα ανομοιογένειας της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας των υπό διερεύνηση περιοχών. Για τους λόγους αυτούς, ως μέτρο των κοινοτικών δαπανών λήφθηκαν οι πληρωμές που έχουν διοχετευθεί μέσω των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης στις περιφέρειες του Στόχου 1, από την έναρξη των ΚΠΣ (1989) μέχρι σήμερα. Σημειώνεται ότι στις πληρωμές αυτές συμπεριλαμβάνονται, επιπρόσθετα, και ορισμένα ποσά που είχαν χορηγηθεί πριν από το 1989, στο πλαίσιο των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων.

3 Ως κριτήριο της συμβολής στην ολοκλήρωση μιας χωρικής ενότητας θεωρήθηκε ο βαθμός επίδρασής τους στη μεταβολή του ΑΕΠ μιας περιοχής. Γίνεται επομένως η υπόθεση ότι υπάρχει αλληλεπίδραση μεταξύ ανάπτυξης και ολοκλήρωσης, με την έννοια ότι όσο περισσότερο αναπτυγμένη είναι μια περιοχή, τόσο μεγαλύτερη εσωτερική συνοχή παρουσιάζει η οικονομική της βάση, και, αντιστρόφως, όσο μεγαλύτερη εσωτερική συνοχή υπάρχει μεταξύ των διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή τόσο προωθείται συνολικά η ανάπτυξή της. Και στις δύο περιπτώσεις, η υπόθεση αυτή βασίζεται στην ύπαρξη πολλαπλασιαστικών επιδράσεων που μεγιστοποιούνται μέσω των διακλαδικών σχέσεων. Ο μεγαλύτερος αριθμός διακλαδικών σχέσεων που συνεπάγεται η αυξημένη ολοκλήρωση μεταφέρει τις πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις μιας, αρχικά εντοπισμένης σε ένα κλάδο, οικονομικής μεγέθυνσης σε μεγαλύτερο αριθμό άλλων κλάδων και επιχειρήσεων που είναι χωροθετημένοι στην ίδια περιοχή. Στην αντίστροφη περίπτωση, μια συνολική αύξηση του επιπέδου της οικονομικής δραστηριότητας (που μετράται με την αύξηση του ΑΕΠ) μεγαλώνει την τοπική ζήτηση και, συνεπώς, δημιουργεί περιθώρια οικονομιών κλίμακας και οικονομιών συγκέντρωσης, τόσο σε επίπεδο επιχείρησης όσο και σε επίπεδο κλάδου. Επομένως, η αύξηση του ΑΕΠ δημιουργεί προϋποθέσεις κάλυψης από την τοπική αγορά υπηρεσιών και προϊόντων που προγενέστερα έπρεπε να εισαχθούν.
Το παραπάνω σκεπτικό βασίζεται σε κάποιες θεωρητικές τοποθετήσεις , και επαληθεύεται άλλωστε εν γένει, και από τη διεθνή εμπειρία. Παράλληλα, υπάρχει ένα δεύτερο στοιχείο που συνηγορεί υπέρ της ύπαρξης σχέσης μεταξύ ολοκλήρωσης και ανάπτυξης, το οποίο είναι περισσότερο

εντοπισμένο, γεωγραφικά και χωρικά. Το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ενωση βρίσκεται σήμερα στη φάση της δημιουργίας της ενιαίας αγοράς, αυξάνει εξ ορισμού τη σημασία της ολοκλήρωσης για την ανάπτυξη και, ουσιαστικά, η ίδια η οικονομική θεμελίωση της σκοπιμότητας της ευρωπαϊκής ενοποίησης βασίζεται σε μια τέτοια υπόθεση. Η μεγάλη σημασία που έχει δοθεί στη διαδικασία της σύγκλισης αποτελεί, ακριβώς, μια συνέπεια αυτής της κατάστασης και ταυτόχρονα μια αναγνώριση του ότι ένας χαμηλός βαθμός εσωτερικής ολοκλήρωσης λειτουργεί αρνητικά όσον αφορά τις αναπτυξιακές προοπτικές, τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Με βάση τις παραπάνω αναλύσεις, χρησιμοποιούμε ως μέτρο της ολοκλήρωσης τη μεταβολή του ΑΕΠ των υπό διερεύνηση χωρικών ενοτήτων (χωρών ή περιφερειών).

4 Οσον αφορά την ανάλυση σε επίπεδο κοινοτικών χωρών, τα διαθέσιμα στοιχεία επέτρεψαν τον εντοπισμό των πληρωμών που διοχετεύθηκαν σε μέτρα στον τομέα των μεταφορών και των επικοινωνιών. Η σχετική ανάλυση δεν αφορά επομένως το σύνολο των πληρωμών του ΚΠΣ.

Οσον αφορά, αντίθετα, την ανάλυση σε επίπεδο ελληνικών περιφερειών, τα διαθέσιμα στοιχεία επέβαλαν μια διαφορετική προσέγγιση. Συγκεκριμένα:

- Δεν είναι δυνατή η κατανομή ανά περιφέρεια των δαπανών του εθνικού σκέλους του ελληνικού ΚΠΣ. Κάτι τέτοιο θα είναι ενδεχομένως διαθέσιμο μόνο μετά την ex-post αξιολόγηση του ΚΠΣ, περί το τέλος του 1994. Για το λόγο αυτό, χρησιμοποιούνται μόνο οι δαπάνες του περιφερειακού σκέλους που έχουν εξ ορισμού περιφερειακή διάσταση με επίπεδο αναφοράς τις σημερινές 13 διοικητικές περιφέρειες. Πρόκειται για (α) τις δαπάνες που διοχετεύονται μέσω των περιφερειακών Πολυταμειακών Λειτουργικών Προγραμμάτων (ΠΕΠ), τα οποία αναφέρονται στις σημερινές 13 περιφέρειες (Γενικές Γραμματείες Περιφερειών), και (β) για τις δαπάνες που διοχετεύονται μέσω των Μεσογειακών Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων (ΜΟΠ). Πρέπει να σημειωθεί ότι τα ΜΟΠ δεν αναφέρονται στις 13 αυτές περιφέρειες αλλά σε 6 γεωγραφικά διαμερίσματα υπερ-περιφερειακής κλίμακας, και η περιφερειοποίηση των δαπανών τους έγινε κατ' αναλογίαν του πληθυσμού των περιφερειών κάθε γεωγραφικού διαμερίσματος.

- Στο εσωτερικό των ΠΕΠ, δεν ήταν δυνατή η επισήμανση των πόρων που αφορούν το τομέα των μεταφορών και επικοινωνιών, επειδή αυτοί δεν διοχετεύονται μέσω αποκλειστικών μέτρων ή υποπρογραμμάτων αλλά διαχέονται σε πολλά μέτρα. Ωστόσο, στην πράξη οι πόροι που αφορούν τον τομέα αυτόν αποτελούν την πλειοψηφία, της τάξης—ανάλογα με την περιφέρεια—του 60-75%. Χρησιμοποιούνται έτσι, κατ'ανάγκην, οι πληρωμές του συνολικού ΠΕΠ, αλλά αυτές αποτελούν μια καλή προσέγγιση των πόρων που διοχετεύονται για μεταφορές και επικοινωνίες.

5 Η εξαρτημένη μεταβλητή είναι η μεταβολή του ΑΕΠ 1989-1992. Ως ανεξάρτητες μεταβλητές, πέρα από τις δαπάνες του ΚΠΣ, χρησιμοποιούνται το ΑΕΠ κατά κεφαλή κατά το έτος 1986, και η μεταβολή του ΑΕΠ στην περίοδο 1985-1988. Ο λόγος της χρήσης των δύο αυτών πρόσθετων μεταβλητών είναι ότι η μεταβολή του ΑΕΠ στην περίοδο 1989-1992 δεν μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά στις δαπάνες του ΚΠΣ. Η χρήση των πρόσθετων μεταβλητών επιτρέπει, έτσι, την ακριβέστερη διερεύνηση της επίδρασης των τελευταίων. Το μεν ΑΕΠ κατά κεφαλή το έτος 1986, δηλαδή ακριβώς πριν την έναρξη του ΚΠΣ, επιτρέπει να ληφθεί υπόψη το διαφορετικό απόλυτο επίπεδο εκκίνησης των διαφόρων περιοχών, η δε μεταβολή του ΑΕΠ στην περίοδο 1985-1986 επιτρέπει να ληφθεί υπόψη η διαφοροποίηση της σχετικής δυναμικής των περιοχών.

6 Η διερεύνηση του βαθμού συσχέτισης μεταξύ αύξησης του ΑΕΠ στην περίοδο 1989-1992 (y, εξαρτημένη μεταβλητή) και δαπανών του ΚΠΣ 1989-1992 (x1, ανεξάρτητη μεταβλητή), ΑΕΠ κατά κεφαλή 1986 (x2, ανεξάρτητη μεταβλητή) και μεταβολής ΑΕΠ 1985-1988 (x3, ανεξάρτητη μεταβλητή) έγινε με τη χρήση πολλαπλής παλινδρόμησης (multiple regression). Χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα Excel for Windows.

Διερεύνηση μέσω πολλαπλής παλινδρόμησης της σχέσης μεταξύ των δαπανών των ΚΠΣ 89-93 για βελτίωση επικοινωνιών στις χώρες του Στόχου 1 της ΕΚ και της μεταβολής του ΑΕΠ.

Σύμφωνα με τους Κανονισμούς των διαρθρωτικών Ταμείων, επιλέξιμες περιφέρειες για το Στόχο 1 στα ΚΠΣ 1989-1993 ήταν οι εξής:

Ελλάδα: το σύνολο της χώρας
Πορτογαλία: το σύνολο της χώρας
Ιρλανδία: το σύνολο της χώρας
Ιταλία: Abruzzi, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia
Γαλλία: Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα (DOM), Κορσική
Ηνωμένο Βασίλειο: Βόρειος Ιρλανδία
Ισπανία: Andalusia, Asturias, Castilla y Leon, Castilla-La Mancha, Ceuta y Melilla, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Canarias, Murcia

Συνολικά, οι περιφέρειες του Στόχου 1 περιλαμβάνουν το 22% του κοινοτικού πληθυσμού.

Τα διαθέσιμα στοιχεία παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα.

	Μεταβολή ΑΕΠ 89-92	Δαπάνες ΚΠΣ κατά κεφ. για βελτίωση επικοινωνιών, 89-92	ΑΕΠ κατά κεφαλή 86	Μεταβολή ΑΕΠ 85-88
	%	MECU	MECU	%
	y	x1	x2	x3
Ελλάδα	6,7	1456,84	46,8	8,1
Ισπανία	12	3107,61	77,2	16,3
Γαλλία	9	145,18	113,3	10,7
Ιρλανδία	20,2	668	72,3	12,6
Ιταλία	7,6	801,13	103,8	12,7
Πορτογαλία	13,2	899,21	58,1	16,1
Ην. Βασίλειο	-0,5	147,8	95,2	16,9

Πηγές

y Υπολογισμοί δικοί, βάσει στοιχείων από το CEC 1993, Πιν. 65-73

x1 Υπολογισμοί δικοί μας, βάσει της συνολικής Κοινοτικής ενίσχυσης στα ΚΠΣ (CEC 1992, σ.9, Total(3) in CSFs), και του ποσοστού των πόρων των ΚΠΣ που αφορούν τη βελτίωση των επικοινωνιών (ΕΕΚ 1991, Πιν. Π.19)

x2 CEC 1993, Statistical Annex, Πιν. I, σ. 30 (ΕΚ=100, τρέχουσες τιμές, PPS)

x3 Υπολογισμοί δικοί, βάσει στοιχείων από το CEC 1993, Πιν. 65-73

Η επεξεργασία των στοιχείων αυτών μέσω πολλαπλή παλινδρόμησης οδήγησε στην εξής εξίσωση:

y=-19,52+116,15x1 +,19x2+,42x3

Τα υπόλοιπα στατιστικά στοιχεία της παλινδρόμησης αναφέρονται στους επόμενους δύο πίνακες.

Regression Statistics	
Multiple R	0,83854233
R Square	0,703153239
Adjusted R Square	0,406306478
Standard Error	4,930866657
Observations	7

Analysis of Variance						
	df	*Sum of Squares*	*Mean Square*	*F*	*Significance F*	
Regression	3	172,7768049	57,5922683	2,368741491	0,24864	
Residual	3	72,94033796	24,31344599			
Total	6	245,7171429				
	Coefficients	*Standard Error*	*t Statistic*	*P-value*	*Lower 95%*	*Upper 95%*
Intercept	-19,5234503	17,96662659	-1,086650863	0,318906505	-76,701	37,6544
x1	116,1541116	47,01708421	2,470466078	0,048427098	-33,475	265,784
x2	0,186649573	0,136945692	1,362945929	0,221830714	-0,2492	0,62247
x3	0,412189542	0,647900471	0,636192687	0,548135726	-1,6497	2,4741

Οπως προκύπτει από τα παραπάνω δεδομένα, ο συντελεστής πολλαπλής παλινδρόμησης είναι πολύ υψηλός και ίσος με 0,83. Ο συντελεστής προσδιορισμού R2 είναι, αντίστοιχα, 0,70. Ο προσαρμοσμένος (adjusted) R2 παραμένει επίσης υψηλός: 0,40. Παρόλα αυτά, το F-statistic δεν επιτρέπει την απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης. Ο πολύ μικρός αριθμός βαθμών ελευθερίας είναι, κατά την άποψή μας και σε συσνέχεια όσων έχουν προαναφερθεί, η αιτία αυτής της κατάστασης, και όχι η έλλειψη πραγματικής συσχέτισης μεταξύ της μεταβολής του ΑΕΠ και των τριών ανεξάρτητων μεταβλητών.

Διερεύνηση μέσω πολλαπλής παλινδρόμησης της σχέσης μεταξύ των δαπανών του περιφερειακού σκέλους του ΚΠΣ 89-93 στις ελληνικές περιφέρειες και της μεταβολής του ΑΕΠ.

Τα διαθέσιμα στοιχεία για τις 13 περιφέρειες της Ελλάδας παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί. Σημειώνεται ότι το ΑΕΠ κατά κεφαλή αφορά το έτος 1988, και όχι το έτος 1986 όπως στην περίπτωση της ανάλυσης σε επίπεδο χωρών, λόγω έλλειψης σχετικών στοιχείων.

	Μεταβολή ΑΕΠ 89-92	Δαπάνες ΠΕΠ+ΜΟΠ κατά κεφ., 89-92	ΑΕΠ κατά κεφαλή 88	Μεταβολή ΑΕΠ 85-88
	%	εκατ. δρχ.	εκατ. δρχ.	%
	y	x1	x2	x3
Κρήτη	0,161434978	0,104283054	0,041527002	-0,11969112
Κ. Μακεδονία	0,049681529	0,042196532	0,045375723	0,102672293
Θεσσαλία	0,103092784	0,07250342	0,039808482	0,031914894
Νότιο Αιγαίο	0,251908397	0,102661597	0,049809886	0,224299065
Βόρειο Αιγαίο	0,125	0,089473684	0,033684211	0,066666667
Ηπειρος	0,135135135	0,112094395	0,032743363	0,067307692
Στερεά Ελλάδα	0,065420561	0,08462867	0,055440415	0,073578595
Θράκη+Α. Μακεδ.	-0,01762115	0,221254355	0,039547038	-0,11969112
Ιόνια νησιά	0,076923077	0,146596859	0,040837696	0,084507042
Δ. Μακεδονία	0,353741497	0,09556314	0,050170648	0,245762712
Δ. Ελλάδα	0,062992126	0,04985755	0,036182336	0,028340081
Πελοπόννησος	0,088353414	0,051155116	0,041089109	-0,008
Αττική	0,010783201	0,032074936	0,050014192	0,053892216

Πηγές

y Υπολογισμοί δικοί μας, βάσει στοιχείων από το Καββαδίας 1992, Πιν. Ι.1-Ι.13, σταθ. τιμές 1970

x1 CEC 1992, Πιν. 3α, στ. 3

x2 Καββαδίας 1992, Πιν. Ι.1-Ι.13, σταθ. τιμές 1970

x3 Υπολογισμοί δικοί μας, βάσει στοιχείων από το Καββαδίας 1992, Πιν. Ι.1-Ι.13, σταθ. τιμές 1970

Η επεξεργασία των στοιχείων αυτών μέσω πολλαπλή παλινδρόμησης οδήγησε στην εξής εξίσωση:

$$y=0,08+0,31x1-0,99x2+,68x3$$

Τα υπόλοιπα στατιστικά στοιχεία της παλινδρόμησης αναφέρονται στους επόμενους δύο πίνακες.

Regression Statistics	
Multiple R	0,672812269
R Square	0,45267635
Adjusted R Square	0,270235133
Standard Error	0,084898811

Analysis of Variance						
	df	*Sum of Squares*	*Mean Square*	*F*	*Significance F*	
Regression	3	0,05365242	0,01788414	2,481217557	0,12728	
Residual	9	0,064870273	0,007207808			
Total	12	0,118522694				
	Coefficients	*Standard Error*	*t Statistic*	*P-value*	*Lower 95%*	*Upper 95%*
Intercept	0,088129627	0,176511698	0,49928491	0,626606285	-0,3112	0,48743
x1	0,307646353	0,512168809	0,600673738	0,559231861	-0,851	1,46625
x2	-0,98438788	3,929330241	-0,250523072	0,806420744	-9,8732	7,90438
x3	0,681004169	0,262946717	2,589894171	0,02366252	0,08618	1,27583

Οπως προκύπτει από τα παραπάνω δεδομένα, ο συντελεστής πολλαπλής παλινδρόμησης είναι υψηλός και ίσος με 0,67. Ο συντελεστής προσδιορισμού R2 είναι, αντίστοιχα, 0,45. Ο προσαρμοσμένος (adjusted) R2 παραμένει επίσης υψηλός: 0,27. Ωστόσο, όπως και στην περίπτωση της προηγούμενης παλινδρόμησης, το F-statistic δεν επιτρέπει την απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης. Και στην περίπτωση αυτή, το πρόβλημα αποδίδεται στον μικρό αριθμό των βαθμών ελευθερίας.

Συμπεράσματα:

Το προφανές ερώτημα που τίθεται είναι κατά πόσο η απόρριψης της μηδενικής υπόθεσης και στις δύο εφαρμογές της πολλαπλής παλινδρόμησης συνεπάγεται ότι δεν ισχύει και η γενικότερη υπόθεση εργασίας περί ύπαρξης θετικής σχέσης μεταξύ των δαπανών για μεταφορική υποδομή και της χωρικής ολοκλήρωσης. Κατά την άποψή μας, το σύνολο των αναλύσεων της παρούσας εργασίας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η σχέση αυτή υπάρχει. Η σχετική βιβλιογραφία αποδέχεται την ύπαρξη τέτοιας σύνδεσης. Είναι ενδεικτική άλλωστε και η σχετικά πρόσφατη απόφαση της Ευρωπαϊκής Ενωσης για τη χρηματοδότηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων με μεγάλα ποσά. Το σκεπτικό αυτής της απόφασης έγκειται, συνοπτικά, στα εξής (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1993, Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1994: 66-67):

- Η άμεση και έμμεση συμβολή της μεταφορικής υποδομής στην αύξηση των περιφερειακών οικονομικών αποτελεσμάτων είναι κοινά αποδεκτή. Στο συμπέρασμα αυτό οδηγούν άλλωστε και οι αναλύσεις της υπάρχουσας κατάστασης. Οι ασθενέστερες οικονομικά περιφέρειες υστερούν έτσι και ως προς τους βασικούς δείκτες οδικής υποδομής: η συνολική επιφάνεια του δικτύου ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο στην Ελλάδα και την Ισπανία ανέρχεται μόλις στο 23% του κοινοτικού μέσου όρου και στην Πορτογαλία στο 42%. Επίσης, με βάση ένα σύνθετο δείκτη που παρέχει ίση στάθμιση με βάση τον πληθυσμό και την έκταση, οι τρεις αυτές χώρες χαρακτηρίζονται από έντονες ανεπάρκειες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1994: 67-69). Ως προς τη σιδηροδρομική υποδομή, εξάλλου, η Ελλάδα διαθέτει το λιγότερο αναπτυγμένο δίκτυο (στο ίδιο, 70).

- Ο χαρακτήρας "κοινής ωφέλειας" 2 των υποδομών έχει ως συνέπεια ότι, εφόσον δημιουργηθούν, εξυπηρετούν όλους με μηδενικό ή χαμηλό κόστος. Το συνολικό ποσοστό οικονομικής απόδοσης των σχετικών επενδύσεων είναι, συνεπώς, πολύ υψηλότερο από ότι φαίνεται μέσω τυπικών μικροοικονομικών προσεγγίσεων τύπου κόστους-οφέλους.

Τα χαμηλά επίπεδα των επενδύσεων σε υποδομές λόγω των δημοσιονομικών δυσχερειών κατά την πρόσφατη περίοδο έχουν δυσχεράνει το ρυθμό αύξησης της παραγωγικότητας και της απασχόλησης σε διάφορα κράτη-μέλη. Οσον αφορά ειδικότερα την Ελλάδα, για το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου 1980-89 οι επενδύσεις στο οδικό δίκτυο ήταν σημαντικά χαμηλότερες από το μέσο κοινοτικό επίπεδο (0,45% του ΑΕΠ έναντι 0,73% του ΑΕΠ) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1994, Πιν. Α12). Αντίστοιχα είναι η εικόνα για τη σιδηροδρομική υποδομή (στο ίδιο, Πιν. Α.13).

Βέβαια, τα παραπάνω δεν αναιρούν το ότι η υπό συζήτηση σχέση απαιτεί περαιτέρω διερεύνηση. Κάποια βασικά σημεία που αποτελούν σήμερα αντικείμενα διεθνών συζητήσεων είναι, έτσι, τα εξής:

(α) Ποιο είναι το αίτιο και ποιο το αιτιατό, μεταξύ δαπανών για υποδομή και ανάπτυξης/ολοκλήρωσης (Biehl et al. 1986, Biehl 1991). Αυτό όχι με την έννοια

της αμφισβήτησης του ότι οι πρώτες υποστηρίζουν τη δεύτερη, αλλά αναφέρεται κυρίως στο ότι η ανάπτυξη επιτρέπει μια δευτερογενή αύξηση των δαπανών για υποδομή, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μακροπρόθεσμα μια σπειροειδής σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ των δύο φαινομένων.

(β) Πιο είναι το αναγκαίο ύψος των επενδύσεων προκειμένου να εκκινήσει ο κύκλος των θετικών πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων ή, με άλλα λόγια, το ζήτημα του κατωφλίου πέρα από το οποίο αρχίζουν να λειτουργούν εξωτερικές οικονομίες. Είναι ενδεικτικό ότι, σύμφωνα με μελέτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ κατά την περίοδο 1989-93 από την καθαρή συνεισφορά του ΕΤΠΑ στις ασθενέστερες περιφέρειες που ανήλθε περίπου σε 7,5 δισ. ECU τα 3,5 δισ. ECU αφορούσαν τμήματα δικτύων διευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, η ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών θα απαιτήσει 1000 έως 1500 δισ ECU στην περίοδο 1990-2010.

(γ) Πως, με δεδομένα τα προηγούμενα σημεία, μπορεί να αυξηθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση της μεταφορικής υποδομής.

Οσον αφορά ειδικότερα την ελληνική περίπτωση, το γεγονός ότι η πολλαπλή παλινδρόμηση δεν οδηγεί σε στατιστικά σημαντικά αποτελέσματα οφείλεται, πέρα από τους λόγους που έχουν προαναφερθεί, και ισχύουν και για την αντίστοιχη ανάλυση μεταξύ των χωρών του Στόχου 1, και σε ορισμένες ελληνικές ιδιαιτερότητες. Συγκεκριμένα:

α. Η χρήση για την Ελλάδα αποσπασματικών και ιδιαίτερα προσεγγιστικών στοιχείων (περιφερειακές αντί των συνολικών δαπανών, δαπάνες για το σύνολο του περιφερειακού σκέλους και όχι μόνο για μεταφορές-επικοινωνίες) συσκοτίζουν την πραγματική επίδραση των συνολικών μεταφορικών δαπανών, περισσότερο από ότι συμβαίνει στην ανάλυση μεταξύ των χωρών.

β. Εξίσου και, ενδεχομένως, ακόμα σημαντικότερο ρόλο παίζουν στην περίπτωση της Ελλάδας και λόγοι ουσίας, που συνδέονται με την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα στην χρήση των Κοινοτικών πόρων. Οπως είναι γνωστό, παρά το γεγονός ότι κατά την περίοδο του Α' ΚΠΣ η Ελλάδα έλαβε αναλογικά το μεγαλύτερο ποσοστό Κοινοτικών πόρων από τα

Διαρθρωτικά Ταμεία, οι οικονομικές επιδόσεις υστέρησαν σημαντικά σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες του Στόχου 1, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

ΑΕΠ κατά κεφαλή σε ΜΑΔ*, Ευρωπαϊκή Ενωση 12=100

	ΑΕΠ κατά κεφαλήν	
	1986	1993
Ελλάδα	51	49
Ισπανία	71	78
Ιρλανδία	63	78
Πορτογαλία	52	80

* Μέση αγοραστική δύναμη

ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1994, Πίνακας 3

Η αποτυχία αυτή οφείλεται, μεταξύ άλλων, και στη χαμηλή αποτελεσματικότητα από τη χρήση των Κοινοτικών πόρων, τόσο στο σύνολό τους όσο και, ειδικότερα, όσον αφορά τις δαπάνες για τη μεταφορική υποδομή (3). Στην περίπτωση του Εθνικού σκέλους, μέσω του Λειτουργικού Προγράμματος για τους Μεγάλους οδικούς άξονες κατασκευάστηκαν τελικά μόνο 60 χλμ. αυτοκινητοδρόμων, έναντι 100 χλμ. που είχαν προβλεφθεί. Με δεδομένες τις ελλείψεις στην Ελλάδα, είναι σαφές ότι η συμβολή στη βελτίωση της υπερτοπικής οδικής υποδομής είναι εμφανώς ανεπαρκής. Αντίστοιχα χαμηλή ειναι η αποτελεσματικότητα των πόρων για μεταφορές στα Περιφερειακά Λειτουργικά Προγράμματα. Ενδεικτική (και αντιπροσωπευτική και των άλλων Περιφερειακών Προγραμμάτων του Α' ΚΠΣ) είναι η περίπτωση του ΠΕΠ Θεσσαλίας, όπου μέσω του Μέτρου 1.1.1. (Εργα βελτίωσης οδοποιΐας) κατασκευάστηκαν μόνο 24 χλμ. νέων δρόμων (νέες χαράξεις), κάτι που αντιστοιχεί σε αύξηση κατά 0,7% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου στην Περιφέρεια. Αν ληφθούν υπόψη μόνο οι δρόμοι του Εθνικού δικτύουτ, η επίδραση του ΠΕΠ γίνεται ακόμα πιο περιορισμένη, και ουσιαστικά περιθωριακή (ΥΠΟΔΟΜΗ 1993).

Με βάση το σύνολο των παραπάνω αναλύσεων και συλλογισμών, το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε είναι ότι παρά την αδυναμία της πολλαπλής παλινδρόμησης να οδηγήσει σε στατιστικά σημαντικά αποτελέσματα, η επίδραση της μεταφορικής υποδομής στην ανάπτυξη και

ολοκλήρωση είναι θετική και σημαντική, ασφαλώς υπό προϋποθέσεις που έχουν ήδη αναφερθεί (επαρκές ύψος των διατιθέμενων πόρων, αποτελεσματική χρήση τους κ.λ.π.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3. ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1. ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ανάγκη ενός συνεκτικού κοινοτικού πλαίσιου για την οργάνωση της ευρωπαικής επικράτειας προβλέφθηκε ήδη από το Συμβούλιο Υπουργών όταν εξέδιδε το 1988 τους κανονισμούς για τα Διορθωτικά Ταμεία (Αρθρο 10 του Κανονισμού του ΕΤΠΑ). Το 1989 οι Υπουργοί των κρατών μελών αρμόδιοι για την περιφερειακή πολιτική, στην άτυπη σύνοδός τους στη Νάντη, κάλεσαν την Επιτροπή να προετοιμάσει την κοινοτική προσέγγιση σε αυτό θέμα.

Στον ψήφισμά του, που υιοθετήθηκε στη σύνοδο του Οκτωβρίου 1990, το Ευρωπαικό Κοινβούλιο ζήτησε ρητώς το συντονισμό του χωροταξικού σχεδιασμού σε κοινοτικό επίπεδο.

Μετά από αυτή την πολιτική ώθηση, η Επιτροπή προετοίμασε και εξέδωσε, το Νοέμβριο του 1990 Ανακοίνωση με τίτλο: "Ευρώπη 2000: Οι προοπτικές ανάπτυξης του κοινοτικού εδάφους" - μια πρώτη επισκόπηση, παρουσιάστηκε στη δεύτερη σύνοδο των υπεύθυνων για την περιφερειακή πολιτική Υπουργών, στο Τορίνο, στα τέλη Νοεμβρίου 1991.

Η Εκθεση αυτή, η οποία δεν είχε σκοπό να προτείνει ένα γενικό σχέδιο αλλά να καταρτίσει ένα πλαίσιο αναφοράς για την υποστήριξη των αρμοδίων για τον προγραμματισμό και τη λήψη αποφάσεων στις εθνικές και περιφερειακές τοπικές δημόσιες αρχές, καθώς επίσης και τον ιδιωτικό τομέα. Ο σκοπός ενός τέτοιου πλαίσιου είναι να ενημερώσει τους αρμοδίους για τον προγραμματισμό για όσα συμβαίνουν και όσα προβλέπονται σε άλλα τμήματα της Κοινότητας και επίσης να συνδυάσει τόσο τις τομεακές όσο και τις χωροταξικές πλευρές του περιφερειακού σχεδιασμού, κυρίως σε σχέση με την εξασφάλιση ευρείας υποδομής.

Τα κυριότερα δεδομένα για την προετοιμασία της Εκθεσης αυτής ήταν μελέτες οριζόντιου, χαρακτήρα που προβαίνουν σε μία προσέγγιση κοινοτικών διαστάσεων, π.χ. για τους συντελεστές γεωγραφικής εγκατάστασης βιομηχανιών και υπηρεσιών, για την αστικοποίηση και τις λειτουργίες των πόλεων και την μετανάστευση, καθώς επίσης και τα υφιστάμενα ή προβλεπόμενα κοινοτικά προγράμματα επί ειδικών θεμάτων, όπως είναι η μελλοντική ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών, της ενέργειας και του περιβάλλοντος. Η ερευνητική προσπάθεια συνεχίζεται και, γιαυτό, η συγκεκριμένη εκθεση είναι απλώς η πρώτη από μία σειρά εκθέσεων για θέματα σχετικά με τον περιφερειακό σχεδιασμό στην Κοινότητα.

Η Εκθεση αυτή εξετάζει τους παράγοντες που θα επηρεάσουν τη χρήση του κοινοτικού εδάφους από την επόμενη δεκαετία και στο εξής, προσδιορίζοντας ποσοστικά, όπου είναι δυνατόν, τα αποτελέσματα.

Τα θέματα που εξετάζονται είναι:

1. Το δημογραφικό πλαίσιο
2. Το εργατικό δυναμικό και οι προοπτικές των μεταβολών του
3. Τα μεταναστευτικά ρεύματα και οι επιπτώσεις τους
4. Το οικονομικό πλαίσιο συμπεριλαμβανομένων και των παραγόντων που μπορεί να έχουν επιπτώσεις στη γεωγραφική τοποθέτηση της οικονομικής δραστηριότητας στη δεκαετία του 90.
5. Η υποδομή στις μεταφορές και τηλεπικοινωνίες
6. Η περιβαλλοντικές πιέσεις
7. Οι γεωγραφικές μονάδες και οι προοπτικές τους όπως αυτές κατατάσσονται σύμφωνα με τα τεχνικά και φυσικά χαρακτηριστικά τους.

Η Εκθεση προχωρεί εξετάζοντας θέματα χωροταξίας, ξεκινώντας με το μέλλον της υποδομής στις μεταφορές,τις τηλεπικοινωνίες και τον εφοδιασμό και τη διανομή ενέργειας, και ακολουθεί η εξέταση των πιέσεων που ασκούνται στο περιβάλλον. Ακολουθεί η εξέταση της κατάστασης και των προοπτικών των διαφόρων γεωγραφικών μονάδων

της Κοινότητας, που κατατάσσονται σύμφωνα με τα φυσικά ή τεχνητά χαρακτηριστικά τους. Ετσι εξετάζονται οι αστικές και αγροτικές περιοχές καθώς επίσης και παράκτιες περιοχές και τα νησιά και οι εσωτερικές και εξωτερικές παραμεθόριες περιοχές.

3.1.1 Κοινοτική Χωροταξία

Για μια μακρόπνοη προοπτική, οι συζητήσεις της προταθείσας επιτροπής θα πρέπει να διεξάγονται με αναφορά σε εναν αριθμό χαρακτηριστικών, τα οποία πιθανόν να χαρακτηρίζουν την οικονομική και κοινωνική εξέλιξη των επόμενων ετών:

Πρώτον, η οικονομική δραστηριότητα καθίσταται λιγότερο συνδεδεμένη με τις ιδιαίτερες γεωγραφικές θέσεις. Αυτό συμβαίνει, σε μια χρονική στιγμή, που πολλές περιφέρειες, στα παραδοσιακά κέντρα ανάπτυξης της Κοινότητας, γνωρίζουν υψηλό κοινωνικό κόστος οικονομικής ανάπτυξης-συμφόρηση, ρύπανση κλπ., και όταν, υπό τις σωστές προυποθέσεις, περιφέρειες, εκτός των κέντρων ανάπτυξης της Κοινότητας μπορούν να ελπίζουν ότι θα προσελκύσουν νέες επιχειρήσεις και απασχόληση.

Οι περιφερειακές πολιτικές της Κοινότητας αποσκοπούν στην προώθηση της δημιουργίας των προυποθέσεων αυτών στις ασθενέστερες περιφέρειες. Οι πολιτικές αυτές θα μπορούσαν, παρόλα αυτά, να ενισχυθούν σε έναν αριθμό σημαντικών χαρακτηριστικών, που θα εκμεταλλευόντουσαν την αυξανόμενη κινητικότητα των σύγχρονων επιχειρήσεων, προκειμένου να προωθήσουν μια πιο ισόρροπη κατανομή της οικονομικής δραστηριότητας στην Κοινότητα ως σύνολο. Πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερα οι περιφέρειες εκείνες που συνδυάζουν την εξάρτηση από μία στενή οικονομική βάση - πολλές φορές μία δραστηριότητα, με δυσμενείς συνθήκες διαφοροποίησης.

Η *ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού στις ασθενέστερες περιφέρειες* έχει άμεση προτεραιότητα.

Δεύτερον, η Κοινότητα θα πρέπει να εξετάζει τις συνέπειες των σημαντικών δημογραφικών αλλαγών που προβλέπονται.

Ο πληθυσμός της Κοινότητας γερνάει γρήγορα πράγμα που θα επηρεάσει το σχετικό βάρος της κοινωνικής δαπάνης στην εκπαίδευση και την υγεία.

Στην εκπαίδευση, θα είναι αναγκαία η μεγαλύτερη έμφαση στην επιμόρφωση του ενήλικου εργατικού δυναμικού, προκειμένου να διασφαλισθεί η συνέχιση του εφοδιασμού με εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό και να αποφευχθούν οι ελλείψεις.

Οσον αφορά την εμφάνιση περαιτέρω μετανστευσης, και ιδιαίτερα αν αυτή επικεντρωθεί στις περιφέρειες του κέντρου των πόλεων όπως συνέβη στο παρελθόν, θα υπάρξει ανάγκη προσαρμογής των υποδομών και βελτίωσης των εγκαταστάσεων για την υποδοχή και την ενσωμάτωση των μεταναστών. Αυτό έχει επιπτώσεις τόσο στη στέγαση όσο και στην εκπαίδευση και κατάρτιση.

Τρίτον, οι οικονομικές ανισορροπίες στην Κοινότητα αντανακλώνται σε έντονες πιέσεις που ασκούνται στην υποδομή των αστικών συγκεντρώσεων που παρουσιάζουν συμφόρηση και είναι πυκνοκατοικημένες. Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερο οξύ στην περίπτωση των οδικών μεταφορών. Οι δυνατότητες για αύξηση της χωρητικότητας των οδικών δικτύων στις περιοχές αυτές είναι περιορισμένες.

Η ανάγκη για μέτρα συγκράτησης - και η ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων όπως είναι οι σιδηρόδρομοι - καθίσταται όλο και πιο επείγουσα. Είναι πιθανόν να παρουσιαστούν αυξημένες επιβαρύνσεις στη χρήση των δρόμων. Ενα τμήμα της λύσης για τη διευκόλυνση της συμφόρησης στο κέντρο, καθώς και ουσιαστική προυπόθεση για την ανάπτυξη της περιφέρειας, είναι η βελτίωση του σήμερα ακατάλληλου δικτύου μεταφορών που συνδέει το κέντρο με την περιφέρεια.

Αυτό σημαίνει οι επενδύσεις για την άριστη χρήση των εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών και των νέων τεχνολογιών όπως είναι το τραίνο μεγάλης ταχύτητας. Η ανάπτυξη των τριχοειδών συνδέσεων είναι επίσης αναγκαία για τη βελτίωση της πρόσβασης εντός των περιφερειών στα κύρια δίκτυα και στη σύνδεση αγροτικών περιοχών με κέντρα αστικών υπηρεσιών.

Τέταρτον, νέες εξελίξεις στην πληροφορική τεχνολογία και τις τηλεπικοινωνίες παρέχουν νέες ευκαιρίες για την ολοκλήρωση του Κοινοτικού εδάφους. Στην πράξη, εντούτοις, τα οφέλη μπορεί να εμφανιστούν κυρίως στα κέντρα ανάπτυξης. Η Κοινότητα θα εξετάσει εάν θα πρέπει να διευρύνει τις προσπάθειές της για την υποστήριξη των επενδύσεων στα δίκτυα τηλεπικοινωνιών σε περιοχές που η εμπορική απόδοση διασφαλίζεται μόνο μακροπρόθεσμα.

Πέμπτο, η Κοινότητα όπως στη συνέχεια αναφέρεται οφείλει να θεσπίσει τους οικονομικούς της στόχους σε όρους βιώσιμης ανάπτυξης. Η οικονομική ανάπτυξη στη δεκαετία του 90 πρέπει να λάβει χώρα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω επιδείνωση του περιβάλλοντος, ενώ προσπαθεί να επανορθώσει τη ζημία του παρελθόντος. Ιδιαίτερες προσπάθειες απαιτούνται για την επίλυση του προβλήματος της διάθεσης των αποβλήτων και της προστασίας των σημαντικών φυσικών περιοχών της Κοινότητας.

Σε περιφέρειες που είναι προικισμένες με ευνοικές κλιματικές συνθήκες ή/και ωραία τοπία, η διατήρηση του καθαρού και ελκυστικού περιβάλλοντος είναι σημαντικό θετικό στοιχείο για την προσέλκυση νέας δραστηριότητας.

Εκτο, προκειμένου να καταστούν ή να παραμείνουν ανταγωνιστικές οι περιφέρειες απαιτούν σταθερό ενεργειακό εφοδιασμό σε πρόσφορες τιμές. Η ανάπτυξη της ενιαίας αγοράς στην ενέργεια απαιτεί την ενίσχυση και την ολοκλήρωση των δικτύων διανομής σε βάση Κοινοτικού επιπέδου, εκτός από τις προσπάθειες για την ανάπτυξη των τοπικών και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, για να διασφαλιστεί ότι όλες οι περιφέρειες εξυπηρετούνται ικανοποιητικά.

Τέλος η θέσπιση συνεκτικής οπτικής για την ανάπτυξη του Κοινοτικού εδάφους, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που περιγράφονται παραπάνω, απαιτεί νέα έμφαση στο σχεδιασμό και στη συνεργασία ως προς το σχεδιασμό. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, ο σχεδιασμός είναι ένα θέμα των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών αλλά η συνεργασία μεταξύ υπεύθυνων σχεδιασμού, ειδικά σε διαπεριφερειακό επίπεδο, απαιτείται όλο και περισσότερο. Επιπλέον, η Κοινότητα πρέπει να έχει μία οπτική

της μελλοντικής της ανάπτυξης, που θα επιτρέψει την άριστη χρήση όλων των πόρων της.

3.1.2 Κενά στις μεταφορικές συνδέσεις: Συνδέσεις κέντρου - περιφέρειας.

Η ολοκλήρωση των δικτύων μεταφορών τηλεπικοινωνιών και ενέργειας στην Κοινότητα είναι ουσιαστική, για την μείωση των επιπτώσεων του γεωγραφικού περιφερειακού χρακτήρα. Τα κενά στις μεταφορικές συνδέσεις περιλαμβάνουν τις συνδέσεις μεταξύ των ίδιων των απόκέντρων περιφερειών, καθώς επίσης και τις συνδέσεις μεταξύ των περιφερειών αυτών και των κεντρικών τμημάτων της Κοινότητας.

Σε αυτή την τελευταία περίπτωση, μπορεί να χρειασθεί να παρασχεθεί, κατάλληλη υποστήριξη για επενδύσεις υποδομής σε πιο ευημερούσες περιοχές, όπου υπάρχουν αποδεκτά οφέλη.

3.1.3 Υποδομή και συνοχή του χώρου

Οι εξελίξεις στην υποδομή των τομέων της μεταφοράς, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη χρήση του κοινοτικού εδάφους. Μέχρι σήμερα, αυτού του είδους οι εξελίξεις στις υποδομές χαρακτηρίζονται από την ουσιαστική έλλειψη, μελλοντικού σχεδιασμού, ιδίως του τύπου εκείνου που λαμβάνει υπόψη τις αναπτυξιακές ανάγκες των περιφερειών στα πλαίσια του συνόλου της Κοινότητας. Η συζήτηση για διευρωπαικά δίκτυα στο κοινοτικό επίπεδο θέτει εντούτοις τώρα τη βάση ενός συνεπούς πλαισίου για τις μελλοντικές εξελίξεις τουλάχιστον όσον αφορά τις κυριότερες συνδέσεις.

3.2 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σε σχέση με τις μεταφορές η Κοινότητα έχει να αντιμετωπίσει την ολοένα αυξανόμενη οδική κυκλοφορία και τη συμφόρηση. Αυτό αποτελεί αντανάκλαση της γενικότερης αδυναμίας των επενδύσεων να

συμβαδίσουν με την αύξηση της οδικής κυκλοφορίας. Στην πραγματικότητα, μεταξύ 1975 και 1984 που ο όγκος της κυκλοφορίας αυξήθηκε κατά 25% οι επενδύσεις μειώθηκαν κατά 22% (Group Transport 2000 - 1991).

Στη Νότια Αγγλία, τις χώρες της Benelux, τη Βόρεια Γαλλία τη Γερμανία και τη Βόρεια Γαλλία, τη Γερμανία και τη Βόρεια Ιταλία, η συμφόρηση και οι περιβαλλοντικές συνέπειες της οδικής κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα σοβαρές.

Στις περιοχές αυτές η διαθεσιμότητα γης για επενδύσεις σε νέας υποδομής είναι περιορισμένη και ακριβή και η αντίσταση του πληθυσμού και των ομάδων περιβαλλοντικής πίεσης στα νέα σχέδια είναι πολλές φορές έντονη.

Καθίσταται όλο και πιο φανερό ότι δεδομένων, αφενός μεν της αναμενόμενης αύξησης στην κυκλοφορία των ατόμων και των αγαθών (αποτέλεσμα της πληρέστερης ολοκλήρωσης της Ευρώπης και της μεταβολής στην οικονομική της διάρθρωση) και αφετέρου, των δυσχερειών που παρουσιάζονται στα δημόσια οικονομικά θα παρουσιαστούν, μεσοπρόθεσμα και περαιτέρω αύξηση της συμφόρησης (Ευρώπη 2000 σελ. 71)

Η κατάσταση θα ενταθεί ιδιαίτερα στην περίπτωση των οδικών μεταφορών παρόλο που οι εξελίξεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και η εμφάνιση του τραίνου μεγάλης ταχύτητας θα μειώσουν κάπως τις άμεσες πιέσεις. Η αναζήτηση εναλλακτικών μέτρων θα ενταθεί κατά την επόμενη δεκαετία. Αρχισε ήδη η πειραματική εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της ροής της οδικής κυκλοφορίας, νέων τεχνικών καθοδήγησης των οδικών οχημάτων και των τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου. Απ' ότι φαίνεται τα μέτρα αυτά θα έχουν εντούτοις περιορισμένη επίπτωση στις περιοχές που παρουσιάζουν συμφόρηση. Οσον αφορά τα τέλη για τη χρησιμοποίηση των οδών ή για τη στάθμευση η εμπειρία δείχνει ότι, προκειμένου να έχουν μετρήσιμο αποτέλεσμα, θα πρέπει να καθοριστούν σε μη δημοφιλή επίπεδα. Δεδομένης της επιδείνωσης του προβλήματος της συμφόρησης οι τεχνολογίες μείωσης της απόστασης καθίστανται όλο και πιο ελκυστική επιλογή για τη μετατόπιση ενός μέρους της πίεσης από τις κεντρικές περιοχές και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους.

Οι μεταφορές μεγάλης ταχύτητας μαζί με συμπληρωματικές εξελίξεις στην τεχνολογία της πληροφόρησης επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε περιοχές με χαμηλότερο κόστος και λιγότερη συμφόρηση ενώ θα παραμένουν σε στενή επαφή με τις αγορές.

Η ανάπτυξη του ευρωπαικού δικτύου μεταφορών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούνται νέες ευκαιρίες για τις περιφέρειες, απαιτεί τη δημιουργία συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας - αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας, αεροπορικές γραμμές - σε συνδυασμό, συμπληρωματικά, με θαλάσσιες μεταφορές που θα συνδέουν τις απόκεντρες περιφέρειες με το κέντρο και μεταξύ τους. Γι' αυτό, η έγκαιρη συμπλήρωση των κενών στο ευρωπαικό δίκτυο αποτελεί προτεραιότητα, όπως ορίζεται και στο πλαίσιο των Διευρωπαικών Δικτύων.

Οι επιπτώσεις του τραίνου μεγάλης ταχύτητας και των εναέριων μεταφορών, ιδίως μπορεί να σημαίνουν απλώς ότι οι περιοχές γύρω από τους σταθμούς και τα αεροδρόμια αποκομίζουν το μεγαλύτερο όφελος ενώ περιοχές από τις οποίες απλώς διέρχονται αυτά τα μέσα μεταφοράς μπορεί να περιθωριοποιηθούν. Γι'αυτό το λόγο, η ισόρροπη χρήση του κοινοτικού εδάφους θα εξαρτηθεί από τριχοειδείς συνδέσεις με τις νέες συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας.

Η αποτελεσματική διακίνηση του φορτίου απαιτεί επίσης την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών που ενσωματώνουν οδικές, σιδηροδρομικές, εναέριες και πλωτές μεταφορές. Οι θαλάσσιες συνδέσεις θα έχουν σημασία για τις απόκεντρες περιφέρειες.

3.2.1 Μεταφορές, Κυκλοφορία: Οι προηγούμενες τάσεις

Η ζήτηση για μεταφορές σημείωσε σταθερή αύξηση με την πάροδο του χρόνου. Τα δεδομένα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι κατά τα

τελευταία χρόνια ο όγκος των μεταφορών αυξάνεται σχεδόν κατά 5% το χρόνο, ταχύτερα από ότι η οικονομία ως σύνολο -3,1% το χρόνο- (Atkins Planning Consultans 1990).

Ενας αριθμός παραγόντων συνέβαλε σε αυτήν την αύξηση:

- η αύξηση της κινητικότητας των αγαθών και των προσώπων που προκύπτει από την πληρέστερη ολοκλήρωση της Κοινότητας και η επικείμενη ολοκλήρωση της Ενιαίας Ευρωπαικής αγοράς.
- οι μεταβολές στην οικονομική διάρθρωση της Κοινότητας και, κυρίως, η αύξηση των δραστηριοτήτων που αφορούν τις υπηρεσίες, όπως είναι ο τουρισμός.
- η τάση για μείωση των αποθεμάτων προς όφελος μεθόδων παραγωγής "ακριβώς την κατάλληλη στιγμή" (just in time).

3.2.2. Μεταφορές εμπορευμάτων

Η μεταφορά εμπορευμάτων στην Κοινότητα ανέρχεται σήμερα σε περίπου 1.000 δισ. τόννους ανά χιλιόμετρο. Το 30% αποτελείται από το εμπόριο μεταξύ των Κρατών Μελών. Το 1987 το 40% της μεταφοράς εσμπορευμάτων έγινε οδικώς το 25% δι ατων ποτάμιων οδών, 12-15% σιδηροδρομικώς και το υπόλοιπο από τη θάλασσα και τους αγωγούς (αερίου και πετρελαίου). Το 73% της διακίνησης αγαθών δια των ποτάμιων και θαλάσσιων οδών ήταν μεταξύ χωρών, αντίθετα από το 25% των σιδηροδρομικών και το 12% των οδικών μεταφορών (Ευρώπη 2000 σελ. 72).

Το 1/3 των μεταφορών φορτίων μεταξύ των χωρών έγινε από τη θάλασσα, ποσοστό που αποτελεί το διπλάσιο του αντίστοιχου που ισχύει για το σιδηρόδρομο.

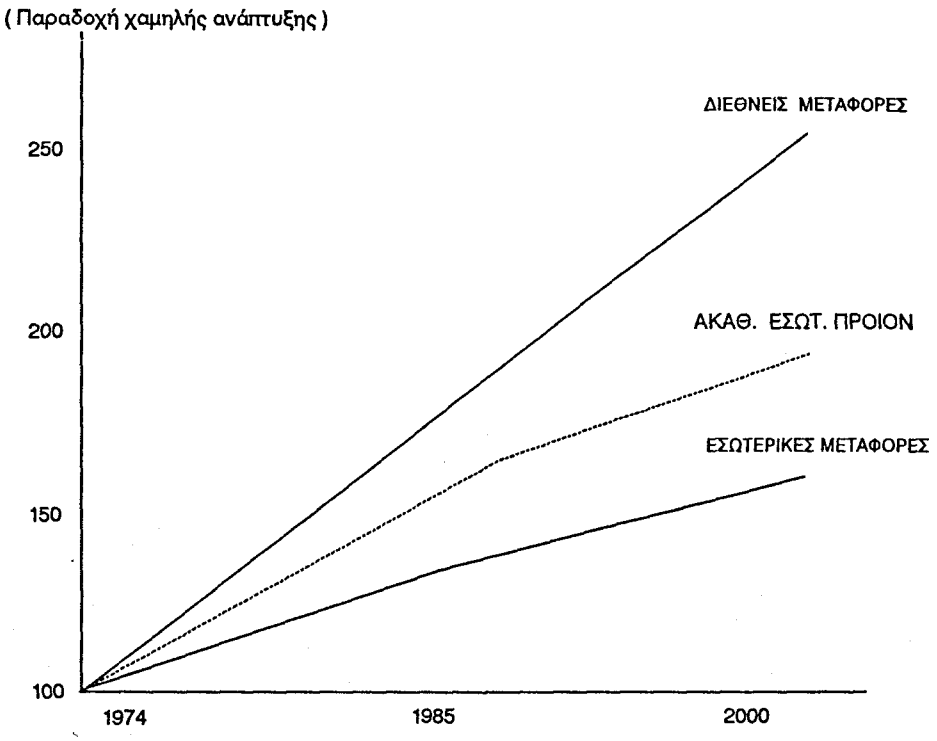
Η μεγαλύτερη κυκλοφορία παρουσιάζεται στον κεντρικό πυρήνα της Κοινότητας και γύρω από αυτόν, δηλαδή στο Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γερμανία, τη Γαλλία και τις χώρες της Benelux όπου παρουσιάζει μία μορφή μάλλον διεθνή παρά εσωτερική.

Αντίθετα, η Δανία, η Ιρλανδία, η Πρτογαλία και η Ελλάδα αποτελούν μόνο το 3-5% του συνόλου των εμπορευμάτων που διακινούνται μεταξύ χωρών. Οι μισές από τις Ευρωπαικές θαλάσσιες μεταφορές συνίστανται στη διακίνηση εμπορευμά των μεταξύ Η.Β. και Ηπειρωτικής Ευρώπης.

Στη Δυτική Ευρώπη, ως σύνολο, η μεταφορά εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 50% μεταξύ 1970 και 1988 με μέσο αριθμό αύξησης που μόλις υπερβαίνει το 2% το χρόνο. Ενώ, η κίνηση στη θάλασσα και το σιδηροδρομικό δίκτυο παρουσίασαν ελάχιστη ή καθόλου αύξηση, η ροή αερίου και πετρελαίου μέσω αγωγών αυξήθηκε σημαντικά και η οδική κυκλοφορία σχεδόν διπλσιάστηκε, αυξανόμενη κατά 3 1/2% το χρόνο. Για όλα τα είδη μεταφοράς, η κίνηση μεταξύ χωρών αυξήθηκε περισσότερο από τη συνολική **(πίνακας 1).**

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Προβλέψεις για την εξέλιξη των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων



Πηγή : Ε.Ο.Κ. 1982, Μελέτη για τις ανάγκες των μεταφορών εμπορευμάτων

3.2.3. Επιβάτες

Η μεταφορά προσώπων εξαρτάται επίσης κατά πολύ από τη χρήση των οδών. Εκτιμάται ότι το χρόνο πραγματοποιούνται εκατό εκατομμύρια διαδρομές διέλευσης συνόρων των Κρατών Μελών της Κοινότητας και της Ελβετίας και της Αυστρίας, 45% αυτών είναι με αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, 10% με λεωφορεία, 30% με αεροπλάνα και 8% με τρένα.

Το 70% των ταξιδιών πραγματοποιούνται για λόγους αναψυχής, 14% για δουλειές και τα υπόλοιπα για άλλους λόγους, όπως είναι η επίσκεψη σε συγγενείς ή οι σπουδές. Οι βασικές ροές - γύρω στο 45% - γίνονται μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας, Γαλλίας και Βελγίου, Γαλλίας και Γερμανίας και Γερμανίας και Ιταλίας.(Ευρώπη 2000 σελ. 73).

Τα ρεύματα αυτά τείνουν να συγκεντρώνονται κατά το μεγαλύτερο μέρος τους στους άξονες Βορρά - Νότου.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η μεταφορά επιβατών αυξήθηκε σε ποσοστό ελαφρά υψηλότερο από εκείνο της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Η αύξηση, επιπλέον, ήταν πιο σταθερή και επηρεάστηκε λιγότερο από τις διακυμάνσεις που σημειώθηκαν στην οικονομική δραστηριότητα. Μακροπρόθεσμα, διατηρήθηκε από τις αυξήσεις του αριθμού των ταξιδιών για αναψυχή και των καθημερινών ταξιδιών από και προς τοντόπο εργασίας, με τη χρήση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης να αυξάνεται σε σχέση με εκείνη των λεωφορείων και των τρένων.

3.2.4 Οι γεωγραφικές επιπτώσεις

Κατά την επόμενη δεκαετία η ζήτηση για τις μεταφορές αναμένεται να εξακολουθήσει να αυξάνεται. Σε σχέση με τη μεταφορά εμπορευμάτων αναμένεται ότι η κυκλοφορία τους θα αυξάνεται κατά 5% το χρόνο στη δεκαετία του 90. Σε σχέση με την μεταφορά επιβατών, οι εκτιμήσεις προβλέπουν συνέχιση της αύξηση, στη Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη, κατά 2% το χρόνο και 3-4% το χρόνο στη Νότια Ευρώπη.Για τους επιβάτες των αεροπλάνων αναμένεται, κατά την παρούσα δεκαετία, αύξηση 5 έως 7%

Ενας συνδυασμός αυξανόμενων όγκων μεταφοράς και ακατάλληλης επένδυσης σε νέες υποδομές οδήγησε στην επιδείνωση της συμφόρησης γύρω από τα πυκνοκατοικημένα οικονομικά κέντρα της Κοινότητας. Η πίεση αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη γύρω από τις κύριες βιομηχανικές περιοχές, τα αστικά κέντρα και τους διαδρόμους μεταφοράς που συνδέουν τα κέντρα αυτά. Μέρη όπως είναι η περιοχή του Ρήνου-Ρουρ, του ευρύτερου Λονδίνου, του Randstad, του Ile de France του Μονάχου, του Μιλάνου ή της Μαδρίτης, έχουν τη φήμη ότι είναι περιοχές με μεγάλη συμφόρηση. Ενώ υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι οι δυνατότητες του Ευρωπαικού συστήματος μεταφορών πλησιάζουν το σημείο κορεσμού, στις περιοχές του κεντρικού πυρήνα καθίσταται όλο και πιο δύσκολο να κατασκευαστούν νέα αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομοι και σιδηροδρομικές γραμμές προκειμένου να ανταποκριθούν στην αύξηση της ζήτησης. Αυτό οφείλεται στα χρηματοοικονομικά εμπόδια που συνδυάζουν με θέματα περιβάλλοντος και χρήσης της γής.

Μεταξύ 1975 και 1984, ο όγκος της κυκλοφορίας αυξήθηκε κατά 25% ενώ οι επενδύσεις μειώθηκαν κατά 22% . Ενας αστικός αυτοκινητόδρομος, για παράδειγμα, σατοιχίζει κατά μέσο όρο 10 έως 30 φορές παραπάνω από ότι κοστίζει η κατασκευή του σε περιοχή της υπαίθρου.

Χωρίς διορθωτική δράση τα μεγαλύτερα οικονομικά κέντρα θα καθίστανται όλο και πιο δυσπρόσιτα.

Η εξήγηση μπορεί να δοθεί μέσα από τις μέχρι σήμερα θεωρητικές αναλύσεις κύρια δε στο κλασσικό μοντέλο του Weber και της θεωρίας της ελαχιστοποίησης του κόστους μεταφοράς.

Ομως η σημαντική συμβολή του Hoover (1948) όσον αφορά τα μέσα μεταφοράς και τον ανταγωνισμό που αναπτύσσεται μεταξύ τους, όπως επίσης και του Alexander (1958) για την πραγματική κατάσταση του δικτύου μεταφοράς κατέληξαν σε ιδιαιτερότητες που η σύγχρονη πραγματικότητα επισημαίνει όπως εξάλλου και στη θεωρητική μας τοποθέτηση θίγουμε.

Δηλαδή σε αναπτυσσόμενες χώρες όπου η υποδομή μεταφορών είναι περιορισμένη, η ελκτική δύναμη λίγων περιοχών που παρουσιάζουν κάποια στοιχειώδη υποδομή είναι ακόμη μεγαλύτερη.

Από την άλλη πλευρά βέβαια η θεωρία του διεθνούς εμπορίου που βασίζεται στη λογική του συγκριτικού πλεονεκτήματος διαπιστώνει ότι βελτιώσεις στην υποδομή του συστήματος μεταφορών μιας συγκεκριμένης περιφέρειας μπορεί να άλλαζε τον συσχετισμό των συγκριτικών πλεονεκτημάτων μεταξύ των περιφερειών.

Επομένως στρατηγικές ανάπτυξης που βασίζονται σε πολιτική των μεταφορών πρέπει να έχουν δυναμικό χαρακτήρα και να οδηγούν στην αποτελεσματικότερη εκμετάλευση των φυσικών πλεονεκτημάτων.

3.2.5. Ενδεχόμενα μέτρα βελτίωσης της κυκλοφοριακής ροής

Δεδομένης της ακαταλληλότητας των μεταφορικών υποδομών στις συμφορημένες περιοχές έναντι της αύξησης της κυκλοφορίας και δεδομένης της αυξανόμενης αντίθεσης του πληθυσμού για νέα, έργα στις περιοχές αυτές, η αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων θα ενταθεί κατά την επόμενη δεκαετία. Ορισμένα μέτρα τελούν υπό εξέταση.(Ευρώπη 2000, 1992)

Μπορούν να αναπτυχθούν εναλλακτικές οδοί για να ανακουφιστούν ήδη υπάρχουσες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί σε Ευρωπαικό επίπεδο, προωθώντας επενδύσεις που πληρούν αυτήν την λειτουργία, ενώ ταυτόχρονα, βοηθούν τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές.

Η κατασκευή περισσοτέρων οδών διεύλευσης στις Αλπεις, δια της Κεντρικής Οροσειράς, στη Γαλλία, ως εναλλακτική λύση, αντί της διέλευσης από την κοιλάδα του Ρήνου, η κατασκευή οδών στις δύο πλευρές της κοιλάδας του Ρήνου, είναι όλα παραδείγματα έργων που θα εξυπηρετούσαν τη βελτίωση του μεταφορικού δικτύου στην Κοινότητα.

Η βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας είναι μία επιλογή που δεν έχει διερευνηθεί επαρκώς μέχρι στιγμής. Μια λύση αυτού του είδους μπορεί να εκλάβει διάφορες μορφές, που καυμαίνονται από τη ρύθμιση των ρευμάτων κυκλοφορίας μέχρι την ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς.

Οι τεχνικές ιδέες για τη μαζική μεταφορά αγαθών ή επιβατών με αυξημένη ταχύτητα αφθονούν. Στα πιθανά μέτρα περιλαμβάνεται η εφαρμογή των προόδων που σημειώθηκαν στη διαχείριση τη κυκλοφορίας, όπως είναι η οδική τεχνολογία Drive/RDS, ένα ενοποιημένο σύστημα Ελέγχου της Εναέριας Κυκλοφορίας ή ένα Ευρωπαικό σύστημα ελέγχου - διοίκησης του σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας. Το γαλλικό TGV (τρένο μεγάλης ταχύτητας) έχει θεωρητική ικανότητα 15.000 επιβατοωρών σε κάθε κατεύθυνση, ή τη διπλάσια εκείνης ενός αυτοκινητόδρομου με τρείς λωρίδες κυκλοφορίας. Ο "κυλιόμενος δρόμος" επιτρέπει τη μεταφορά πολλαπλασίων αγαθών σιδηροδρομικώς αντί οδικώς. Αυτό πάντως θεωρεί ως δεδομένη την κατασκευή ειδικής γραμμής και τη συγκέντρωση της κυκλοφορίας στην εν λόγω γραμμή. Τα συστήματα αυτού του είδους μπορούν να βοηθήσουν τον έλεγχο της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και πιθανόν να είναι ενδιαφέροντα, κυρίως για τις βορειότερες περιοχές, από όπου διέρχονται μεγάλα φορτία, εφόσον δημιουργούν λιγότερη ρύπανση και έχουν δυνητικά οικονομικά οφέλη.

Μπορεί επίσης να είναι δυνατή η διαχείριση της χρήσης των μέσων μεταφοράς, ιδίως της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, με προοπτικη την εξομάλυσνη των αιχμών στη ζήτηση και των πιέσεων ως προς τη χωρητικότητα.

Οι επιβαρύνσεις για τη χρησιμοποίηση των δρόμων ήταν θέμα κυρίως των διοδίων στους αυτοκινητόδρομους, που ίσχυαν σε ορισμένα Κράτη Μέλη. Στις αστικές περιοχές οι επιβαρύνσεις λαμβάνουν τη μορφή των τελών σταθμεύσεως τα οποία καθορίζονται σε υψηλότερα επίπεδα, συνήθως με μικρά χρονικά όρια, σε αστικοποιημένες περιοχές με εξαιρετικά υψηλή συμφόρηση.

Εντούτοις οι δημοτικές και περιφερειακές αρχές εξετάζουν όλο και περισσότερο τη θέσπιση τελών για τη χρήση αστικών οδών.

Η επιβολή διοδίων που ποικίλουν ανάλογα με το χρόνο (υψηλότερα κατά τις ώρες αιχμής) ή τον τόπο (υψηλότερα σε αστικές περιοχές όπου η κατασκευή των δρόμων είναι ακριβότερη) είναι δυνητική επιλογή, εφόσον οι χρήστες αποδέχονται τη σχετική αρχή. Εμμεσα, ανταποκρίνεται στην χρέωση ενός τμήματος του κόστους της συμφόρησης σε εκείνους που επωφελούνται περισσότερο από τις υπηρεσίες που στοιχίζουν περισσότερο στο κοινωνικό σύνολο. Το πρόσφατο πείραμα στο Randstad δεν είναι εντούτοις ενθαρρυντικό και τέτοια μέτρα μάλλον δεν είναι δημοφιλή από πολιτικής πλευράς.

Ενώ οι νέοι φόροι και τα τέλη είναι ενδεχομένως χρήσιμα μέτρα για την καταπολέμηση της συμφόρησης, τα στοιχεία δείχνουν ότι αν δεν τεθούν σε υπερβολικά υψηλά επίπεδα, τα αποτελέσματά τους μάλλον θα είναι οριακά.

Τα παραπάνω μέτρα αφορούν κυρίως στην αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις περιοχές, του κεντρικού πυρήνα της Κοινότητας. Η προσοχή είναι επίσης σταμμένη προς άλλα μέτρα που μπορούν να επηρεάσουν άμεσα ή έμμεσα την ισορροπία της ροής της κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Κοινότητα. Σε αυτά περιλαμβάνονται μέτρα όπως η προσαρμογή είτε των δασμών είτε και της φορολογίας των μέσων μεταφοράς, ο (σχετικός) συνυπολογισμός των εξωτερικών επιπτώσεων στις τιμές των μεταφορών και η συμβολή της μεταφορικής υποδομής στη δημιουργία μιας ισόρροπης επέκτασης της οικονομικής δραστηριότητας στην Κοινότητα. Τα μέτρα αυτά σχετίζονται με την κατάσταση της περιφέρειας στην οποία αναφερόμαστε παρακάτω.

3.2.6 Περιφερειακός χαρακτήρας

Παρ' όλη την αύξηση της συμφόρησης στις κεντρικές περιφέρειες, μέχρι σήμερα παρουσιάζεται κάποια σχετική παραμέληση των επενδύσεων στις απόκεντρες περιοχές. Υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες που αντιστρατεύονται τις επενδύσεις στην περιφέρεια:

Πρώτον, στις κεντρικές περιφέρειες όπου η συμφόρηση αντικατοπτρίζει την ύπαρξη ζήτησης που δεν ικανοποιείται, η απόδοση των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών μπορεί αμέσως να καθορισθεί

και να προσδιοριστεί ποσοτικά. Οι επενδύσεις στις περιμετρικές περιοχές τείνουν να προηγούνται, αντί να έπονται, της οικονομικής ανάπτυξης, ώστε, παρόλο που τα οφέλη είναι πραγματικά, είναι σαφώς πολύ μακροπρόθεσμα. Εντούτοις, την επόμενη δεκαετία, η ισορροπία αυτή μπορεί να αρχίσει να μεταβάλλεται καθώς ο ανταγωνισμός για την ανεύρεση χώρου σε κεντρικές περιοχές εντείνεται και καθώς το εξωτερικό κόστος των επενδύσεων στις μεταφορές στις περιοχές που παρουσιάζουν συμφόρηση, που είναι δυσκολότερο να υπολογιστεί ποσοτικά, και κυρίως το κόστος της ρύπανσης, φτάνουν σε απαράδεκτα επίπεδα.

Δεύτερον παρουσιάζονται ιδιαίτερα προβλήματα στη βελτίωση της πρόσβασης στις απόκεντρες περιφέρειες, εφόσον εξαρτώνται πολλές φορές από τα συστήματα μεταφορών σε άλλες χώρες και τη θέληση των κυβερνήσεων τους να επενδύσουν σε οδούς διαμετακόμισης.

Τρίτον, τα προβλήματα περιφέρειας επιδεινώνονται πολλές φορές από την ύπαρξη φυσικών εμποδίων όπως είναι η θάλασσα και οι οροσειρές (τα Πυρηναία και οι Αλπεις) ή μέσω της ανάγκης για μεταφορικές οδούς που διέρχονται από μη Κοινοτικές χώρες.

Η ύπαρξη των παραγόντων αυτών αυξάνει το κόστος της σύνδεσης στις περιφέρειες με την υπόλοιπη Κοινότητα, εις βάρος κυρίως της Ιρλανδίαας και της Ελλάδας. Οι συνδέσεις με την περιφέρεια χαρακτηρίζονται επίσης, σήμερα, από έλλειψη τυποποίησης, κενά στις μεταφορικές συνδέσεις, σημεία που προκαλούν συνωστισμό και τα ακατάλληλα επίπεδα εκσυγχρονισμού των μεταφορικών δικτύων.

3.2.7. Η ενσωμάτωση της περιφέρειας: Κοινοτικές ενέργειες

Η δημιουργία ενός πιο ισόρροπου μεταφορικού δικτύου, αποτελεί ιδιαίτερη προτεραιότητα της Κοινότητας. Το μεγαλύτερο μέρος της Κοινοτικής βοήθειας στον εν λόγω τομέα παρέχεται μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων, σε αναγνώριση της σημαντικής συμβολής των βασικών υποδομών - συμπεριλαμβανομένων και των μεταφορών - στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης στις ασθενέστερες περιφέρειες.

Σε σχέση με τις επενδύσεις για οδικές αρτηρίες η Κοινότητα διαθέτει ποσά που ανέρχονται γύρω στα 3 1/2 δισ. ECU κατά την περίοδο 1989-93. Η δαπάνη αυτή επικεντρώνεται κυρίως στην Ισπανία, την Πορτογαλία, την Ιρλανδία και, σε μικρότερο βαθμό στην Ελλάδα. Στα ποσά αυατά περιλαμβάνονται και οι δαπάνες για τη βελτίωση των περιφερειακών οδικών δικτύων καθώς και εκείνες που συνεισφέρουν στη βελτίωση των συνδέσεων με το κέντρο.

Οι σιδηροδρομικές υποδομές συγκεντρώνουν περίπου 1000 εκατ. ECU της Κοινοτικής βοήθειας, κατά τη πενταετή περίοδο, από τα οποία 600 εκατ. ECU προορίζονται για επενδύσεις από δίκτυο του TGV στην Ισπανία και τα υπόλοιπα διατίθενται στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Βόρεια Ιρλανδία. Μόλις πάνω από 500 εκατ. ECU διατίθενται για επενδύσεις σε λιμάνια και αεροδρόμια, για την περίοδο 1989-93, και κατανέμονται ομοιόμορφα μεταξύ αυτών.

Οι επενδύσεις για αεροδρόμια αφορούν κυρίως τις νησιωτικές περιφέρειες όπως η Μαδέρα και τα γαλλικά DOM (υπερπόντια διαμερίσματα) παρόλο που στη Βόρεια Ιρλανδία και τις Αζόρες η προτεραιότητα δίδεται στη βελτίωση της υποδομής των λιμένων.

Εκτός των Διορθρωτικών Ταμείων, η Κοινότητα θέσπισε ένα (μη περιφερειακό) μέσο οικονομικής παρέμβασης για τη στήριξη της ολοκλήρωσης των έργων μεταφορικής υποδομής. Το 1990 το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών προχώρησε ακόμη ένα βήμα για να διασφαλίσει την ολοκλήρωση των προτεραιοτήτων της Κοινότητας, στον Τομέα των υποδομών, υιοθετώντας ένα τριετές οικονομικό πρόγραμμα.

Η οικονομική παρέμβαση της Κοινότητας, αν και περιορισμένη, όσον αφορά τα κονδύλια του προυπολογισμού (328 εκατ. ECU) θα έπρεπε εντούτοις να συμβάλει σημαντικά ώστε να διασφαλίσει ότι οι Κοινοτικές προτεραιότητες δε θα τεθούν σε κίνδυνο από εθνικούς δημοσιονομικούς περιορισμούς.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι για την δημιουργία ενός ισόρροπου δικτύου μεταφορών η Κοινότητα προχωράει προς μία συλλογική προσέγγιση. Εχει θεσπιστεί μια διαδικασία διαβούλευσης και έχει συσταθεί μια Επιτροπή Υποδομών των Μεταφορών για να

διευκολυνθεί ο συντονισμός συμπεριλαμβανομένων και των ανταλλαγών αμοιβαίας πληροφόρησης μεταξύ των Κρατών Μελών. Πολλές διακυβερνητικές ομάδες εμπειρογνωμόνων βοηθούν την Επιτροπή στη διαμόρφωση των διαφόρων περιφερειακών δικτύων της Κοινότητας για το έτος 2010 κυρίως του μελλοντικού σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας και των δικτύων συνδυασμένων μεταφορών και επίσης των μελλοντικών οδικών και πλωτών δικτύων. Σε αυτό το πλαίσιο, διεξάγονται αυτήν τη στιγμή μελέτες για την εξέταση των κοινωνικοοικονομικών, περιβαλλοντικών και περιφερειακών επιπτώσεων στα διάφορα δίκτυα. Ο βασικός στόχος είναι η προετοιμασία των περιγραμματικών Κοινοτικών σχεδίων και η διασφάλιση κατ'αυτόν τον τρόπο, του κοινού προγραμματισμού σε Κοινοτικό επίπεδο.

3.2.8. Μεταφορές μεγάλης ταχύτητας και περιφερειακή ανάπτυξη

Μια πρόσφατη μελέτη της Επιτροπής υπογραμμίζει τη σημασία των ταξιδίων για επιχειρηματικούς λόγους ως μείζονα παράγοντα της δυνατότητας πρόσβασης με μεγάλη δυνατότητα δημιουργίαας των προϋποθέσεων για την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών που απευθύνονται στο παραγωγό και η επέκταση των εμπορικών λειτουργιών σχετικά με την παραγωγή αγαθών, σημαίνει ότι η ευκολία στη μετακίνηση του προσωπικού από τόπο σε τόπο και ο χρόνος που καταναλώνεται στις διαδρομές αποκτούν και μεγαλύτερη σημασία για τις επιχειρήσεις. Αυτά οδήγησαν σε αυξανόμενη ζήτηση για τις περιφέρειες ή τις πόλεις, για παροχή ταχέων και αξιόπιστων συστημάτων μεταφοράς, και ευνοούν την ανάπτυξη των δικτύων μεγάλης ταχύτητας (αυτοκινητόδρομοι, TGV και αεροπλάνα). Επιπλέον, η ανάπτυξη της πληροφορικής τεχνολογίας και των τηλεπικοινωνικών μπορεί να υποκαταστήσει ορισμένα είδη ταξιδιών, τα δύο αυτά στοιχεία τείνουν να είναι συμπληρωματικά.

Η απουσία της ολοκλήρωσης των δικτύων μεγάλης ταχύτητας σε ολόκληρη την Κοινότητα μπορεί να έχει μόνο αντίθετα αποτελέσματα στις ενδοπεριφερειακές ανισότητες, όσον αφορά την οικονομική ανταγωνιστικότητα:

Το 20% του διεθνούς οδικού δικτύου μεγάλης απόστασης δε διαθέτει κόμη τις προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμων. Στην Ιβηρική χερσόνησο, την Ιρλανδία, τα βόρεια τμήματα του Η.Β. και της Ελλάδας δεν υπάρχουν συνεχείς, υψηλής ποότητας, δρόμοι μεγάλης απόστασης.

Το ίδιο ισχύει και για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας όπου το 20% του διαπεριφερειακού επιβατικού κοινού κινείται με ταχύτητα μεγαλύτερη των 70 χιλιομέτρων την ώρα και όπου μόνο το 5% των περιφερειακών σιδηροδρομικών διαδρομών έχουν μέση καθημερινη ταχήτητα μεγαλύτερη των 120 χιλιομέτρων την ώρα. Το έργο της ολοκλήρωσης των σιδηροδρομικών γραμμών του TGV βρίσκεται ήδη υπό εκτέλεση εξυπηρετώντας τα πιο πυκνοκατοικημένα αστικά κέντρα της Κοινότητας αλλά χρειάζεται μεγαλύτερη προσπάθεια για την επέκταση του δικτύου πέρα από τις περιοχές, αυτές.

Εντούτοις, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, προκειμένου η ανάπτυξη των μεταφορών μεγάλης ταχύτητας να μην οδηγήσει στην ενίσχυση των υφιστάμενων συνδέσεων μεταξύ των κυριοτέρων οικονομικών κέντρων, εις βάρος των προοπτικών ανάπτυξης άλλων κυρίως απόκεντρων περιφερειών.

Η αποδοτικότητα ενός μεταφορικού συστήματος δεν εξαρτάται μόνο από την κατασκευή σύγχρονης υποδομής μεγάλης ταχύτητας αλλά και από την παροχή τριχοειδών συνδέσεων που θα επεκτείνουν, γεωγραφικά τα οφέλη εντός των περιφερειών. Αυτό με τη σειρά του εξαρτάται μάλλον από το βελτιωμένο συνδυασμό όλων των μορφών μεταφοράς και ισχύει κυρίως για τη μεταφορά επιβατών όπου η παροχή συνδέσεων τόσο μεταξύ δικτύων μεγάλης ταχύτητας όσο και μεταξύ αυτών και των παραδοσιακών δικτύων μεταφοράς φαίνεται ο καλύτερος τρόπος διάδοσης των οφελών.

Ενα σημαντικό θέμα είναι η διασφάλιση καλών συνδέσεων με τα συστήματα αστικών μεταφορών, κυρίως στην περίπτωση των αεροδρομίων και των σταθμών του TGV που μπορεί να βρίσκονται σε κάποια απόσταση από τις πόλεις.

Η έλλειψη αποτελεσματικής σύνδεσης αποτελεί βασικό αίτιο απώλειας χρόνου πράγμα που ζημιώνει τις εν λόγω πόλεις και τη συνολική αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών.

Οπου, προσελκύονται στην περιφέρεια νέες δραστηριότητες από τις συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας, υπάρχει κίνδυνος οι ανεπαρκείς συνδέσεις να ενθαρρύνουν τη συγκέντρωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας γύρω από τα αεροδρόμια ή τους σταθμούς του TGV μειώνοντας την έκταση κατά την οποία η κατασκευή νέων μέσων μεταφοράς ωφελεί την ευρύτερη οικονομία περιφερειών.

Με δύο λόγια, η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς μεγάλης ταχύτητας σε συμπληρωματικούς συνδυασμούς έχει τη δυνατότητα να μειώνει τις υπάρχουσες ανισότητες μεταξύ κέντρου και περιφέρειας. Βασικά, αυτό αφορά της διασύνδεση του οδικού/σιδηροδρομικού δικτύου, την κύρια εσωτερική ναυσιπλοία και τους κυριότερους λιμένες, οι απόκεντρες περιφέρειες της Κοινότητας πρέπει να συνδεθούν με το κύριο ολοκληρωμένο μεταφορικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένης και της ανάπτυξης θαλάσσιων μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ των ίδιων των απόκεντρων περιφερειών. Μεγαλύτερη προσοχή μπορεί να δοθεί επίσης στο δυναμικό ενίσχυσης της ενδοπεριφερειακής εναέριας μεταφοράςστην Κοινότητα. Η προοπτική συνδυασμού με άλλα μέσα μεταφοράς την καθιστά ιδιαίτερα χρήσιμο τρόπο για βελτίωση της περιφερειακής δυνατότητας πρόσβασης.

3.3. Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.3.1. Από τις εθνικές προσεγγίσεις προς μια κοινή ευρωπαική πολιτική

Οι μεταφορές, τομέας κλειδί, σημαντική συνισταμένη της γενικώτερης ανάπτυξης της οικονομίας και της ομαλής λειτουργίας των παραγωγικών δραστηριοτήτων - που ως ένα βαθμό τις διαμορφώνει - βασικό μέσο εξάλειψης περιφερειακών ανισοτήτων και χωροταξικού συγκεντρωτισμού, καλούνται να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στην Ευρωπαική οικοδόμηση, στην απρόσκοπτη διακίνηση προσώπων και αγαθών εντός της Ενιαίας Ευρωπαικής Αγοράς του 1992, και στην κοινωνική και πολιτιστική της ολοκλήρωση.

Η επιτυχία πολλών άλλων πολιτικών της ΕΟΚ σε τομείς όπως η βιομηχανία, η αύξηση της παραγωγικότητος των επιχειρήσεων, ο τουρισμός και η γεωργία είναι στενά συνδεδεμένη με την ποιότητα παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

Παράλληλα οι μεταφορές, με συντελεστή εξάρτησης από τα προιόντα πετρελαίου να ανερχεται στο 98% διεκδικούν σημαντικό ποσοστό στη τελική κατανάλωση ενεργείας, επηρεάζοντας καταυτό τον τρόπο σημαντικά το ενεργειακό ισοζύγιο του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας.

Τα διάφορα μεταφορικά μέσα - αεροσκάφη, οχήματα, σιδηρόδρομοι πλοία - αποτελούν κατ εξοχήν πεδίο εφαρμογής τεχνολογίας με όλη τη σπουδαιότητα που αυτό συνεπάγεται για την προώθηση της έρευνας και των ευρωπαικών παραγωγικών μονάδων τεχνολογικής ανανέωσης, και της κατασκευαστικής βιομηχανίας γενικώτερα. Από πλευράς οικονομικών μεγεθών αντιπροσωπεύουν πάνω από 6,5% του ακαθάριστου κοινοτικού προιόντος, έναντι 5,4% της γεωργίας, απασχολεί το 7% περίπου του ενεργού της πληθυσμού απορροφά το 11% των ιδιωτικών και 40% περίπου των δημοσίων πενδύσεων του συνόλου των κρατών μελών της, ενώ ο όγκος ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών ξεπέρασετους 90 δισ. τόννους 1989.(Σ.Τσέτσης 1992 σελ.16)

Ο ζωτικός ρόλος που διαδραματίζεται ο τομέας των μεταφορών στην Ευρωπαική οικοδόμιση οδήγησε του πρωτεργάτες της να θεωρήσουν την θέσπιση κοινής πολιτικής σαν ένα από τους θεμελιώδεις στόχους της Συνθήκης της Ρώμης: Το άρθρο 3 εδάφιο ε) και 75 έως 84 της Συνθήκης της ΕΟΚ υποχρεώνουν τα κοινοτικά όργανα να χαράξουν μια Κοινή Πολιτική Μεταφορών. Το άρθρο 70 της Συνθήκης ΕΚΑΧ και το άρθρο 10 της Συμφωνίας για τις μεταβατικές διατάξεις της Συνθήκης ΕΚΑΧ περιέχουν επίσης διατάξεις για ορισμένα θέματα πολιτικής μεταφορών.

Αλλά ενώ τα τελευταία τριάντα χρόνια η Ευρώπη είδε σημαντική βελτίωση των εθνικών οδικών κυρίως και σιδηροδρομικών της υποδομών, η πρόοδος δεν ήταν η ίδια στην σύνδεση μεταξύ όλων των κρατών-μελών της Κοινοτητος.

Κι αυτό γιατί, τουλάχιστον μέχρι πρόσφατα, η κοινή πολιτική μεταφορών δεν παρουσίασε εντυπωσιακή ανάπτυξη, όπως άλλοι κοινοτικοί τομείς, π.χ. γεωργία ή οι εξωτερικές σχέσεις.

Τα διάφορα επιμέρους μέτρα που είχε θυσιάσει το Συμβούλιο, δεν μπορούσαν να επιλύσουν ή να βελτιώσουν τα προβλήματα αυτών των συνδέσεων που προέρχονταν κυρίως από τις ιδιαιτερότητες των εθνικών συγκοινωνιακών δικτύων και από τις δομικές τους διαφορές, ουτε να προωθήσουν την συνεργασία σε βαθμό που οραματίστηκαν οι πατέρες της Ευρώπης.

Βεβαια αυτή η έλλειψη κοινής προσέγγισης, δεν έμεινε χωρίς συνέπειες: Η βραδύτητα με την οποία εξελίχθηκε αποτέλεσε εμπόδιο για την Ευρώπη να συνεχίσει την κοινωνικοοικονομική της πρόοδο. Παράλληλα προκάλεσε ανησυχίες στις άμεσα ενδια- φερόμενες επιχειρήσεις, δυσχεραίνοντας τον σχεδιαμό της μελλοντικής τους δράση σε μακροπρόθεσμα πλαίσια.

3.3.2. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και η πολιτική μεταφορών της Ε.Ε.

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη που υπογράφτηκε στο Λουξεμβούργο τον Φεβρουάριο του 1986 και επικυρώθηκε αργότερα από τα 12 Εθνικά Κοινοβούλια των χωρών μελών, τέθηκε σε ισχύ από 1ης Ιουλίου 1987, αποτελώντας την πρώτη ουσιαστική αναθεώρηση της Συνθήκης της Ρώμης.
Κατάληξη μακροχρόνιων προσπαθειών για την Ευρωπαική Ολοκληρωση η Ενιαία Ευρωπαική Πράξη (ΕΕΠ) υπηρξε η συνισταμένη της πολιτικής βούλησης των 12 κυβερνήσεων: οι πρωτοβουλίες του Ευρωπαικού Κοινοβουλίου προς την κατεύθυνση αυτή πήραν μορφή με την επεξεργασία της Συνθήκης για την Ευρωπαική Ενωση, που βρισκεται στην αφετηρία των εξελίξεων που οδήγησαν τα κράτη μέλη στον συμβιβασμό του Ευρωπαικού Συμβολίου του Λουξεμβούργου του 1985, καρπός του οποίου απετέλεσε η ΕΕΠ.

Με την ΕΕΠ τροποποιείται το θεσμικό σύστημα της κοινότητος καθιερώνοντας την ειδικ;η πλειοψηφία σαν κανόνα στις ψηφοφορίες για την λήψη κοινοτικών αποφάσεων εισάγονται οι διαδικασίες διαβουλεύσεως μεταξύ του Ε.Κ. και Συμβουλίου καθορίζονται νέοι στόχοι, όπως η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς έως τις 31 Δεκεμβρίου του 1992 και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Θεσπίζονται νέες πολιτικές στον κοινωνικό τομέα την τεχνολογία και το περιβάλλον και μεταξύ των άλλων, προωθείται η συνεργασία στην εξωτερική πολιτική.

Το άρθρο 84 της Συνθήκης ΕΟΚ είναι η μόνη διάταξη που αναφέρεται ρητά στην πολιτική μεταφορών από την Ενιαία Ευρωπαική Πράξη.
Το άρθρο 16 παράγραφος 5 της ΕΕΠ τροποποιεί το άρθρο 84 παράγραφος 2 σχετικά την διαδικασία θέσπισης μέτρων για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές: Στους κόλπους του Συμβουλίου των Υπουργών καθιερώνεται η ειδική λήψη πλειοψηφία για την έκδοση διατάξεων αντί της μέχρι τώρα ομοφωνίας - ήδη ισχύουσα πρακτική για τους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και πλωτών μεταφορών επιταχύνοντας την κοινοτική διαδικασία λήψεως αποφάσεων.

Το άρθρο 13 της Ενιαίας Πράξης συμπληρώνει την Συνθήκη ΕΟΚ με το άρθρο 8Α για την εσωτερική αγορά: "Η Κοινότητα εκδίδει για την προοδευτική εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς κατά τη διάαρκεια χρονικής περιόδου η οποία λήγει την 31 Δεκεμβρίου 1992, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, των άρθρων 8Β, 8Γ, και 28, του άρθρου 57, παράγραφος 2, του άρθρου 59, του άρθρου 70, παράγραφος 1 και των άρθρων 84, 99, 100Α και 100Β με την επιφύλαξη των άλλων διατάξεων της παρούσας συνθήκης.

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."

Με την ένταξη του άρθρου 84 της Συνθήκης ΕΟΚ στο νέο άρθρο 8Α της ιδίας συνθήκης οι τομείες των θαλασσίων και εναερίων μεταφορών

προκύπτουν σαφέστατα μεταξύ των στόχων της Κοινότητος για την εγκαθίδρυση της ενιαίας αγοράς του 1992.

Παρά το γεγονός ότι η ερμηνεία της ανωτέρω διατάξεως εάν το Συμβούλιο υποχρεούται να πραγματοποιήσει μια κοινή πολιτική στους τομείς των θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών σταπλαίσια του ενιαίου εσωτερικού χώρου έως την 31 Δεκεμβρίου 1992 - αποτέλεσε αντικείμενο αμφισβητήσεων, κυρίως από ορισμένα κράτη - μέλη, σχετικά με τις νομικές συνέπειες που προκύπτουν απο τον καθορισμό της ημερομηνίας της 31 Δεκεμβρίου 1992, δεν μειώνει την σημασία του, σαν ορόσημο για την ουσιαστική προώθηση της Κ.Π.Μ. Αλλωστε το πολιτικό μήνυμα είναι σαφές. Διακυρήξεις κρατών - μελών όπως αυτή της Ελληνικής κυβερνήσεως, που θεωρεί ότι η ανάπτυξη πολιτικών και κοινοτικών δράσεων και η υιοθέτηση μέτρων βάσει του άρθρου 70 παρ. 1 και του άρθρου 84 πρέπει να εφαρμοστούν με τέτοιο τρόποπου να μην ζημιώνει τους ευαίσθητους τομείς των οικονομιών των κρατών - μελών, δεν δημιουργούν αυτόματα νομικά αποτελέσματα.

3.3.3. Τα αίτια της μη προώθησης μιας κοινής πολιτικής

Τα βαθύτερα αίτια της σημαντικής αυτής καθυστέρησης θα πρέπει να αναζητηθούν:

- Στα διαφορετικά επίπεδα αναπτύξεως και στις οικονομικέςκαι κοινωνικές ανισότητες μεταξύ γεωγραφικά κεντρικών και περιφερειακών χωρών της ΕΟΚ, που διαμόρφωσαν διαφοροποιημένες εθνικές αγορές μεταφορών.("Η πολιτική των Μεταφορών τη δεκαετία του '80," Βρυξέλλες Μάρτιος 1983)

- Στις γεωγραφικές συνθήκες που οδήγησαν ακόμη και τις έξι αρχικές χώρες-μέλη της κοινότητος να χαράξουν διαφορετικές πολιτικές: Κράτη - Μέλη με μεγάλη γεωγραφική επιφάνεια όπως η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας η Γαλλία ή η Ιταλία έδωσαν μεγαλύτερη βαρύτητα στους σιδηροδρόμους. Χώρες με μικρότερες αποστάσεις, όπως η Ολλανδία, το Βέλγιο και το Λουξεμβρούργο διεξάγουν σε σημαντικό βαθμό τις εμπορευματικές

τους μεταφορές με οδικά ή πλωτά μέσα.("Sur la politique Commune des Transports" Doc. 1-996/81 σελ. 16)

- Στην προσκόληση των περισσοτέρων χωρών της Κοινότητας στους σιδηροδρόμους, οι οποίοι δεν έπαψαν ακόμη και σήμερα να αντιμετωπίζουν σημαντικά, οικονομικά κυρίως προβλήματα.

- Τα κράτη - μέλη ανέπτυξαν τα συγκοινωνιακά τους δίκτυα για την κάλυψη των εθνικών αναγκών με βάση εθνικούς στόχους και προτεραιότητες, χωρίς Ευρωπαικό συντονισμό, γεγονός εμφανέστερο στο σχεδιασμό των υποδομών.("Εκθεση Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού A2-84/85/A+B)

- Στην έλλειψη ενός κοινοτικού πλαισίου για χρηματοδοτική συμμετοχή έργων υποδομής μεταφορών Ευρωπαικού ενδιαφέροντος, από τα οποία θα επωφελούνταν περισσότερο οι μεσογειακές χώρες, γεγονός που οφείλεται στην απροθυμία κρατών - μελών με την μεγαλύτερη συνεισφορά στον προυπολογισμό της ΕΟΚ, όπως της Βρεταννίας, της Γερμανίας και της Γαλλίας.

- Στην προστατευτική στάση και τους περιορισμούς που ακολουθήθηκαν από κράτη μέλη σε σχέση με άλλες χώρες, απόρροια της απόκλισης συμφερόντων.

- Η διαμάχη μεταξύ των χωρών που υποστηρίζουν ότι η εναρμόνιση των διατάξεων ανταγωνισμού οφείλει να προηγηθεί της φιλελευθεροποίησης και άλλων που επιδίωκαν τη φιλελευθεροποίηση σαν πρώτη προτεραιότητα, αποτέλεσε για πολύ χρόνο σημαντικό εμπόδιο για την ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής μεταφορών.

Η λήψη των μέτρων εναρμόνισης κυρίως για φόρους οχημάτων, καύσιμα, καταλογισμό του κόστους υποδομής, κοινωνικού χαρακτήρα κ.α., - αναγκαία για την καλή λειτουργία της αγοράς και την αποφυγή προβλημάτων που θα προκύψουν από την φιλευθεροποίηση λόγω των άνισων συνθηκών ανταγωνισμού και την ανομοιογένειας δομών των διαφόρων αγορών μεταφορών - θα ακολουθήσει ή όχι της φιλελευθεροποίησης; Η επιμονή των υποστηρικτών των αντιλήψεων

υπέρ της μιάς ή της άλλης αποτέλεσε συχνά πρόσχημα, οδηγώντας τις κοινοτικές εξελίξεις σε αδιέξοδο.
Η Κοινότητα ακολούθησε την αρχή του παραλληλισμού μεταξύ των συνθηκών εναρμόνισης και φιλελευθεροποίησης στον τομέα των μεταφορών, που αργότερα αποτέλεσε και την επίσημη πολιτική της ΕΟΚ, παρακάμπτοντας έτσι ένα τεχνητό ίσως δίλημμα που παρέλυε για δεκαετίες κάθε προσπάθεια κοινής προώθησης των μεγάλων ευρωπαικών ζητημάτων μεταφορών.

Η ευθύνη για την μη κοινή προώθηση του τομέα βαρύνει κατά κύριο λόγο το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών των χωρών μελών, το Κοινοτικό όργανο λήψεως αποφάσεων - που εκφράζοντας τις Κυβερνήσεις των εταίρων αντικατόπτριζε την πολιτική τους απροθυμία για ευρωπαική προσέγγιση της θμετικής.

Το Συμβούλιο είχε θεσπίσει κατά καιρούς διάφορες επιμέρους διατάξεις, κανονισμούς, οδηγίες, αποφάσεις, χωρίς μια συνολική προσέγγιση, μια σφαιρική αντιμετώπιση που τουλάχιστον έως τα μέσα της δεκαετίας του 80 δύσκολα θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια κοινή Ευρωπαική Πολιτική Μεταφορών. Δηλαδή, μια συνεκτική πολιτική - ενός προγράμματος πλαισίου Κ.Π.Μ. που να περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφορών, να καθορίζει και να ιεραρχεί στόχους και επιδιώξεις σύμφωνα με τις δυνατότητες που σαφέστατα του προσφέρουν οι ιδρυτικές συνθήκες - όπως έχει προτείνει η Ευρωπαική Επιτροπή, δίνοντας συνέχεια στις επανειλημμένες συστάσεις του Ευρωπαικού Κοινοβουλίου προς την κατεύθυνση αυτή.

Ηδη από το 1958 το Ευρωπαικό Κοινοβούλιο όπως και με τις εκθέσεις του, του 1961,1974,1982 έχει ζητήσει την εκπόνηση ενός γενικού σχεδίου για την Κ.Π.Μ. της Κοινότητος επισημαίνοντας κατ επανάλειψη ότι δεν δύναται να επιτευχθεί οικονομική ολοκλήρωση χωρίς την δημιουργία προυποθέσεων για μια κοινή αγορά μεταφορών.

3.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

3.4.1. Η Ευρωπαική Πολιτική Αεροπορία στο πλαίσιο της Φιλελευθεροποίησης (Liberalization *)

Οταν στα τέλη της δεκαετίας του 70 προωθήθηκε η ιδέα αποδέσμευσης από το στενό πλαίσιο των μέχρι τότε εθνικών ρυθμίσεων, οι προτάσεις της Ευρωπαικής Επιτροπής και του Κοινοβουλίου επεδίωξαν να καταστήσουν πιο ευέλικτο το υπάρχον σύστημα. Παρόλα ταύτα έχοντας υπόψιν τις ιδιαιτερότητες του ευρωπαικού χώρου και τα αντιφατικά αποτελέσματα της Αμερικανικης εμπειρίας δεν θέλησαν να προσανατολιστούν σε μία λύση υπέρμετρης άρσης των ρυθμίσεων(Μ. Κεραμιανάκης, Επιστημονική διημερίδα ΑΠΘ 1990)

Στόχος της Κοινότητος αποτέλεσε η δημιουργία μιας κοινής αεροπορικής αγοράς μεταφορών.

Σαν πρώτο βήμα, οι προτάσεις της Επιτροπής αποσκοπούσαν σε μια βαθμιαία χαλάρωση του άκαμπτου συστήματος πολιτικής αεροπορίας, εισάγοντας την αρχή του ανταγωνισμού προς όφελος των Ευρωπαικών καταναλωτών, την προώθηση των αεροπορικών επιχειρήσεων, την αεροπορική κατασκευαστική βιομηχανία και των δραστηριοτήτων που συνδέονται άμμεσα (τροφοδοσία (catering), τουρισμός, επιχειρήσεις ελευθέρου χρόνου κ.α.)

Οι μακροχρόνιες ζυμώσεις και οι αλλεπάλληλες αναβολές στους κόλπους του Συμβουλίου κατέληξαν σε ένα σύνολο διατάξεων στο πνεύμα της αποφάσεως του Ευρωπαικού Δικαστηρίου της 30 Απριλίου

---

* *Φιλελευθεροποίηση (Liberalization) ή απελευθέρωση (deregulation) των αερομεταφορών βασίζεται στη θεωρία του οικονομικού φιλελευθερισμού που εμφανίστηκε σαν δόγμα την δεκαετία του '70 στις ΗΠΑ και Μ.Βρεττανία.*

1986, που αποτελεί και τον πρώτο πυρήνα κοινής πολιτικής στο τομέα αυτό.

Με την υιοθέτηση της δέσμης των νέων μέτρων από το Συμβούλιο της 7 Δεκεμβρίου 1987 με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1988η Ευρωπαική πολιτική αεροπορία εισέρχεται σε μια νέα φάση.

Οι 2 κανονισμοί, 1 οδηγία και 1 απόφαση σε μία συνολική προσέγγιση της θεματικής που περιλαμβάνει ναύλους, χωρητικότητα, πρόσβαση στην αγορά και εξαιρέσεις από τον ανταγωνισμό εισάγουν στοιχεία ευελιξίας για την δημιουργία ενός περιβάλλοντος ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών.

Η επιτευχθείσα συμφωνία στος κόλπους του Συμβουλίου αποτελεί το σημείο συνάντησης: χωρών που υποστήριζαν την φιλελευθεροποίηση, όπως η Βρεταννία και οι Κάτω Χώρες, κρατών - οπαδών του status quo κυρίως οι νότιες Μεσογειακές χώρες και η Δανία, των προτάσεων της Επιτροπής και των προσδοκιών του Ευρωπαικού Κοινοβουλίου αλλά αποτελεί την απαρχή μιας διαδικασίας αλλαγής προς μία ενιαία αγοράαερομεταφορών εν όψει της ευρωπαικής ολοκλήρωσης, οδηγώντας σε μία σημαντική αναθεώρηση - εντός περιορισμένου χρόνου του παραδοσιακού συστήματος που διέπει την πολιτική αεροπορία.

Θεσπίζεται μια περίοδος δοκιμής 3 ετών στο τέλος της οποίας θα παρθούν άλλα μέτρα, μια και η δεύτερη περίοδος θα πρέπει να καταλήξει με τους στόχους της εσωτερικής αγοράς 1992.

Με το νέο καθεστώς, όλες οι αεροπορικές εταιρείες τω χωρών μελών μπορούν να εφαρμόσουν μειωμένους ναύλους χωρίς να υποχρεούνται - όπως συνέβαινε προηγουμένως - να έρθουν σε διαβουλεύσεις με τις άλλες εταιρείες που εκτελούν την ίδια διαδρομή (Compagnies partenaires), επιτυγχάνοντας αυτόματη κυβερνητική έγκριση.

Με την απόφαση, η κατανομή της μεταφορικής ικανότητος, - δηλ. του αριθμού των θέσεων που διατίθενται προς πώληση στο κοινό σε τακτική

αεροπορική γραμμή για μία ορισμένη περίοδο, - από την ισχύουσα αναλογία 50/50 μεταξύ των αερομεταφοέων, περνάει στον πιο ευέλικτο καταμερισμό 45/55 τα 2 πρώτα χρόνια και 40/60 τον τρίτο χρόνο.

Οσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά εισάγεται η αρχή της πολλαπλής ανάθεσης εκμετάλλευσης βάσει της οποίας ένα κράτος σε συγκεκριμένη διαδρομή με υψηλή κυκλοφοριακή ζήτηση, δύναται να αναθέσει την σύνδεση σε 2 ή 3 αερομεταφορείς.

Ενα νέο στοιχείο αφορά τις συνδέσεις μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αερολιμένων. Τα ευρωπαικά αεροδρόμια ταξινομούνται σε 3 κατηγορίες, σύμφωνα με τον όγκο των κυκλοφοριακών τους ροών: Στην πρώτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι αερολιμένες τωνπρωτευουσών των χωρών μελών, στην δεύτερη κατηγορία οι περιφερειακές μητροπόλεις και στην τρίτη όλοι οι άλλοι αερολιμένες στους οποίους πραγματοποιούνται διεθνείς πτήσεις.

Τα νέα μέτρα εισάγουν το περιορισμένο στοιχείο της 5ης ελευθερίας - δηλ. το δικαίωμα του αερομεταφορέα να πραγματοποιεί μεταφορές επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου μεταξύ 2 κρατών εκτός εκείνου που είναι εγγεγραμμένο - αποτελώντας ένα πρώτο βήμα στην δημιουργία του ενδοκοινοτικού καμποτάζ.

3.4.2. Το 1993 και η απελευθέρωση της αγοράς

Η συνετή φιλελευθεροποίηση προβλέπεται ότι αρχικά θα έχει περιορισμένα αποτελέσματα ο τομέας, απαιτεί δε χρόνο για την προσαρμογή του στα νέα μέτρα και στα δεδομένα της ενιαίας εσωτερικής αγοράς.

Οι εξελίξεις δείχνουν μία επιτάχυνση των διαδικασιών απελευθέρωσης της αγοράς αερομεταφορών με τον περιορισμό ή και την κατάργηση των δεσμευτικών συμφωνιών σχετικά και την χωρητικότητα και τον προγραμματισμό των πτήσεων.

Στους κόλπους των ειδικών της Κοινότητας επικρατεί η άποψη της διατήρησης των αεροπορικών ναύλων στις ενδοκοινοτικές πτήσεις στια ίδια επίπεδα ή και τις μείωση τους μέχρι του 20%, για τα ερχόμενα τρία χρόνια.

Ο ευρωπαικός καταναλωτής θα επωφεληθεί από την αναβάθμιση της ποιότητος των υπηρεσιών λόγω του επικείμενου ανταγωνισμού. Εγκυροι εμπειρογνώμονες διαβλέπουν ότι οι σημερινές εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (charter) που εξυπηρετούν το ήμισυ της ζήτησης εντός της Ευρώπης - θα επεκταθούν σε παραδοσιακές αερογραμμές, δαν εναλλακτικές λύσεις για ταξιδιώτες κυρίως ελευθέρου χρόνου.

Η εμπειρία άρσεως των περιορισμένων στις ΗΠΑ και των χωρών που ακολούθησαν την deregulation (Καναδάς, Αυστραλία Νέα Ζηλανδία) όπως και η περίπτωση φιλελευθεροποίηση των γραμμών μεταξύ Βρεταννίας και Ολλανδίας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι εταιρείες θα αναζητήσουν συγχωνεύσεις ή άλλους τρόπους συνεργασίας που μπορεί να κυμανθούν από πιστωτικές κάρτες μέχρι κσαι συγχωνεύσεις εμπορικών δικτύων.

Αναμένεται ότι η ελευθερη προσφορά υπηρεσιών θα προκαλέσει σταδιακή εξαφάνιση των κρατικών μονοπωλείων. Η ιδιωτικοποίηση ή τη μείωση της κρατικής συμμετοχής είναι η πιο πιθανή εξέλιξη για τους εθνικούς αερομεταφορείς, με συμπεριφορά στα πρότυπα διεθνών επιχειρήσεων για την βελτίωση τους σε ένα περιβάλλον οξύτατου ανταγωνισμού.

Αν και πρώτο έτος ισχύος της δέσμης μέτρων (1988) οι αεροπορικές εταιρείες της κοινοτικής Ευρώπης ακολούθησαν μία τακτική αναμονής είναι εμφανές ότι με την πρώτη εφαρμογή των διατάξεων για χωριτηκότητα και ναύλους η ανταγωνίστρια εταιρεία θα προβεί σε ανάλογα μέτρα, από ένα αερομεταφορέα σε συγκεκριμένη γραμμή δημιουργώντας μία νέα δυναμική.

Οι εθνικοί αερομεταφορείς των χωρών μελών αναδιοργανώνονται για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα στις διεθνείς - κοινοτικές συνδέσεις και να αποκτήσουν τον πλήρη έλεγχο στις εσωτερικές τους αγορές. (Πολλές από τις 12 χώρες διαθέτουν περισσότερο του ενός

αερομεταφορέα, περιφερειακές κυρίως εταιρείες, που είναι βέβαιο ότι θα αντεπεξέλθουν στο νέο κλίμα).

Αεροπορικές εταιρείες όπως η Alitalia, η Iberia, η TAP ή η SAS και το σημαντικότερο η Ολυμπιακή, πως θα σταθούν στο νέο ανταγωνιστικό και μελλοντικά όλο και "επιθετικότερο" πλαίσιο;

Είναι εμφανές ότι για να αντεπεξέλθει ο εθνικός μας αερομεταφορέας, η "Ολυμπιακή", στο νέο περιβάλλον και να κερδίσει την θέση της στην ευρωπαική αγορά είναι απαραίτητος ο εκσυγχρονισμός και η εξυγίανση της με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητος. Βέβαια η ιδέα της (ριζικής) αναδιάρθρωσης της εταιρείας δεν είναι ούτε πρόσφατη, ούτε αποτελεί ανακάλυψη. Αλλά η αναγκαιότητα αυτή εν`όψει της ενιαίας εσωτερικής αγοράς και του επικείμενου ανταγωνισμού στις διακρατικές πτήσεις εντός της Κοινότητος, γίνεται πλέον επιτακτική.

- Από την οικονομική της εξυγίανση και χάραξη στρατηγικής για την επίλυση του προβλήματος του χρέους που υπομονεύει όλη την προσπάθεια εκσυγχρονισμού του στόλου και την περαιτέρω ανάπτυξη της.

- Από την διοικητική επανοργάνωση της εταιρείας.

- Από την οργανωτική της αναδιάρθρωση. Το παρόν σχήμα σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα προβλήματα, εμποδίζει την πλήρη εκμετάλλευση του ελλαδικού χώρου.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω θα πρέπει να μελετηθούν :

- Η ενίσχυση ήδη υπαρχόντων διαδρομών με αυξημένο δυναμικό εκμεταλλεύσεως.

- Η δημιουργία νέου δικτύου για την κάλυψη πραγματικών αναγκών της Βορείας κυρίως Ελλάδος, με σημαντικές επιπτώσεις τόσο στην κάλυψη της ζήτησης όσο και στην περιφερειακή ανάπτυξη και αποκέντρωση. Κυρίως όμως με τον σχεδιασμό και την

περαιτέρω επέκταση του στο Ευρωπαικό κοινοτικό χώρο από όπου και σημαντικό μερίδιο των κερδών της έως σήμερα.

Γιατί η πρόκληση του 1993, έτος-στόχος της ενιαίας εσωτερικής αγοράς μεταφορών, θα πρέπει να εξεταστεί από τους αρμοδίους της Ολυμπιακής υπό το πρίσμα της αξιοποίησης των νέων δυνατοτήτων που προσφέρει το σύνολο του ευρωπαικού χώρου χωρίς σύμπλεγμα "περιφερειακότητος" - όπως ο τομέας της ναυτιλίας - και να χαράξει πολιτική για να κερδιθεί η αγορά 340 εκατομμυρίων καταναλωτών, όπως κάνουν οι ανταγωνιστές της, στα πρότυπα της ιδιωτικής επιχείρησης, και με γνώμονα πάντα το κοινωνικό συμφέρον.

3.5 Η Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική

Με το 90-95% του κοινοτικού εμπορίου με τρίτες χώρες να διακινείται δια της θαλασσίας οδού και το 35% περίπου του ενδοκοινοτικού εμπορίου να μεταφέρεται από τον εμπορικό στόλο των χωρών μελών, η κοινοτική ναυτιλία κατέχει ένα βασικό ρόλο στο ευρωπαικό οικονομικό στερέωμα αξίζει να σημειωθεί ότι η Κοινότητα αντιπροσωπεύει το 23% των παγκοσμίων εισαγωγών και το 21% των παγκοσμίων εξαγωγών έναντι του 16% αντιστοίχως των ΗΠΑ, και πραγματοποιεί το 25% των οικονομικών δραστηριοτήτων του πλανήτη μας.

Τομέας στενά συνδεδεμένος με τη ναυτιλιακή κεφαλαιαγορά και την ασφαλιστική δραστηριότητα - εντός του κοινοτικού χώρου καλύπτονται το 70% των ναυτασφαλιστικών δραστηριοτήτων διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο για τη ναυπηγική βιομηχανία των χωρών μελών με το 50% των καινούργιων πλοίων, να κατασκευάζονται ή είναι υπό παραγγελία κοινοτικά ναυπηγεία.

Σημαντικός ο ρόλος της ναυτιλίας και σαν κομιστή ξένου συναλλάγματος: η εισαγωγή ναυτιλιακού κεφαλαίου ξεπέρασε το 1,2 δισεκ. δολλάρια ΗΠΑ μόνο στη χώρα μας το 1989, τα μισά από τα οποία προέρχονται από εκτέλεση μεταφορών με τρίτες χώρες.

Τομέας επίσης πολύτιμος τόσο για την δημιουργία απασχόλησησε ευρύ πεδίο δραστηριοτήτων όσο και σαν εργοδότη στη θάλασσα και στη στερά.

Πέραν της ουσιαστικής παρουσίας στην προώθηση του κοινοτικού εμπορίου, ένας ακμαίος ευρωπαικός στόλος διαδραματίζει ένα εξίσου σημαντικό στρατηγικό ρόλο στην αμυντική πολιτική των 12.

Αλλά η κοινοτική και ελληνική ναυτιλία τα τελευταία χρόνια αντιμετώπισαν μιά οξύτατη και παρατεταμένη κρίση, βλέποντας το στόλο της να συρρικνώνεται εντυπωσιακά:

Από το 1980 έως το 1986 το ποσοστό χωρητικής ικανότητος που είναι εγγεγραμμένο σε νοηλόγια κρατών μελών μειώθηκε κατά 36% ενώ την ίδια χρονική περίοδο ο κοινοτικός στόλος που αντιπροσώπευε το 29% της παγκόσμιαας ναυτιλίας συρρικνώθηκε στο 19%(Llooyd's Register 1987)

Ο κοινοτικός στόλος πετρελαιοφόρων μειώθηκε γρηγορότερα από τον αντίστοιχο παγκόσμιο στόλο, ο στόλος μεταφοράς χύδην φορτίου έχει επίσης μειωθεί ενώ ο αντίστοιχος σε παγκόσμια κλίμακα αυξήθηκε. Η ανάπτυξη κοινοτικού στόλου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ακολούθησε τις παγκόσμιες τάσεις, ενώ σημειώθηκε γρηγορότερη συρρίκνωση του συμβατικού κοινοτικού στόλου μεταφοράς γενικού φορτίου.

Σε αντίθεση με τα προηγούμενα έτη, το 1986 ο μέσος όρος του κοινοτικού στόλου είχε μεγαλύτερη ηλικία από τον παγκόσμιο, ενώ ο ρυθμός διάλυσης παλαιών πλοίων και παραγγελίας νέων μειώθηκε.

Τα αίτια της κρίσεως θα πρέπει να αναζητηθούν:

- Στην πλεονάζουσα χωρητικότητα που εμπόδισε την ανάκαμψη των ναυτιλιακών αγορών και άσκησε πίεση μειώσεως των δυνατοτήτων κέρδους και ημερομισθίων, υπονομεύοντας τις προσπάθειες για

εφαρμογή και βελτίωση των διεθνών προδιαγραφών.(Kevin Brown, Financial Times July 22 /1988)

- Στην αύξηση των μέτρων προστατευτισμού από τρίτες χώρες και του ανταγωνισμού από στόλους κρατικού εμπορίου ή επιδοτούμενος που σε πολλές περιπτώσεις λειτουργούν εκτός του πλαισίου των "Διασκέψεων" και περικόπουν τους ναύλους δημιουργώντας συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

- Η κατάσταση επιδεινώθηκε από την παρατεταμένη ύφεση που χαρακτήρισε το παγκόσμιο εμπόριο στις αρχές της δεκαετίας του 1980 - που παρέμεινε στάσιμο ή και που μειώθηκε σε ορισμένες περιπτώσεις - ενώ το μέγεθος του παγκοσμίου στόλου παρουσιάζει σταθερή αύξηση, διογκώνοντας την πλεονάζουσα ήδη μεταφορική χωρητικότητα.

- Παράλληλα, η ανταγωνιστηκότητα των πλοιοκτητών έχει διαβρωθεί εξαιτίας της εύκολης πρόσβασης στις ναυτιλιακές δραστηριότητες που γίνονται εντονώτερες όσον αφορά τις σημαίες ανοιχτού νηολογίου.

- Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες αντιμετώπισαν μια δραματική μείωση των οικονομικών διαθεσίμων και παράλληλη πτώση των ναυτιλιακών αξιών με ανάλογες δυσμενείς επιπτώσειςστη χρηματοληπτική ικανότητα των επιχειρήσεων.

Εξάλλου, η διεύρυνση συμμετοχής πλοιοκτητριών εταιριών, η στροφή πλοιοκτητών σε μη ναυτιλιακές δραστηριότητες και η σημαντική αύξηση επιρροής των πιστωτικών οργανισμών και των εμπορικών τραπεζών ως δικαιούχων επί των κερδών (beneficial owners), συνέβαλαν στη μεταβολή της δομής των πλοιοκτητριών εταιρειών και της σύνθεσης της δομής των πλοιοκτητριών εταιρειών και της σύνθεσης του ευρωπαικού στόλου.

Η κρίση ώθησε πολλούς πλοιοκτήτες να εγκαταλείψουν τα κοινοτικά νηολόγια και να εγγραφούν σε νηολόγια τρίτων χωρών, ή υπερποντίων εδαφών κρατών μελών (offshore registries).

Με τον τρόπο αυτό οι ναυτιλιακές εταιρείες ξεφεύγουν από τον στενό κρατικό έλεγχο και ελευθερώνονται οι πλοιοκτήτες από στενούς περιορισμούς σχετικούς με τη διακίνηση κεφαλαίων και συναλλάγματος, καθώς και από κρατικές δεσμεύσεις που αφορούν πληρώματα και συνθήκες εργασίας.

Σήμερα διατηρούνται πάνω από 20 νηολόγια, αποτελώντας το 29% της παγκοσμίου ναυτιλίας, που θα μπορούσαν να ταξινομηθούν σε:

- υπερπόντια νηολόγια (offshore registers). Η Μεγάλη Βρεταννία διατηρεί το Isle of Man, η Γαλλία το Kerguelen, η Ολλανδία τις Αντίλες, η Νορβηγία το Διεθνές νηολόγιο, ενώ συζητείται η δημιουργία ανάλογου νηολογίου στη Δυτική Γερμανία, τη Δανία και αλλού.

- ανεξάρτητα νηολόγια (independent registers). Τέτοια διατηρούν ο Παναμάς, η Λιβερία, η Κύπρος, οι Μπαχάμες, η Μάλτα η Σιγκαπούρη, η Σρι Λάνκα και η Βανατού

- παράλληλα νηολόγια (dependent registers). Η πλειοψηφία προσαρτημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο: το Χονγκ-Κονγκ, οι Βερμούδες και η Cayman.

Αλλά ασφαλώς, η φυγή των πλοίων από την εθνική τους σημαία και η ραγδαία μείωση του ελληνικού και ευρωπαικού στόλου δεν μπορεί να συνεχιστεί. Τα κράτη μέλη έχουν κάθε συμφέρον να παραμείνουν τα πλοία τους στα κοινοτικά νηολόγια. Ούτε τα ανοιχτά νηολόγια δεν μπορούν να συνεχίζουν να αποτελούν επ'άπειρον τη δικλείδα ασφαλείας των εθνικών στόλων, ευρωπαικής σημασίας δεν έχουν ακόμα πείσει για τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα έναντι των πρώτων.

3.5.1. Ευρωπαική διάσταση και κοινοτική δράση

Ο τομέας της ναυτιλίας δεν αποτέλεσε αντικείμενο κοινής ευρωπαικής προσέγγισης παρά μόνο μετά την πάροδο μιας εικοσαετίας από την υπογραφή της συνθήκης της Ρώμης, για να αποκτήσει τη βάση της

κοινοτική δράσης μόλις το Δεκέμβριο του 1986, με την υιοθέτηση μιας σειράς κανονισμών.

Αφετηρία στη διαδικασία για την χάραξη κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, αποτέλεσε η απόφαση του Ευρωπαικού Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου του 1974 για ναυτιλιακή υπόθεση (167/73),σύμφωνα με την οποία η ναυσιπλοία δεν εξαιρείται από την εφαρμογή των διατάξεων της συνθήκης της Ρώμης και κατά συνέπεια υπόκειται σε κοινοτικούς κανόνες.

Οι σκόπιμες ίσως εμφιβολίες για την εφαρμογή ή όχι των διατάξεων, θα πρέπει να αναζητηθούν στη διατύπωση του άρθρου 84 της συνθήκης που αναφέρει ότι:

1. "Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

2. Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίσει ομοφώνως εάν, κατάπιο μέτρο και κατά ποιά διαδικασία θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές".

Οι ανωτέρω διατάξεις αποτέλεσαν για αρκετό χρόνο χρονικό διάστημα αντικείμενο διαφορετικών ερμηνειών:

Οι κυβερνήσεις και οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί κύκλοι των 6 ιδρυτικών χωρών μελών, υποστήριζαν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων της συνθήκης της Ρώμης και συνεπώς δεν υπάγονται στο κοινοτικό προσέσους για ολοκλήρωση, όσο το Συμβούλιο δεν έχει λάβει ομόφωνη απόφαση κατά το προαναφερθέν άρθρο.

Για τις αντίθετες ακριβώς απόψεις συνηγορούσε η Ευρωπαική Επιτροπή που με την απόφαση του Ευρωπαικού Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1974 στην υπόθεση 167/73, δικαιώθηκε.

Οι πρώτες προσπάθειες της Ευρωπαικής Επιτροπής για κοινοτική προσέγγιση στον τομέα της ναυτιλίας ανέρχονται στα μέσα της δεκαετίας του 70, με την υποβολή στο Συμβούλιο, το 1976, μνημονίου

σχετικά με τη θέση της Κοινότητος με τρίτες χώρες σε θέματα ναυτιλίας και με την εγκριση το 1977 απόφασης περί καθορισμού διαδικασίας διαβούλευσης για τις σχέσεις μεταξύ των μελών και τρίτων χωρών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, καθώς επίσης και τις ενέργειες που αφορούν τον τομέα αυτό στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών (77/587/ΕΟΚ). Η απόφαση αυτή θα έπρεπε να σημειώσει την αφετηρία για τη θέσπιση μιας πραγματικής κοινοτικής στον τομέα της ναυτιλίας, αλλά όπως εκτιμήθηκε από ναυτιλιακούς κύκλους, δεν δόθηκε αμέσως συνέχεια.

Η μετέπειτα κοινοτική δράση διαρθρώθηκε σε θέματα ανταγνωισμού με χώρες κρατικού εμπορίου και θαλάσσιας ασφάλειας για να αναλάβει το 1979 πρωτοβουλία για την προσχώρηση των χωρών μελών στη σύμβαση του ΟΗΕ σχετικά με τον κώδικα συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών.

Απόρροια των διεργασιών αποτέλεσε η υιοθέτηση το Μάιο του 1979 από το Συμβούλιο κανονισμού σχετικά με την επικύρωση από τα κράτη μέλη της σύμβασης, που καταρτίστηκε από την UNCTAD και υπογράφτηκε στη Γενεύη το 74, των Ηνωμένων Εθνών περί του Κώδικα της συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών (79/954/ΕΟΚ).

Ο κανονισμός κυρίως στη μη εφαρμογή, με εξαιρέσεις τις ναυτιλιακές εταιρίες αναπτυσσομένων χωρών, των διατάξεων του κώδικα για τον καταμερισμό της διακινήσεως στα πλαίσια των διασκέψεων της Ευρωπαικής Κοινότητος των άλλων χωρών του ΟΟΣΑ, κα την μη εφαρμογή του Κώδικα στη σχέση των Κρατών μελών μεταξύ τους και στις σχέσεις τους με άλλα μέλη του ΟΟΣΑ.

Στους αρμοδίους κύκλους της Ευρωπαικής Επιτροπής κρίθηκε ότι "η γενική πρόθεση των κρατών μελών να κυρώσουν τη σύμβαση του κώδικα συμπεριφοράς λαμβάνοντας ως βάση μια κοινή θέση (954/79) που προβλέπει συγκεκριμένες ρυθμίσεις, ήταν μια πρώτη ένδειξη ότι η Κοινότητα είχε την ικανότητα να ενεργεί πολιτικά σε θέματα ναυτιλίας παγκόσμιας εμβέλειας".

Το Μάρτιο του 1985 η Επιτροπή της ΕΟΚ, σε μια προσπάθεια περιορισμού της σοβαρής κρίσης που διήρχετο ο ευρωπαικός στόλος και διατήρησης της κυρίαρχης θέσης του στο παγκόσμιο στερέωμα, υπέβαλε στο αρμόδιο Συμβούλιο Υπουργών Μνημόνιο για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική που κάλυπτε σημαντικές πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητος.
Το Μνημόνιο περιλάμβανε τέσσερα σχέδια κανονισμών σχετικά με τις συντονισμένες ενέργειες για την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στη μεταφορά φορτίων, στον τομέα των ωκεάνειων μεταφορών, για την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής του άρθρου 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές ένα σχέδιο οδηγίας για την κοινή ερμηνεία της έννοιας "εθνική ναυτιλιακή γραμμή" και ένα σχέδιο αποφάσεως για τον καθορισμό διαδικασίας διαβουλεύσεων για τις σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών στον τομέα των μεταφορών.

3.5.2. Ο πυρήνας της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής

Ο πρώτος κανονισμός αφορά την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (αριθ. 4055/86).

Ισχύει για τους υπηκόους των κρατών μελών, εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας (εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών) η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.
Οι διατάξεις εφαρμόζονται και σε υπηκόους κρατών μελών εγκατεστημένους εκτός Κοινότητας και σε ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους.

Ο δεύτερος κανονισμός αφορά τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (αριθ.4056/86).

Καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 85 και 86 περί ανταγωνισμού της συνθήκης λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες των θαλασσίων μεταφορών.

Αναγνωρίζεται ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις διαδραματίζουν σταθεροποιητικό ρόλο, χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται υπηρεσίες που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές, συμβάλλουν γενικά στην εξασφάλιση προσφοράς τακτικών επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των καταναλωτών.Γιαυτό εξαιρείται από την απαγόρευση του άρθρου 85 παράγραφος 1 της Συνθήκης περί ελευθέρου ανταγωνισμού, η κατηγορία των ναυτιλιακών συσκέψεων με την προυπόθεση ότι δεν προξενεί εντός της κοινής αγοράς ζημία σε ορισμένους λιμένες, φορτωτές ή μεταφορείς και δεν θα κάνουν κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης.

Ο τρίτος κανονισμός καθορίζει τη διαδικασία που θα ακολουθήσει η Κοινότητα για την αντιμετώπιση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές από πλευράς εφοπλιστών τρίτων χωρών προκαλώντας στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό εις βάρος κοινοτικών πλοιοκτητών (4057/86).

Οταν μετά από έρευνα προκύψει ότι υπάρχει αθέμιτη πρακτική καθορισμού ναύλων από πλοιοκτήτη τρίτης χώρας που επιφέρει ζημία σε κοινοτικούς πλοιοκτήτες παρέχεται στην Κοινότητα η δυνατότητα επιβολής διορθωτικού δασμού μετά από πρόταση της Επιτροπής και απόφαση του Συμβουλίου.
Ο τέταρτος κανονισμός αφορά την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων (4058/86).Καθορίζονται οι διαδικασίες για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών έναντι μη κοινοτικών χωρών που καταφεύγουν για την προστασία των εμπορικών τους στόλων με μονομερή νομοθετικά ή διοικητικά μέτρα ή με διμερείς συμφωνίες με άλλες χώρες, περιορίζοντας την πρόσβαση ναυτιλιακών εταιρειών των κρατών μελών.

Μετά από αίτηση κράτους μέλους στην Επιτροπή, η οποία υποβάλλει τις κατάλληλες συστάσεις ή προτάσεις στο Συμβούλιο δύναται να ληφθούν μετά από σχετική απόφαση (του) συντονισμένες ενέργειες που μπορούν να έγκειται σε διπλωματικές παραστάσεις ή και αντίμετρα έναντι της ναυτιλιακής εταιρείας.

Το Συμβούλιο όταν ενέκρινε τη δέσμη μέτρων αναγνώρισε ότι δεν αποτελούσαν παρά ένα πρώτο βήμα για μια ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική και ότι περαιτέρω μέτρα θα πρέπει να ακολουθήσουν. Αποψη η οποία επικράτησε και στους κόλπους των ενδιαφερομένων κύκλων που υποστήριξαν ότι οι κανονισμοί δεν πρόκειται να σταματήσουν τον φθινοντα υπό ευρωπαική σημαία στόλο και επιβάλλονται νέα μέτρα για την ανόρθωση της κοινοτικής ναυτιλίας που να περιλαμβάνουν τη μείωση της πλεονάζουσας χωρητικότητος, ενθάρρυνσης μιας ευρείας πολιτικής διάλυσης, και δημιουργία χρηματοδότησης πλοίων και εφαρμογής νέας τεχνολογίας στον τομέα της ναυτιλίας.

3.5.3. Οι νέες εξελίξεις και η ελληνική πραγματικότητα

Η ελληνική ναυτιλία που επλήγει σφοδρά από την παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση στις αρχές της δεκαετίας του 80, δείχνει σημεία ανάκαμψης όπως άλλωστε και η παγκόσμια ναυτιλία.
Η βελτίωση του διεθνούς εμπορίου, που στην Ευρωπαική Κοινότητα παρουσιάζει ικανοποιητικούς ρυθμούς ανάπτυξης και οι ανοδικές τάσεις των διακινήσεων μέσω θαλασσίας οδού έχουν δώσει ενθαρρυντικά μηνύματα για τις ελληνικές ναυλαγορές.

Η ελληνική σημαία ακολούθησε την καθοδική πορεία των άλλων ευρωπαικών χωρών: τα τελευταία 3 χρόνια έχασε κάτι λιγότερο από 1.000 πλοία συνολικής χωρητικότητας 20 εκ. τόννων.
Κατά την ίδια περίοδο ο υπό ξένη σημαία ελληνικής πλοιοκτησίας στόλος αυξήθηκε κατά 24% φθάνοντας τα 45,5 εκατ.τόννους έναντι 34,6 εκ. τόννους (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 1991).

Σήμερα (1990) τα ελληνικών συμφερόντων πλοία, υπό ελληνική ξένη σημαία με 85 εκατ. τόννους αντιπροσωπεύοντας το 13,7 του παγκόσμιου

στόλου, φέρουν τη χώρα μας στην κορυφή των μεγαλυτέρων ναυτιλιών του κόσμου. Η ελληνική σημαία ναυτιλία, αν και εξασθενημένη, συνεχίζει αν παραμένει η ισχυρή δύναμη στο κοινοτικό χώρο, με 35,28% έναντι 53% το 1981.

Η κατάληξη των μακροχρόνιων για την κοινή ναυτιλιακή πολι- τική της ΕΟΚ με την υιοθέτηση των κανονισμών βρίσκουν τις αρχές της ελληνικής ναυτιλίας - την ελεύθερη ναυσιπλοϊα του σεβασμού των ξένων πλοίων και της αμοιβαιότητος ως προς τη μεταχείριση της ελευθερίας του θαλασσίου εμπορίου, και ισότητος των σημαίων - κατοχυρωμένες:

Οι διατάξεις του κανονισμού για την ελεύθερη παροχή υηρεσιών προβλέπουν την εφαρμογή του και σε υπηκόους κρατών μελών εγκατεστημένων εκτός κοινότητος και σε ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκτός κοινότητος και ελεγχόμενες από υπηκόους κράτους μέλους.
Γεγονός που ικανοποιεί ιδιαίτερα την ελληνική ναυτιλία που είναι κατα 21% εγκατεστημένη σε τρίτες χώρες αλλά τα πλοία τους φέρνουν την ελληνική σημαία. Θετικό επίσης μέτρο είναι ο διακανονισμός για τον καταμερισμό φορτίων, οι οποίοι περιλαμβάνονται στις υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών θα καταργηθούν ή θα αναπροσαρμοστούν.

Αλλά η ελαστικότητα της εφαρμογής των κανονισμών από ορισμένα κράτη μέλη και οι προθέσεις της Επιτροπής στα νέα της μέτρα για εναρμόνιση ορισμένων πρακτικών έχουν αντιμετωπιστεί με κάποιο σκεπτικισμό από την ελληνική πλευρά - φοβούμενη ότι θα προκαλέσουν περαιτέρω επιδείνωση των νηολογίων - και η οποία δεν έπαψε να τονίζει ότι η κοινοτική προσέγγιση θα πρέπει να κατευθύνεται στην εφαρμογή του ελεύθερου καιθεμιτού ανταγωνισμού και τη συνεχή βελτίωση της ανταγωνιστικότητος ευρωπαικού στόλου έναντι των διεθνών ανταγωνιστών της.

Η ελληνική ναυτιλία με κυρίαρχο θέση στη διεθνή αγορά θαλασσίων μεταφορών, καλείται να δράσει στον ενιαίο οικονομικό χώρο της

Ενωμένης Ευρώπης εντός ενός νέου ευρύτερου πλαισίου ρυθμίσεων (1983 UNCTAD Κώδικα Συμπεριφοράς, 1980 shipping Act, 1986 Κανονισμοί ΕΟΚ).

Στο νέο περιβάλλον που προσφέρει η ενοποιημένη αγορά φορτίωντου πιο πλούσιου συνασπισμού στον κόσμο, "θέτοντας τέλος σε μια περίοδο κατακερματισμού των δυνατοτήτων της ναυτιλιακής αγοράς υπό συνθήκες ανταγωνισμού" οι προοπτικές διαγράφονται ευοίωνες για την ελληνική ναυτιλία.

Εναπόκειται στην πολιτεία να συνειδητοποιήσει το ρόλο της, και να αναλάβει τις ευθύνες της και από κοινού με το ναυτιλιακό κόσμο να περάσουν στην ευρωπαική προσέγγιση και δράση ώστε ο ελληνικός στόλος να καταστεί ο στόλος της Ενωμένης Ευρώπης και ο Πειραιάς το ναυτιλιακό κέντρο της ΕΟΚ.

3.6. ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Οι σιδηροδρόμοι κατέχουν μια ιδιαίτερη θέση στην κοινή πολιτική μεταφορών και στην Ευρωπαική Κοινότητα γενικότερα, όχι μόνο λόγων του όγκου των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που διεκπεραιώνουν - ετήσια διακίνηση 216 δισεκατ. επιβατών/χλμ. και 179 δισεκατ. τόννων/χλκμ. αλλά και σαν μεγάλες κρατικές εταιρείες που απασχολούν συνολικά πάνω από 1.128.000 εργαζόμενους στις 12 χώρες μέλη της ΕΟΚ.

Οικονομικό και ασφαλές μεταφορικό μέσο που προστατεύει το περιβάλλον χωρίς να προκαλεί ατμοσφαιρικές μολύνσεις κυρίως σε αστικές συναθροίσεις, ανεξάρτητο από κυκλοφοριακές συμφορήσεις, με ορθολογική χρήση της ενεργείας, κατάλληλο για μεταφορά επικίνδυνων ουσιών, αποτελεί βασικό παράγοντα συνοχής και εξάλειψης περιφερειακών ανισοτήτων για τον κοινοτικό χώρο.

Το μέλλον των ευρωπαικών σιδηροδρόμων, στις αρχές της δεκαετίας του 60, διεγράφετο ζοφερό. Οι ανταγωνιστές του - τα άλλα μέσα μεταφορών - γνώριζαν μια πρωτοφανή ανάπτυξη:
η αυτοκινητοβιομηχανία παρουσίαζε πλήρη έκρηξη, οι αυτοκινητόδρομοι εντυπωσιακή εξέλιξη, το αεροπλάνο άρχιζε να κερδίζει σημαντικό μέρος της αγοράς επιβατικών μεταφορών, η ναυτιλία σε κατακόρυφη άνοδο και οι πλωτές μεταφορές βρίσκονταν σε φάση εκσυγχρονισμού.

Οι σιδηρόδρομοι, που άλλοτε αποτελούσαν το κύριο μέσο μετακίνησης και τον βασικό άξονα των εθνικών συγκοινωνιακών πολιτικών, είδαν τη συμμετοχή τους στο σύνολο της αγοράς μεταφορών να ελαττώνεται: το 1965 διεκπεραίωναν το 34,9% της διακίνησης εμπορευμάτων, ενώ το 1989 μόλις το 21,4% .

Η μείωση του μεριδίου στην αγορά είχε βέβαια εμπορικές επιπτώσεις, επιδεινώνοντας την ήδη άσχημη οικονομική τους κατάσταση.

Οι τεράστιες οικονομικές επιβαρύνσεις από τη χρηματοδότηση σιδηροτροχιών και εξοπλισμό, οι πολλαπλές υποχρεώσεις κοινωνικής φύσεως, τα υπερβολικά οπικονομικά βάρη μη επιχειρησιακού χαρακτήρα "συντάξεις κλπ.), οι χαμηλοί ναύλοι για λόγους περιφερειακής πολιτικής ή ο ρόλος που που συχνά του αποδώθηκε σαν συγκυριακό εργαλείο κατά του πληθωρισμού, το περιορισμένο σε σχέση με τον όγκο των δραστηριοτήτων το κεφάλαιο που δεσμεύει κάθε αναπτυξιακή του προοπτική, δημιούργησαν μια οξύτατη δημοσιονομική κρίση.

Οι οικονομικοί μετασχηματισμοί που πραγματοποιήθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 70, ειδικά η μείωση της παραγωγής της κοινοτικής βορείαας βιομηχανίας - παραδοσικαού χρήστη των σιδηροδρόμων - απετέλεσαν ένα πρόσθετο βάρος για τις ελλειματικές αυτές επιχειρήσεις.

Οι κρατικές συνολικές δαπάνες για την κάλυψη των ελλειμμάτων των εθνικών τους οργανισμών σιδηροδρόμων, μόνο το 1982 ανήλθαν στο ποσό των 16,6 δισεκ. περ. ECU χωρίς να δείχνουν μέχρι σήμερα σημεία ανάκαμψης.

Αυτή η κατάσταση δεν μπορούσε να αφήσει αδιάφορη την Ευρωπαική Οικονομική Κοινότητα.
Ο περιορισμός του ελλείμματος των σιδηροδρόμων κατεύθυνση προς την οποία προσανατολίστηκαν οι προτάσεις της Επιτροπής δεν είναι ξένος προς τις επιδιώξεις των ιδρυτικών συνθηκών και συγκεκριμένα όσο αφορά την παροχή υπηρεσιών σε όσο το δυνατό χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, αποδεσμεύοντας παράλληλα οικονομικούς πόρους για την επίτευξη άλλων στόχων.

3.6.1. Προς ένα Ευρωπαικό Δίκτυο Τραίνων Υψηλής Ταχύτητας

Οι προοπτικές που διαμορφώνονται ύστερα από 24 χρόνια από την πρώτη εκμετάλλευση τραίνων υψηλήςταχύτητος στην Ιαπωνία, στη γραμμή Τοκyo - Shin Osaka, (1964) και 7 χρόνια εμπειρίας των γαλλικών T.G.V. (1981) εδραιώνουν την πεποίθηση ότι το μέλλον των σιδηροδρόμων περνάει από εφαρμογή των ανανεωτικών τεχνολογιών στον τομέα.

Τα τραίνα μεγάλης ταχύτητος δίνουν ένα νέο δυναμισμό στους σιδηροδρόμους ανοίγοντας καινούργιες προοπτικές στις συνδέσεις μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων. Με πολλά πλεονεκτήματα από πλευράς χρόνου, τιμής και ανέσεων, έναντι των ανταγωνιστών του το T.G.V. είναι προορισμένο να καταστεί το κυρίαρχο μεταφορικό μεσο στις αποστάσεις 500-600 χιλιομέτρων.

Η ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων που δύναται να φτάσουν τα 300 χιλιόμετρα/ώρα, του δίνουν τη δυνατότητα να συντομεύσει χρόνο και αποστάσεις, προσφέροντας μεγαλύτερη κινητικότητα σε λογικές τικές, καθιστώντας το παράλληλα ουσιαστικό εργαλείο περιφερειακής ανόρθωσης και προόδου. Ενα ανεπτυγμένο δίκτυο τραίνων υψηλής ταχύτητος αποτελεί βασικό μέσο για την Ευρωπαική ολοκλήρωση συνεισφέροντας σημαντικά στην πρόσβαση στις διάφορες περιοχές της Κοινότητος, στην προσέγγιση των περιφερειών, και όπως απέδειξε το παράδειγμα της Γαλλίας, στη χωροταξική αναδιάρθρωση και αποκέντρωση.

Είναι 2 φορές γρηγορώτερο από το αυτοκίνητο και 2 φορές λιγότερο ταχύ από το αεροπλάνο, αλλά με απευθείας σύνδεση από (αστικό) κέντρο, ενώ το κόστος υποδομής του δεν αντιπροσωπεύει παρά το 1/3 του αντίστοιχου αυτοκινητοδρόμου (W. Harpecht 1987, σελ. 63).

Βασικός παράγοντας τόνωσης παραγωγικών δραστηριοτήτων και απασχόλησης σα άμεσα ή έμμεσα συνδεόμενους τομείς με τον εξοπλισμό και κυρίως στη βιομηχανία ατσαλιού, σιδήρου, μηχανολογικής και ηλεκτρικής μηχανικής.

Αποτελεί παράλληλα εργαστήριο τεχνολογιών αιχμής με δυνατότητες ανάπτυξης, ανάλογες με αυτές της ευρωπαικής αεροναυπηγικής.

Το TGV στη Γαλλία παρουσίασε από την έναρξη της λειτουργίας του το 1981, εμπορική επιτυχία:
Από το 1980-1984 η συνολική κίνηση σε σριθμό επιβατών στον άξονα Paris-Sud-Est πέρασε από 12 σε 18 εκατ. επιβατών.

Η επιτυχία είναι ανάλογη στον οικονομικό και χρηματοδοτικό τομέα: το 1984, πρώτη χρονιά πλήρους εκμετάλλευσης του TGV κάλυψε το κόστος λειτουργίας και χρηματοδότησης και επέτυχε κέρδος 370 εκατ. γαλλικών φράγκων, ήτοι το 12% του συνολικού κύκλου εργασιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι η χρηματοδότηση επετεύχθηκε αποκλειστικά από δάνεια χωρίς κρατική βοήθεια ενώ το εισιτήριο σε σχέση με τις προηγούμενες τιμές δεν αυξήθηκε.

Η εκμετάλλευση του TGV αποδείχτηκε ιδια;ιτερα οικονομική π.χ. σε σχέση με το Airbus: το επιχειρησιακό κόστος του πρώτου είναι 90% μικρότερο για 1η θέση και 60% για δεύτερη θέση. (M. Feve, SNCF, έκθεση εμπειρογνωμόνων 1985).

Εκτός της Γαλλίας που κατασκευάζει και εκμεταλλεύεται το TGV στην Ευρώπη, η ΟΔΓ προωθεί ο ICE, η Ιταλία το PENDOLINO και η Ισπανία το TALGO.

Αλλά ο σχεδιασμός και οι πραγματοποιήσεις έχουν συλληφθεί για να ικανοποιήσουν τις εσωτερικές ανάγκες της κάθε χώρας. Γι αυτό υπάρχουν διαφορές σχετικά με τη χρηματοδότηση και τροφοδότηση ηλεκτρικής ενέργειας (υπάραχουν τεχνικές λύσεις με μέτριο κόστος για να ξεπεραστούν.)

Είναι φανερή η ανάγκη για συμβατότητα των υπαρχόντων, πραγματοποιουμένων η προγραμματισμένων συστημάτων, για τη δημιουργία ενός πραγματικού ευρωπαικού δικτύου τραίνων υψηλής ταχύτητος.
Η κοινή προσέγγιση είναι απαραίτητη σε επίπεδο σχεδιασμού ακόμη και σε γραμμές με αυστηρά εθνικό χαρακτήρα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η καταλληλότητα ή τουλάχιστον η συμβατότητα τεχνικών προτύπων που σε άξονες κοινοτικού ενδιαφέροντος θα μπορούσε να φτάσει σε ένα πιο προωθημένο τύπο συνεργασίας (π.χ. μια μορφή ενσωμάτωσης).

Στην έκθεση της για το ευρωπαικό δίκτυο τραίνων μεγάλης ταχύτητος τον Ιούλιο του 1986, η Επιτροπή ανέλυσετις προοπτικές που προσφέρουν οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητος και τις δυνατότητες εξέλιξής των, και διετύπωσε προτάσεις για τις ενάργειες που θα πρέπει να αναληφθούν σε κοινοτικό επίπεδο.

Οι ενέργειες της Ευρωπαικής Επιτροπής προσανατολίζονται:

- στη συνεργασία των σιδηροδρομικών οργανισμών, των αρμόδιων κυβερνητικών και κοινοτικών οργάνων στις σχεδιαστικές διαδικασίες, καθώς και στην εξασφάλιση της συνεργασίας των εμπλεκομένων βιομηχανιών,πριν από τον τελικό σχεδιασμό - προγραμματισμό του οριστικού δικτύου

- στη χρηματοδοτική διάσταση. Η δημιουργία σιδηροτροχιών για τραίνα μεγάλης ταχύτητος προυποθέτει σημαντικές επενδύσεις που δύσκολα μπορούν να αναλάβουν μόνα τους κράτη ή οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων.

Η έκθεση εισηγείται 2 προσεγγίσεις χρηματοδοτήσεων:

Η πρώτη αφορά σύμβαση "ανάλογα με τη χρησιμοποίηση του έργου" (through-put agreement). Οι εταιρείες που θα χρησιμοποιήσουν το έργο δεσμεύονται να εγγυηθούν τη ροή των εσόδων.

Η δεύτερη είναι η μέθοδος της αυτοχρηματοδότησης (projectfinancing) που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο.

- Στη δημιουργία κοινοπραξιών στο στάδιο της κατασκευής για έργα υποδομής και κατασκευής υλικού Η εκμετάλλευση των διεθνών γραμμών σύμφωνα με τις προτάσεις, συνεχίζει τις παραδοσιακές διαδικασίες ενώ προτρέπονται νέες μορφές συνεργασίας.

Οι προτάσεις της Επιτροπής για ένα δίκτυο μεγάλης ταχύτητος συνίστανται:

- στις συνδέσεις με ταχύτητα ανώτερη των 200 χλμ./ώρα, στις οποίες θα χρησιμοποιούνται γραμμες που με ειδικές αλλαγές θα επιτρέπουν μέγιστη ταχύτητα μεταξύ 250 και 300 χιλ./ώρα

- στις τροχιές που επιτρέπουν μεγίστη ταχύτητα κυμαινόμενη μεταξύ 160-200 χλμ/ώρα.

Το βασικό δίκτυο συμπληρώνεται με συνδέσεις που εξυπηρετούν απομακρυσμένες περιφέρειες.

Το Ευρωπαικό Κοινοβούλιο σε έκθεση που συνέταξε για το ευρωπαικό σιδηροδρομικό δίκτυο με αμαξοστοιχίες μεγάλης ταχύτητας και υιοθετήθηκε από την Ολομέλεια προέτρεψε την κοινότητα να ακολουθήσει τις εξής κατευθυντήριες γραμμές (G. Starita, E.E.C. A2-79/87).

- Οσον αφορά την έρευνα, κάλεσε την Επιτροπή να συνεχίσει τις μελέτες ως προς την σκοπιμότητα ενός ευρωπαικού συστήματος σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητος και να προωθήσει την επεξεργασία των δεδομένων σε εθνικό και τοπικό επίπεδο στα πλαίσια του συστήματος TASC κρίνει ότι η έρευνα και η ανάπτυξη

τεχνολογιών αιχμής θα πρέπει να εξακολουθήσουν εντός την κοινοτικής χρηματοδοτικής πολιτικής στο πλαίσιο των γενικών προγραμμάτων έρευνας όπως το COST και το ΕΥΡΗΚΑ.

- σχετικά με τη δημιουργία ενός ευρωπαικού δικτύου τραίνων υψηλής ταχύτητος υποστηρίζεται ότι εναπόκειται στην Κοινότητα να καθορίζει και ενδεχομένως να προσθέσει νέα τμήματα στο δίκτυο ευρωπαικού ενδιαφέροντος βάσει υποδείξεων των κρατώ μελών τονίζεται η ανάγκη για κοινές τεχνικές προδιαγραφές και προτείνεται σύσταση ειδικής ομάδος εργασίας, στα πλαίσια της Επιτροπής Υποδομών για την προώθηση των κοινοτικών στόχων για τη δημιουργία πανευρωπαικού συστήματος TGV

- όσον αφορά τις συνδέσεις ή διαμετακομίσεις προς και από την κοινότητα ζήτησε από την Ευρωπαική Επιτροπή να αναλάβει από κοινού τις απαραίτητες πρωτοβουλίες με τις χώρες ΕΖΕΣ και της COMECON για την ολοκλήρωση ενός πανευρωπαικού δικτύου και την προώθηση και συντονισμό των κοινοτικών ερευνών με αυτές της Ευρωπαικής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (CEMT) και του Συμβουλίου της Ευρώπης.

Αλλά ενώ οι προσπάθειες της Επιτροπής και του Ευρωπαικού Κοινοβουλίου, όπως εξάλλου, και της Κοινοβουλευτικής Συνέλευσης του Συμβουλίου της Ευρώπης, που περιλαμβάνει μεταξύ των μελών της την Ελβετία και την Αυστρία, προσανατολίζονται στην ολοκλήρωση των επιμέρους σχεδίων εθνικών πρωτοβουλιών προς ένα συνεκτικό πανευρωπαικό δίκτυο τραίνων υψηλής ταχύτητος, όλοι οι εταίροι δεν φαίνεται να ακολουθούν με τον ίδιο βηματισμό.

Γεωγραφικοί παράγοντες που ευνοούν, αλλά εκτός των τραίνων μεταφορικά μέσα, όπως τις θαλάσσιες ή τις οδικές μεταφορές, η οικονομική κατάσταση των σιδηροδρομικών οργανισμών και η δομή της οικονομίας γενικότερα και η τεχνολογική καθυστέρηση, δεν αφήνουν περιθώρια για σοβαρές υποθέσεις υλοποίησης συστήματος τραίνων ταχείας κυκλοφορίας και τη σύνδεση με τα κεντρικά δίκτυα TGV για περιφερειακές χώρες της Κοινότητος όπως η Ιρλανδία, η Δανία, η Πορτογαλία, μέρος της Ιταλίας και της Ισπανίας και βέβαια της χώρας

μας που με την Πορτογαλία διεκδικούν το πιο απαρχαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ευρώπη. Και ενώ Μεσογειακές χώρες, όπως η Ισπανία προχωρούν σε ταχύτατους ρυθμούς εκσυγχρονισμού του δικτύου σιδηροδρομικών συνδέσεων, μέσω ανάαπτυξης (μη αυτόχθονης) τεχνολογίας (TALGO) και την απόκτηση άλλων - των πιο προηγμένων που διαθέτει η αγορά - η χώρα μας δεν φαίνεται να προωθεί ανάλογες προτεραιότητες. Ο Οργανισμός Ελληνικών Σιδηροδρόμων, με λιγότερο φιλόδοξους στόχους, προσανατολίζεται σε ενέργειες όπως η διπλή γραμμή, η σηματοδότηση και η ηλεκτροδότηση του βασικού άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκης. (Communaute de chemins de fer europeens 1989 6.11)

3.7.Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Παρόλο ότι οι ιδρυτικές Συνθήκες προέβλεψαν ρητά τη θέσπιση κοινών κανόνων εφαρμοστέων στις διεθνείς μεταφορές και τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μετφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (άρθρο 75, παρ. 1 εδάφιο α και β) κοινή αγορά οδικών μεταφορών δεν σημείωσε ουσιαστική πρόοδο προς την κατεύθυνση αυτή.

Εως τώρα οι εσωτερικές οδικές μεταφορές σε κάθε κράτος μέλος εκτελουνται αποκλειστικά από εθνικούς μεταφορείς αποκλείοντας μη εθνικούς μεταφορείς, γεγονός που αποτελεί διάκριση λόγω εθνικότητος, τόπου ή εγκατάστασης, έννοιες ασυμβίβαστες με τις ιδρυτικές συνθήκες της ΕΟΚ.

Οι μεταφορείς αγαθών γίνονται βάσει διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών-μελών ή κοινοτικών ποσοστώσεων.

Η προβλεπόμενη ελεύθερη παροχή έως σήμερα δεν έχει εξασφαλιστεί, καθώς ένας οδικός μεταφορέας γενικά δεν δύναται να εκτελέσει ελεύθερα μεταφορέ, μεταξύ κρατών μελών.Η απελευθέρωση των επαγγελματικών οδικών μεταφορών βρίσκει αντίθετα πολλά κράτη μέλη όπως την Ομοσπονδιακή Γερμανία που υπό την πίεση των μεταφορέων

τους-φοβούμενοι ότι θα χάσουν μερίδιο της αγοράς - ή ανησυχώντας για την ανταγωνιστικότητα των εθνικών τους σιδηροδρόμων, παρεμπόδισαν κάθε ουσιαστική πρόοδο, προβάλλοντας σαν επιχειρήματα τις φορολογικές και κοινωνικές διαφορές που υπάρχουν στις διάφορες χώρες μέλη.

3.7.1. Τα πρώτα μέτρα

Τα πρώτα μέτρα άρσεως των εμποδίων στις επαγγελματικές οδικές μεταφορές ελήφθσαν στις αραχές της δεκαετίας του 60 με την έκδοση από το συμβούλιο οδηγίας της 23ης Ιουλίου 1962 περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, απελευθερώνοντας ορισμένες οδικές ειδικές μεταφορές από την υποχρεωτική άδεια ή τουλάχιστον από περιορισμό του αριθμού αδειών. Το 1966 τα μέτρα επεκτάθηκαν για τις οδικές επιβαστικές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία.

Με τον κανονισμό αριθ. 1224/68/ΕΟΚ επιτράπη η διεξαγωγή οδικών μεταφορών μεταξύ χωρώνμελών κοινοτικής άδειας.

Αρχικά ο αριθμός των κοινοτικών αδειών ήταν περιορισμένος για να φθάσουν τα πραγματοποιούνται το 1988 το 16% των οδικών ενδοκοινοτικών μεταφορών (χλιμ/τόννο) με κοινοτικές ποσοστώσεις, έναντι 54% που διεξάγονται βάσει διμερών συμφωνιών, ο αριθμός αυξημένος αλλά μη ικανοποιητικός σε σχέση με τη ζήτηση.

Το Δεκέμβριο του 1979 το Συμβούλιο τροποποίησε τον προηγούμενο κανονισμό αριθ. 3164/76/ΕΟΚ περί κοινοτικής ποσοστώσεως σε συντομότερους περιόδους, για καλύτερη χρήση από τους μεταφορείς (αριθ. 2964/79/ΕΟΚ).Ακολούθησε μια άλλη, σημαντική απόφαση του Συμβουλίου για τις διμερείς διαπραγματεύσεις μεταξύ των κρατών μελών για την προσαρμογή της επιτρεπόμενης μεταφορικής χωρητικότητος στις διεθνείς μεταφορές.

Σήμερα η πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των χωρών μελών της Ευρωπαικής Κοινότητας

ρυθμίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις των οδηγιών 74/561/ΕΟΚ και74/562/ΕΟΚ οι οποίες ισχύουν για τις εθνικές και διακοινοτικές μεταφορές οι ανωτέρω οδηγίες στόχευαν στη βελτίωση της ιδότητος του μεταφορέα , στη εξυγίανση της αγοράς και στην καλυτέρευση της ποιότητος των προσφερομένων υπηρεσιών.

Μια σειρά προτάσεων από την Ευρωπαική Επιτροπή για την απελευθέρωση της αγοράς οδικών μεταφορών και η δέσμευση του Συμβουλίου -Ιούνιος 1988) για την κατάργηση των ποσοστώσεων από 1.1.1993, χαρακτηρίζουν τον τομέα των οδικών μεταφορών το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 80.
Οι νέες εξελίξεις έχουν την αφετηρία τους:
στην απόφαση του Ευρωπαικού Δικαστηρίου που κατεδίκασε το Συμβούλιο των Υπουργών Μεαφορών της ΕΟΚ για παράληψη και αποφάνθηκε ότι οφείλει να θεσπίσει σύντομα μέτρα που θα επιτρέψουν στους μη εγκατεστημένους μεταφορείς να εκτελέσουν μεταφορές.
- στην πολιτική δέσμευση των αρχηγών των κρατών μελών στις 28 και 29 Ιουνίου 1985, για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και τις κατευθύνσεις που υιοθέτησε το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ κατά τις συνόδους του στις 14 Νοεμβρίου 1985, 30 Ιουνίου 1986 και 25 Ιουνίου 1987, για τη δημιουργία ενιαίας αγοράς χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς στον τομέα των ενδοκοινοτικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 1992 καθώς και για την εξάλειψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμύ και την αναγκαιότητα επίλυσης του προβλήματος της κοινοτικής διαμετακομίσεως μέσω τρίτων χωρών, προκειμένου να αποφευχθούν οι διακαρίσεις μεταξύ των μεταφορέων και των διαφόρων κρατών μελών.

3.7.2. Οι κατευθύνσεις της Επιτροπής

Το Νοέμβριο του 1985, υποβλήθηκε από την Επιτροπή στο Συμβούλιο πρόταση που αποσκοπούσε στη διασφάλιση της αποδοχής μη εγκατεστημένων μεταφορέων για την πραγματοποίηση εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε ένα άλλο κράτος μέλος.

Το 1987 υποβλήθηκε παρόμοια πρόταση κανονισμού που καθορίζει τους όρους αποδοχής των μη εγκατεστημένων μεταφορέων στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος, συμπληρώνοντας τις προτάσεις για ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Δύο άλλες προτάσεις υποβλήθηκαν με στόχο να επιτραπεί σε μη εγκατεστημένους μεταφορείς να εκτελούν οποιοδήποτε δρομολόγιο εντός της Κοινότητος για διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Μία πρόταση κανονισμού σχετικά με τους κοινούς κανόνες στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία και μια άλλη για την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών.
Οι προτάσεις καθορίζουν, όσον αφορά την πρόσβαση στις διεθνείς αγορές, παρόμοια κριτήρια με αυτά που ορίζονται στις προτάσεις για τις ενδοκοινοτικές μεταφορές, όπως ή άδειες πραγματοποίησης διεθνών μεταφορών και η τήρηση των διατάξεων των ισχυόντων οδηγιών καθώς και η τριετής εμπειρία στην εσωτερική αγορά.

Το σύνολο των σχεδίων κανονισμού της Εκτελεστικής Επιτροπής προς το Συμβούλιο, - συνέχεια της αποφάσεως του Ευρωπαικού Δικαστηρίου της 22ας Μαίου 1985, - δημιουργούν τις προυποθέσεις για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των εμπορευματικών και επιβατικών οδικών μεταφορών ενόψει της μεγάλης εσωτερικής αγοράς του 1992 αποσκοπούν στο να διασφαλιστεί η είσοδος στις εθνικές επιχειρήσεις, μεταφοραών από άλλα κράτη με τις ίδιες προυποθέσεις πρόσβασης στην αγορά όπως οι εθνικοί μεταφορείς και στη δημιουργία μέχρι τις 31.12.1992

3.7.3. Στο δρόμο της φιλευλευθεροποίησης οδικών μεταφορών

Ενα σημαντικό βήμα προς την απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς υπηρεσιών οδικών μεταφορών απετέλεσε ο κανονισμός της 21ης Ιουνίου 1988 που εξέδωσε το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών των 12-στο πνεύμα της αποφάσεως του Ευρωπαικού Δικαστηρίου της 22ας Μαίου

1985-σχετικά με τις κοινοτικές ποσοστώσεις για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, με την οποία δεσμεύεται για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών από 1.1.1993.

Σύμφωνα με τον κανονισμό οι κοινοτικές ποσοστώσεις, οι διμερείς ποσοστώσεις μεταξύ των κρατών μελών και οι ποσοστώσεις που αφορούν τις υπό διαμετακόμιση μεταφορές προς ή από τρίτες χώρες καταργούνται από 1ης Ιανουαρίου 1993, για τους κοινοτικούς μεταφορείς από 1.1.1993, η πρόσβαση στην αγορά των οδικών ενδοκοινοτικών εμπορευματικών αδειών **(πίνακας 2)** που χορηγούνται βάσει ποιοτικών κριτηρίων.

Για τη σταδιακή μετάβαση στην ανιαία αγορά, ο κανονισμός προσδιόρισε την αύξηση των κοινοτικών ποσοστώσεων κατά 40% για το 1988 1989 και 1990 καταυτόν τον τρόπο το 16% των εμπορευματικών οδικών μεταφορών που καλύπτονται σήμερα από κοινοτικές άδειες **(πίνακας 3)**

θα φθάσει το 40%.

Οι πρόσφατες προτάσεις της Ευρωπαικής Επιτροπής που τροποποιούν τις οδηγίες σχετικές με την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα επιβατών και εμπορευμάτων και στοχεύουν στην αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων και τίτλων των οδικών μεταφορέων-αποσκοπούν στον προσδιορισμό και εναρμόνιση των ελαχίστων ποιοτικών κριτηρίων, όπως προβλέπεται με το άρθρο 4, παράγραφο α, του προαναφερθέντος κανονισμού, σχετικά:

- με την αξιοπιστία ενός προσώπου που ενδιαφέρεται να εισέλθει στο επάγγελμα ή να συνεχίσει να εργάζεται ως μεταφορέας που συνίστανται κυρίως στην έλλειψη καταδικών για ορισμένες σοβαρές και επανειλημμένες παραβιάσεις,

- με τον καθορισμό των ελαχίστων χρηματικών εγγυήσεων που πρέπει να διαθέτει ο μεταφορέας, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική και η ασφαλής λειτουργία της επιχειρήσεως του που αντιπροσωπεύουν το 10% της αρχικής αξίας κάθε οχήματος που χρησιμοποιεί η επιχείρηση.

Ο νέος μεταφορέας πρέπει να διαθέτει πρακτική εμπειρία να έχει παρακολουθήσει ένα κύκλο μαθημάτων και να πετύχει σε σχετικές εξετάσεις για να αποδείξει τις επαγγελματικές του ικανότητες.

Το παρόν σύστημα κάνει διακρίσεις εις βάρος μεταφορέων μικροτέρων χωρών, κυρίως στην περιφέρεια της Κοινοτητος ή τουλάχιστον δεν τους ευνοεί. Χώρες σαν την Ελλάδα, την Πορτογαλία και την Ιρλανδία, με σοβαρά προβλήματα τράνζιτ, έχουν περιορισμένες προσβάσεις στην αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων που από πλευράς διαπραγματεύσεων είναι συνισταμένες της συνολικής οικονομικής "performance" ενός κράτους. (E.E.C. COM/87/31, λεξικό Βρυξέλλες 87).

Αυτός δεν είναι ο μόνος λόγος για τον οποίο το άνοιγμα της αγοράς οδικών εμπορευματικών και οι δυνατότητες που προσφέρει, θα πρέπει να εκτιμηθεί θετικά από την ελληνική πλευρά.

Με κόστος μεταφοράς χαμηλότερο, λόγου χάριν, των Γερμανών μεταφορέων, καθιστά τους Ελληνες συναδέλφους τους ανταγωνιστικότερους, ενώ ανοίγονται νέοι ορίζοντες, προς βιομηχανικές χώρες με έντονη ζήτηση διακίνησης εμπορευμάτων.

Βέβαια, η βασική συνταγή του χαμηλού κόστους δεν επαρκεί από μόνη της, να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων μεταφορέων που στο παρελθόν έχουν πολλές φορές δείξει δείγματα υψηλής παροχής υπηρεσιών.

Είναι ανάγκη να συμβαδίσουν με τα διεθνή πρότυπα διεκπεραίωσης μεταφορών για να κερδίσει ένα όλο και μεγαλύτερο μερίδιο στην Ευρωπαική αγορά οδικών μεταφορών αξίζει να σημείωθεί ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις θα σημειωθεί μέση ετήσια αύξηση για διακίνση και διανομή εμπορευμάτων της τάξεως του 10% για να φθάσει τα 81 δισ. λίρες στερλίνες το 1992.

Αλλά ο δρόμος για την εσωτερική αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι μακρύς. Παρά την κάποια πρόοδο που επιτεύχθει με την θιοθέτηση του κανονισμού 1841/88 από το Συμβούλιο που προβλέπει

κατάργηση των ποσοστώσεων από 1.1.93, οι δυσχέρειες για την απελευθέρωσή της παραμένουν.

Η απόφαση της κυβερνήσεως της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας να επιβάλει δασμούς σε ξένα φορτηγά αυτοκίνητα που διασχίζουν τη χώρα-παλαιότερα το Βέλγιο είχε αναγγείλει ανάλογες προθέσεις είναι ενδεικτική της απροθυμίας πολλών χωρών μελών να ανοίξουν τις εθνικές αγορές οδικών μεταφορών.

"Αλλά οι στόχοι της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των οδικών μεταφορών, δηλαδή η δημιουργία το αργότερο μέχρι το 1992 μιας ελεύθερης αγοράς χωρίς περιορισμούς ποσοστώσεων και διακρίσεις εθνικότητος, δεν θα εμποδιστούν από τέτοια μονόπλευρα μέτρα", όπως δήλωσε χαρακτηριστικά ο αρμόδιος επίτροπος της ΕΟΚ (Bonn Lorry, Financial Times, November 6, 1988).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΜΕΡΙΔΙΟ ΤΩ ΧΩΡΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΣΤΗΝ ΕΝΔΟΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ-ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (1989)

Κάτω Χώρες	18,9%
Δυτική Γερμανία	18,0%
Γαλλία	16,2%
Ιταλία	12,3%
Ισπανία	12,2%
Βέλγιο	8,9%
Ηνωμένο Βασίλειο	4,1%
Δανία	3,9%
Ελλάς	2,1%
Πορτογαλία	1,8%
Λουξεμβούργο	0,9%
Ιρλανδία	0,7%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

ΠΗΓΗ: EUROSTAT 1989

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΣΕ ΚΑΘΕ ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ

ΧΩΡΑ	1977	1988	1989
Βέλγιο	265	1.488	2.084
Δανία	169	1.444	2.022
Γερμανία	427	2.374	3.324
Ελλάδα		658	922
Ισπανία		1.543	2.161
Γαλλία	409	2.018	2.826
Ιρλανδία	50	671	940
Ιταλία	319	2.022	2.831
Λουξεμβούργο	70	693	971
Κάτω Χώρες	382	2.104	2.946
Πορτογαλία		873	1.223
Ηνωμένο Βασίλειο	272	1.265	1.771

ΠΗΓΗ: Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

3.8. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η κοινή πολιτική μεταφορών διαμορφώνεται εδώ και είκοσι περίπου χρόνια.

Οι μεταφορές απότελούν ένα επίσης οικονομικό κλάδο του οποίου η σημασία είναι ανάλογη με εκείνη των άλλων μεγάλων κλάδων, όπως π.χ. της γεωργίας ή της βιομηχανίας σιδήρου ή χάλυβος.

Οι μεταφορές συνολικά αντιπροσωπεύουν:

- 6% του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος της Κοινότητος, δηλ. περισσότερο από τη γεωργία.
- 15% του ακαθάριστου σχηματισμού κεφαλαίου.

- περίπου 40% του ακαθάριστου σχηματισμού κεφαλαίου στο δημόσιο τομέα.Αυτό εξηγεί τη σημασία που απέδωσαν οι συντάκτες της συνθήκης της Ρώμης στην εφαρμογή μιας κοινής πολιτικής μεταφορών.

Η Κοινότητα είναι πεπεισμένη ότι είναι προς το συμφέρον όλων να εξασφαλισθεί η ελευθερία των μεταφορέων στην άσκηση των καθηκόντων τους, ενώ ταυτόχρονα θα πρωοθούνται στον τομέα αυτόν, όπως και στους άλλους, καλές συνθήκες εργασίας και υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

Με το πνεύμα αυτό διαμορφώθηκαν μέχρι τώρα τα μέτρα της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών Οι στόχοι όμως της πολιτικής υποδομής μεταφορών είναι διαφορετικοί. Η υποδομή των μεταφορών αποτελεί το καθοριστικό πλαίσιο για όλη την δραστηριότητα των μεταφορών.

Η σημασία των υποδομών δεν μπορεί παρά να αυξάνεται λόγω του αναγωνρισμένου ρόλου που διαδραματίζουν στην οικονομική και κοινωνική οργάνωση.

- Η Κοινότητα είναι σήμερα πεπεισμένη ότι η κοινή πολιτική μεταφορών δεν μπορεί να πραγματοποιήσει τους στόχους που της έχει τάξει η Συνθήκη και να εκπληρώσει το ρόλο της στηγενική οικονομία παρά μόνο αν στραφεί όλο και περισσότερο, προς την υποδομή των μεταφορών. Οι λόγοι για το νέο αυτό προσανατολισμό, που απορρέουν σε μεγάλο βαθμό από τις σύγχρονες οικονομικές εξελίξεις, είναι προφανείς. Πρέπει κυρίωςνα αναφερθούν:

- Η ανάπτυξη των μεταφορών μεταξύ των Κρατών μελών, που έχει ξεπεράσει την αύξηση των εσωτερικών μεταφορών. Σε ορισμένους μεγάλους άξονες οι διεθνείς μεταφορές έχουν αρχίσει να συμβάλλουν ουσιωδώς στη δημιουργία σημείων συμφορήσεως.

- Η αυξανόμενη αλληλεξάρτηση των δικτύων, που δεν επιτρέπει πια να θεωρείται κάθε Κράτος μέλος σαν μια στεγανή ζώνη προγραμματισμού.

- Ο καθοριστικός ρόλος της υποδομής μεταφορών στη μεταφορική δραστηριότητα του μέλλοντος.

- Οι αυξανόμενες δυσκολίες χρηματοδότησης τις οποίες αντιμετωπίζουν οι δημόσιες αρχές των Κρατών μελών για υποδομές που σε ορισμένες περιπτώσεις, θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν δράση σε κοινοτικό επίπεδο.

Επίσης υπάρχουν στενές διασυνδέσεις, ιδίως μέσω των υποδομών, μεταξύ του τομέα των μεταφορών και των άλλων τομέων της οικονομίας Αυτό ισχύει κυρίως τη στιγμή που η ανάγκη για εξοικονόμηση της ενέργειας μπορεί να επηρεάσει άμεσα τις συνθήκες ανάπτυξης των μεταφορών. Ενα άλλο παράδειγμα αφορά τις νέες βιομηχανικές δραστηριότητες. Η επιδιωκόμενη ανάπτυξη τους είναι λιγότερο συνδεδεμένη απ'ότι κατά το παρελθόν, με παροδοσιακές γεωγραφικές θέσεις κα μπορεί, κατά συνέπεια, να ενισχύσει σημαντικά τη ζήτηση για επενδύσεις σε έργα υποδομής.

Κατά τρόπο γενικό, πέρα από την πολιτική μεταφορών, οι αποφάσεις για τις υποδομές επηρεάζουν την οικονομική, κοινωνική ή περιφερειακή ανάπτυξη.

Οι επιπτώσεις αυτές θάπρεπε επίσης να λαμβάνονται υπόψη ώστε να συνδυασθούν, σε μια σφαιρική αντιμετώπιση, τα διάφορα κριτήρια εκτιμήσεως του ρόλου της Κοινότητας.Ο τομέας των υποδομών, που εξαρτάται βασικά από τις δημόσιες αρχές και που καθορίζει το μέλλον των μεταφορών, προσφέρεται ιδιαίτερα για τον προσδιορισμό και την εφαρμογή μιας κοινής πολιτικής σε κοινοτικό επίπεδο.

Ο προσδιορισμός και η διαμόρφωση μιας τέτοιας πολιτικής δημιουργεί όμως δύσκολα και σύνθετα προβλήματα, προβλήματα που είναι σχετικά νέα σε σύγκριση με αυτά που έχουν προκύψει μέχρι σήμερα στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

3.8.1. Ανάγκη για μια κοινοτική πολιτική στο τομέα της υποδομής μεταφορών.

Η υποδομή των μεταφορών αντιμετωπιζόταν, βασικά σαν εθνικό θέμα. Οι κυβερνήσεις συνήθως της αποδίδουν ιδιαίτερη σημασία

δίνοντάς της σημαντική θέση στην οικονομική πολιτική τους, κυρίως τα τελευταία είκοσι χρόνια.

Υποχρεωμένες ν'αντιμετωπίσουν την αύξηση της κυκλοφορίας, αποτέλεσμα της οικονομικής ευημερίας, αντέδρασαν με την εκτέλεση εκτεταμένων εθνικών προγραμμάτων: δίκτυα αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλης ταχύτητας, βελτιωμένες πλωτές οδοί, καθώς και ένα σημαντικό δίκτυο πετρελαιαγωγών.

Από τη δεκαετία του 60 όμως παρατηρήθηκε μια αύξηση των μεταφορών μεταξύ Κρατών μελών που ξεπερνάει κατά πολύ το επίπεδο των εσωτερικών μεταφορών. Τα τελευταία δέκα χρόνια, ο όγκος των ενδοκοινοτικών μεταφορών αυξήθηκε δύο φορές περισσότερο από τον όγκο των εσωτερικών μεταφορών. Είναι πιθανόν ότι η αύξηση των ενδοκοινοτικών μεταφορών θα συνεχισθεί με ρυθμό πιο γρήγορο από το ρυθμό των εσωτερικών μεταφορών των Κρατών μελών (Πίνακας 1).

Αν εξετασθούν στο σύνολό τους, τα σημερινά δίκτυα των υποδομών και η πολιτική που εφαρμόζεται στον τομέα αυτόν είναι δυνατό να γίνουν ορισμένες σημαντικές διαπιστώσεις:

- Κατα κανόνα, τα δίκτυα υποδομών έχουν μελετηθεί και κατασκευασθεί με βάση εθνικούς στόχους. Εκτός από ελάχιστες περιπτώσεις, δεν έχει ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα για τη δημιουργία συνδέσεων με γειτονικές χώρες.

- Η σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην ανάπτυξη των δικτύων αυτών και την πολιτική που ακολουθούν οι διάφορες χώρες στον τομέα των μεταφορών δεν είναι πάντοτε σαφής. Φαίνεται ότι κατά την εκπόνηση των προγραμμάτων έχουν κυρίως ληφθή υπόψη ανάγκες διάφορες των στόχων της πολιτικής μεταφορών. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι, σε ορισμένα Κράτη μέλη, την ευθύνη για τις υποδομές (ή μέρος αυτών) είχε, και έχει ακόμη σε πολλές περιπτώσεις κρατική υπηρεσία άλλη από εκείνη που είναι αρμόδια για τις μεταφορές αυτές καθαυτές.

- Τις τελευταίες δεκαετίες, δόθηκε διαδοχικά προτεραιότητα στα έργα υποδομής για τα διάφορα μεταφορικά μέσα κατά τρόπο διαφορετικό ανάλογα με τα Κράτη μέλη. Υπάρχουν βέβαια διαφορές από χώρα σε χώρα, αλλά γενικά φαίνεται ότι έχει δοθεί δυσανάλογη προτεραιότητα στην ανάπτυξη των οδών και αυτοκινητοδρόμων.

- Οι βάσεις επί των οποίων έχουν διαμορφωθεί τα εθνικά αυτά προγράμματα, τα κίνητρά τους, τα κριτήρια επιλογής, διαφέρουν σημαντικά από το ένα Κράτος μέλος στο άλλο και ορισμένες φορές μάλιστα και στο εσωτερικό ενός κράτους. Οι μέθοδοι και διαδικασίες που εφαρμόζονται είναι και αυτές διαφορετικές. Το αποτέλεσμα είναι ότι, παρόλο που τα δίκτυα υποδομής των Κρατών είναι γενικά ικανοποιητικά, χαρακτηρίζονται ακόμη από επικαλύψεις και ανεπάρκειες.

Με την πρόοδο της οικονομικής ενοποίησης της Κοινότητος, ορισμένα από τα προβλήματα αυτά έλαβαν νέες διαστάσεις, ενώ εμφανίσθηκαν και νέα προβλήματα.

Η θεαματική αύξηση των συναλλαγών μεταξύ των Κρατών μελών κατήργησε τον συχνά δευτερεύοντα χαρακτήρα των συγκοινωνιακών οδών που κατευθύνονται προς τα σύνορα. Εχουν δημιουργηθεί νέα ρεύματα μεταφορών τα οποία, κατά τα φαινόμενα, θα διευρυνθούν, ενώ παράλληλα θα δημιουργηθούν καινούργια.

Οι εθνικές οικονομίες αποκτούν προοδευτικά μια κοινοτική διάσταση που θα είναι ακόμη πιο σημαντική στο μέλλον. Μια πρώτη εκτίμηση που έχει γίνει έδειξε ότι, αν οι σημερινές δυσκολίες δεν χειροτερεύσουν, οι ανάγκες για μεταφορές είναι δυνατό να διπλασιασθούν μέχρι το έτος 2000.

3.8.2. Υποδομές Μεταφορών και άλλοι Οικονομικοί Κλάδοι

Εχει γίνει από καιρό δεκτό ότι τα συγκοινωνιακά δίκτυα δεν επηρεάζουν μόνο τη διεξαγωγή των μεταφορών, αλλά και ότι η χάραξή τους, η κατασκευή και χρήση τους έχουν πολλαπλές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες. Από τη στιγμή όμως που αντιμετωπίζεται η εκπόνηση προγραμμάτων και η πραγματοποίηση συγκεκριμένων έργων, θα ήταν ιδιαίτερα επιβλαβές για το συλλογικό συμφέρον να μη λαμβάνονται υπόψη και οι πολλαπλές αυτές συνέπειες, έστω και αν φαίνονται κάπως απομακρυσμένες, μαζί με εκείνες που προκύπτουν άμεσα από τις δραστηριότητες μεταφοράς. Βέβαια, δημιουργείται το πρόβλημα πως θα ληφθούν υπόψη και πως θα περιληφθούν στις μελέτες και τους υπολογισμούς στοιχεία που δεν είναι πάντα εύκολο να προσδιορισθούν και πολλά από τα οποία δύσκολα μπορούν να εκτιμηθούν ποσοτικά.

Οσο όμως κι αν είναι δύσκολο και πολύπλοκο, πρόκειται για ένα πρόβλημα που δεν θα πρέπει να αγνοηθεί.

Οι υποδομές μεταφορών απαιτούν συχνά τεράστιες επενδύσεις, συνεπάγονται την κινητοποίηση σημαντικών κεφαλαίων.

Αρκεί να σκεφθεί κανείς τι κοστίζει η κατασκευή ενός αυτοκινητοδρόμου ή ενός αεροδρομίου, ο εκσυγχρονισμός μιας σιδηροδρομικής γραμμής, η διάνοιξη μιας μεγάλης διώρυγας. Τα έργα αυτά χρηματοδοτούνται συνήθως από δημόσιους πόρους, έστω και αν τα Κράτη χρησιμοποιούν κεφάλαια που προέρχονται από την ιδιωτική χρηματαγορά. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι επενδύσεις για υποδομές μεταφορών κατέχουν, κατ'ανάγκη σημαντική θέση στη χρηματοδοτική πολιτική, τη δημοσιονομική πολιτική, την πολιτική προυπολογισμού, ακόμη και τη γενική οικονομική πολιτική των Κρατών μελών. Πρέπει ιδίως να τονισθούν οι επιπτώσεις τους στις βιομηχανίες που συμμετέχουν στην κατασκευή, κατά συνέπεια δε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και στην απασχόληση.

Γενικά η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών στην Κοινότητα μπορεί ν'αποκτήσει σήμερα ιδιαίτερη σημασία λόγω των επιπτώσεων της στην οικονομική κατάσταση είτε πρόκειται για την εξασφάλιση μιας

καλύτερης ανάπτυξης, είτε για την προώθηση των αναγκαίων διακλαδικών προσαρμογών ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα νέα διεθνή δεδομένα, ή και για την απορρόφηση της υποαπασχόλησης. Υπ' αυτό το πρίσμα, η Επιτροπή έχει ήδη υπογραμμίσει, σε διάφορα έγγραφα που έχει διαβιβάσει στο Συμβούλιο, τη σημασία της τόνωσης τόσο των ιδιωτικών, όσο και των δημοσίων επενδύσεων. Η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών στο πλαίσιο αυτό μπορεί αναμφισβήτητα να συμβάλλει ουσιαστικά στην πραγματοποίηση των στόχων της οικονομικής πολιτικής της Κοινότητος.

Μια δυναμική και συνεπής πολιτική στον τομέα της υποδομής μεταφορών θα επηρεάσει ευνοικά τον προσανατολισμό και την ανάπτυξη ορισμένων βιομηχανικών κλάδων.

Η αύξηση της ζήτησης που προκαλείται απο μια πολιτική ανάπτυξης της υποδομής μεταφορών επηρεάζει τόσο τη βιομηχανία κατασκευής εξοπλισμών και υποδομών, όσο και τη βιομηχανία μεταφορικού υλικού, πρόκειται για κλάδους που αντιπροσωπεύουν περίπου 3% και 4% του εσωτερικού ακαθάριστου προιόντος της Κοινότητος.

Λόγω της συσχέτισης που υπάρχει μεταξύ ανάπτυξης των υποδομών μεταφορών και αύξησης της ζήτησης στους βιομηχανικούς αυατούς κλάδους, απαιτείται για τη διατύπωση μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προβλέψεων, σαν παράμετρος αναφοράς, η γνώση των διαφόρων εναλλακτικών λύσεων που θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν για τη διαμόρφωση μιας πολιτικής υποδομών. Η πολιτική αυτή πρέπει να είναι συνεπής και βασισμένη σε μια συνολική αντίληψη των διαφόρων μέσων μεταφοράς.

Μια συνεπής πολιτική για την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών μπορεί επίσης να αποτελέσεις σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της τεχνολογικής προόδου. Το επίπεδο τεχνολογίας που απαιτείται από ορισμένες υποδομές (π.χ. από τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των αερολιμένων, των διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλης ταχύτητας, των γεφυρών ή των σηράγγων) συνεπάγεται συχνά τη χρήση νέων τεχνολογικών λύσεων στο πλαίσιο των ενδιαφερομένων κλάδων βιομηχανίας και μπορεί ως εκ τούτου να αποτελέσει

κινητήρια δύναμη για την τεχνολογική ανάπατυξη των δραστηριοτήτων αυτών.

Η εφαρμογή κοινής πολιτικής στον τομέα της υποδομής μεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις παραμεθόριες περιοχές. Οι περιοχές αυτές ήταν για καιρό θύματα της ύπαρξης των εθνικών συνόρων. Θάπρεπε λοιπόν να είναι και οι πρώτες που θα επωφεληθούν από την κατάργηση των συνόρων αυτών ως οικονομικών εμποδίων.

Θα χρειασθεί βέβαια να καλυφθεί η καθυστέρηση που συχνά χαρακτηρίζει την υποδομή των περιοχών αυτών. Η δράση λοιπόν στον τομέα των υποδομών πρέπει να είναι διττή στις περιοχές αυτές και να αποσκοπεί τόσο στη βελτίωση των συνδέσεων με τις κοντινές περιοχές του γειτονικού Κράτους μέλους, όσο και στη διέλευση των μεγαλων διακοινοτικών αρτηριών.

Εχει συχνά τονισθεί ο σοβαρός κίνδυνος που μπορεί να αποτελέσει για την Κοινότητα, στο σύνολο της, η συγκεντρωτική επίδραση της κοινής αγοράς: συγκέντρωση των δραστηριοτήτων και του οικονομικού πλούτου σε ήδη αναπτυγμένες και υπερεξοπλισμένες περιοχές (που, γεωγραφικά, βρίσκονται μάλλον στο κέντρο της Κοινότητος) και προοδευτική πτώχευση των περιφερειακών ζωνών με περιορισμένο εξοπλισμό και με το μειονέκτημα των μεγάλων αποστάσεων.

Γι'αυτόν το λόγο, καθιερώθηκε από την αρχή μια περιφερειακή πολιτική που αποσκοπεί να αποκαταστήσει την ισορροπία και να κατανείμει καλύτερα τις δυνάμεις παραγωγής σε όλο το έδαφος της Κοινότητος. Βασική προυπόθεση για την επιτυχία της πολιτικής αυτής είναι η ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών. Οι προβληματικές αυτές περιοχές πρέπει, αφ'ενός, να έχουν στη διάθεσή τους ένα εσωτερικό δίκτυο συγκοινωνιών που να μπορεί να ικανοποιεί τις σημερινές και τις μελλοντικές ανάγκες τους.

Αφ'ετέρου, πρέπει να λήξει η απομόνωσή τους και να συνδεθούν με τα μεγάλα κέντρα της Κοινότητος με σύγχρονες και ταχείες συγκοι-

νωνιακές οδούς που να περιορίζουν, κατά το δυνατό τα μειονεκτήματα της απόστασης.

Οι ευμενείς επιπτώσεις ενός καλού δικτύου υποδομών δεν είναι μόνο καθαρά οικονομικές. Οι υποδομές αποτελούν ταυτόχρονα και στοιχεία κοινωνικής ευμάρειας και συμβάλλουν στη συνεχή βελτίωση των συνθηκών διαβιώσεως και απασχολήσεως του πληθυσμού. Ταυτόχρονα προσδιορίζουν σε μεγάλο βαθμό τις δυνατότητες χρησεων και καθορίζουν αποφασιστικά τις τιμές γης.

Μια άλλη βασική προυπόθεση για την επιτυχία της πολιτικής αυτής είναι η εναρμόνιση των επενδύσεων για υποδομές μεταφορών και των άλλων οικονομικών και κοινωνικών επενδύσεων για την υποστήριξη της αναπτύξεως. Σ'αυτό το πλαίσιο λοιπόν πρέπει να εκτιμηθούν τα προβλήματα της άρσης της απομόνωσης των προβληματικών περιοχών, των οποίων πρέπει να βελτιωθεί η σύνδεση με τα μεγάλα κοινοτικά κέντρα.

Οι υποδομές των μεταφορών όμως δεν έχουν μόνο ευμενείς επιτπτώσεις. Η πραγματοποίησή τους επηρεάζει βαθιά και συχνά αρνητικά, τον κοινωνικοοικονομικό και οικολογικό ιστό των περιοχών που διασχίζουν. Οι κάτοικοι τους, δικαιολογημένα, γίνονται όλο και πιο ευαίσθητοι στις έμμεσες επιπτώσεις της προσπάθειες για την ανάπτυξη των υποδομών των μεταφορών. Η Κοινότης έχει αρχίσει να εφαρμόζει πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος, που βρίσκεται ακόμη στην αρχή αλλά που θα ενισχυθεί στο μέλλον. Στο αρχικό στάδιο κάθε προγραμματισμού είναι απαραίτητο να γίνει μια μελέτη των επιπτώσεων στο περιβάλλον, που θα επιτρέψει να περιληφθούν οι οικολογικές επιδράσεις στις αναλύσεις κόστους/οφέλους που αποτελούν τη βάση για την αξιολόγηση των έργων.

Η πολιτική υποδομής είναι στενά συνδεδεμένη με τις επιλογές που προσφέρονται στην Κοινότητα στον ενεργειακό τομέα. Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 14% της ολικής κατανάλωσης ενεργείας στην Κοινότητα και το 24% για τα πετρελαιοειδή προιόντα.

Λόγω των περιορισμών στο επίπεδο των τιμών και των ποσοστήτων, οι οποίοι επηρεάζουν τις εισαγωγές ενεργείαας της Κοινότητος, είναι αναγκαίο να λαμβάνονται εφεξής υπόψη τα στοιχεία της ενεργειακής πολιτικής κατά την πραγματοποίηση προγραμμάτων για υποδομές μεταφορών.

Εδώ πρέπει να γίνει μια πρώτη παρατήρηση σχετικά με τη χωροταξική οργάνωση.

Τα τελευταία 30 χρόνια, ο παράγων απόσταση έπαψε να παίζει τόσο σημαντικό ρόλο κατά την επιλογή του χώρου εγκατάστασης των κατοικιών και των οικονομικών δραστηριοτήτων, καθώς η αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου διευκόλυνε την κινητικότητα του πληθυσμού.

Τα πλεονεκτήματα υπήρξαν σημαντικά τόσο από την άποψη της αποτελεσματικής οργανώσεως της παραγωγής και της διάθεσης, όσο και από την άποψη της αποτελεσματικής οργάνωσης της παραγωγής και της διάθεσης, όσο και από την άποψη του ζωτικού χώρου που είναι στη διάθεση του κάθε ανθρώπου. Εξάλλου, οι αλλαγές αυτές έχουν επιβάλλει την μετακίνηση, θέτοντας σε μειονεκτική θέση όσους δεν έχουν αυτοκίνητο. Επίσης η συνέχιση της τάσεως έχει οξύνει τα προβλήματα της γής και του εφοδιασμού σε ενέργεια

Η πολιτική μεταφορών πρέπει να αποδώσει την πρέπουσα σημασία στις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των μεταφορικών μέσων από την άποψη της κατανάλωσης ενεργείας, παρόλο που η ενέργεια δεν είναι το μόνο στοιχείο του συνολικού κοινωνικού κόστους των μεταφορών. Το εργατικό δυναμικό, η συντήρηση και η ανανέωση των οχημάτων, του υλικού και των υποδομών, το κόστος διακίνησης των εμπορευμάτων και η διάρκεια διαδρομής έχουν ίση σημασία. Δεν ειναι λοιπόν εύκολο να πεί κανείς αν τα μέτρα που αποσκοπούν σε κατανομή μεταξύ των διαφόρων μέσων είναι δικαιολογημένα, αν και θα μπορούσε να ισχυρισθεί ότι, λόγω των περιορισμών που βαρύνουν τον εφοδιασμό της Κοινότητος σε ενέργεια, η τιμή αγοράς των πετρελαιοειδών προιόντων δεν εκφράζει απόλυτα τη μακροπρόθεσμη αξία τους.

Στην περίπτωση αυτή οι δυνάμεις της αγοράς, αν αφερθούν ελεύθερες, δεν θα οδηγήσουν σε ιδανική κατανομή μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Αυτό θέτει το ερώτημα του προσανατολισμού των μεταφορών υπέρ των μέσων εκείνων που εξασφαλίζουν εξοικονόμηση ενεργείας.

Αυτός είναι ένας σημαντικός παράγων που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον προγραμματισμό των υποδομών, όχι μόνο για το λόγο ότι στο μέλλον τα στοιχεία αυτά θα αντικατοπρίζονται στις ανάγκες για υποδομές αλλά και επειδή η ποιότητα των διαθέσιμων υποδομών επηρεάζει, για κάθε μέσο την επιλογή των καταναλωτών μεταφορικών υπηρεσιών.

Η Κοινότης επεμβαίνει σε όλους αυτούς τους τομείς που αναφέρθηκαν συνοπτικά. Είναι προφανές ότι οιαδήποτε δράση στον τομέα της υποδομής μεταφορών πρέπει όχι μόνο να λαμβάνει υπόψη της τις απαιτήσεις των άλλων προγραμμάτων, αλλά και να διαμορφώνεται σε συνδυασμό με αυτά, είτε πρόκειται για τη γενική οικονομική πολιτική, τη δημοσιονομική πολιτική, την περιφερειακή πολιτική και τη χωροταξία, είτε για τη γεωγραφική πολιτική, την κοινωνική πολιτική, την πολιτική απασχολήσεως και την πολιτική περιβάλλοντος.

3.9. Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΑΑΣΤΡΙΧΤ ΚΑΙ Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Καθοριστική, κατά την άποψή μου, θεωρείται η γνωμοδότηση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του 1990, η οποία εξέθετε τις απόψεις της σχετικά με την αναγκαιότητα αναθεώρησης του τμήματος της Συνθήκης της Ε.Ο.Κ. που αφορά τις μεταφορές. Αυτό γιατί απετέλεσαν την ουσιαστική προετοιμασία που οδήγησε στις αποφάσεις για τον τομέα των Μεταφορών που ενσωματώθηκαν στην Συνθήκη του Μάστριχτ.

Οι απόψεις αυτές της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού συμπεριλήφθηκαν στην έκθεση του Επιτρόπου Martin που εγκρίθηκε από το Κοινοβούλιο στις 22 Νοεμβρίου 1990.

Τα σημαντικότερα σημεία της έκθεσης αφορούσαν :

- σαφή προσδιορισμό των στόχων της πολιτικής μεταφορών στην εσωτερική αγορά και εντός της οικονομικής ένωσης, με την απαιτούμενη τήρηση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων.
- ρύθμιση των χερσαίων, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών με τις ίδιες διατάξεις της Συνθήκης (άρθρο 84).
- υποχρεωτική εναρμόνιση προκειμένου να εξαλειφθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εξέλιξη των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων στην Κοινότητα (σε εκ. τόνων-σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές μόνο).

Αναχωρήσεις προς όλα τα άλλα Κράτη μέλη από :	1974	1985	2000
ΒΕΛΓΙΟ			
τόνοι	66,1	127,7	225,4
δείκτης	(100)	(193)	(341)
ΔΑΝΙΑ			
τόνοι	3,2	7,8	13,2
δείκτης	(100)	(244)	(413)
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ			
τόνοι]	103	155,4	236,5
δείκτης	(100)	(151)	(230)
ΓΑΛΛΙΑ			
τόνοι	74,5	134,1	209,8
δείκτης	(100)	(180)	(282)
ΙΡΛΑΝΔΙΑ			
τόνοι	0,17	0,92	1,95
δείκτης	(100)	(551)	(1163)
ΙΤΑΛΙΑ			
τόνοι	10,9	24,5	37,6
δείκτης	(100)	(225)	(345)
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ			
τόνοι	8,6	11,7	18,4
δείκτης	(100)	(136)	(214)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ			
τόνοι	126,7	237,4	444,4
δείκτης	(100)	(187)	(351)
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ			
τόνοι	0,9	3,98	7,52
δείκτης	(100)	(441)	(833)
ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ μεταξύ των Κρατών Μελών			
τόνοι	394,2	703,7	1195,2
δείκτης	(100)	(179)	(303)
ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ σύνολο Κρατών Μελών			
τόνοι			
δείκτης	6.509 (100)	9.151 (141)	11.384 (175)

Πηγή: Μελέτη για τις ανάγκες στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων, Ε.Ο.Κ. 1979.

- ευθύνη για την λήψη θετικών μέτρων που αφορούν:
  - την ασφάλεια
  - την διαρθρωτική πολιτική για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων ιδιαίτερα των σιδηροδρομικών και των φορέων των συνδιασμένων μεταφορών.
  - την υποδομή μεταφορών.

- διαφάνεια στην χορήγηση ενισχύσεων
- εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού με απαιτούμενη προσοχή στα ειδικά χαρακτηριστικά των διαφόρων τρόπων μεταφορών.
- μακροπρόθεσμοι στόχοι.
  - κοινοτικό μητρώο.
  - ευρωπαϊκή αρχή πολιτικής αεροπορίας.
- ρήτρα "γενικής αρμοδιότητας" με στόχο την ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.
- εφαρμογή της συναπόφασης σ' όλους τους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές.
- εξωτερικές σχέσεις με τρίτες χώρες (άρθρο 228).

Η Συνθήκη στην συνέχεια για την Ευρωπαϊκή Ένωση που υπεγράφη στο Μάαστριχτ της Ολλανδίας και ισχύει από την 1.11.93 επικυρώνει και ταυτόχρονα δίνει νέα ώθηση για την ανάπτυξη της Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών.

Η ρητή ένταξη της ασφάλειας των μεταφορών στη νέα συνθήκη, οι διατάξεις για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και την οικονομική και κοινωνική

συνοχή και η αρχή της "επικουρικότητας" ενδυναμώνουν την προσπάθεια των Κοινοτικών Κρατών για ένα καλύτερο μέλλον.

Αναφέρεται στη Συνθήκη επίσης ότι οι πολιτικές εξελίξεις στο χώρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης διαμορφώνουν νέες συνθήκες και όρους οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης, οι οποίοι σε μεγάλο βαθμό εξαρτώνται από την εξέλιξη της επικοινωνίας, του εμπορίου και των μεταφορών, συνεπώς και από τα μέσα που θα διατεθούν για την ενίσχυση των μεταφορών και των δικτύων που τις εξυπηρετούν.

Η συμφωνία για την δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) της Ε.Ο.Κ. με χώρες της Ε.Ζ.Ε.Σ. και η αναμενόμενη διεύρυνση της Κοινότητας με νέα Κράτη-Μέλη διευρύνουν επίσης την νέα κατεύθυνση της Κ.Π.Μ. με πανευρωπαϊκή διάσταση.

Θεωρούμε επίσης σημαντικό ν' αναφέρουμε ότι:

Οι νομοθετικές πράξεις που σχετίζονται με τις μεταφορές πρέπει να εκγρίνονται βάσει της διαδικασίας συνεργασίας (άρθρο 189). Εξαίρεση αποτελούν οι προσανατολισμοί σχετικά με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, οι οποίοι θα εγκρίνονται βάσει της διαδικασίας συναπόφασης (άρθρο 189β). Αυτό σαφώς σημαίνει αύξηση των εξουσιών του Κοινοβουλίου στον τομέα των μεταφορών.

Σε συνέχεια αυτών η Επιτροπή Ε.Κ. (Commission), συμβάλλοντας στην χάραξη της μελλοντικής ανάπτυξης της πολιτικής μεταφορών, εξέδωσε το 1992, την Ανακοίνωσή της, γνωστή σαν Λευκή Βίβλο με απολογισμό και προτάσεις για τις επόμενες μέχρι και πέραν του 2000 δράσεις της Κοινότητας για την διαμόρφωση της νέας Κοινοτικής Πολιτικής.

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, η μετά το 1992 περίοδος θα πρέπει να δώσει νέα έμφαση στην ανταγωνιστικότητα, την οικονομική και ποιοτική απόδοση των επιχειρήσεων και των συστημάτων μεταφορών, την προστασία του περιβάλλοντος, την έρευνα και την ανάπτυξη, και τη

βελτίωση των σχέσεων της Κοινότητας (σαν συνόλου) με τις τρίτες χώρες, σύμφωνα και με τις επιταγές της νέας Συνθήκης του Μάαστριχτ.

3.9.1. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Θεωρόντας ότι η αύξηση των μεταφορών κατά την τελευταία 20ετία (ετήσιος ρυθμός αύξησης 3,1% για τις επιβατικές και 2,3% για τις εμπορευματικές μεταφορές) οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η κίνηση κατά το έτος 2000 θα έχει αυξηθεί κατά 30% σε σχέση με το 1988, συνεπάγεται ότι η στασιμότητα και η μείωση των επενδύσεων στις υποδομές μεταφορών που παρατηρείται την περίοδο 1980-1990 πρέπει ν' ανακοπεί, ώστε να εξυπηρετηθεί ο όγκος των ενδοκοινοτικών μεταφορών καθώς και η νέα ζήτηση που προέκυψε από τις αλλαγές στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Η Συνθήκη για την ευρωπαϊκή ένωση ενέταξε στον τίτλο XII άρθρα 129Β ως 129Δ την πρόθεση δημιουργίας διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, και της ενέργειας, με απώτερο στόχο την ανάπτυξη της εσωτερικης αγοράς και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής μέσω της εξασφάλισης της κινητικότητας προσώπων και αγαθών.

Με τον τρόπο αυτό διαπιστώνεται ότι σε επίπεδο πολιτικής παρέχεται στην Κοινότητα σαφής αρμοδιότητα να συμβάλλει στη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας. Η δράση της Κοινότητας επίσης συμβάλλει προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι τα εθνικά δίκτυα διασυνδέονται και είναι συμβατά από λειτουργική άποψη, διευκολύνει την πρόσβαση σ' αυτά τα δίκτυα και πρέπει επίσης να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη την ανάγκη να διασυνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων η Κοινότητα:

- καθορίζει προσανατολισμούς για τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις κύριες κατευθύνσεις των δράσεων και προσδιορίζει σχέδια κοινού ενδιαφέροντος τα οποία επίσης απαιτούν την συμφωνία του κράτους μέλους στο οποίο απευθύνονται.

- εκτελεί κάθε αναγκαίο μέτρο για την εξασφάλιση της λειτουργικής συμβατότητας των δικτύων.

- ενισχύει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών μελών όσον αφορά εκ των προτέρων καθορισμένα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος.

Με βάση τα παραπάνω η Κοινοτική δράση στις υποδομές μεταφορών σύμφωνα με την νέα Συνθήκη προβλέπει:

- κατάρτιση κατευθυντήριων σχεδίων δικτύων μεταφορών στο σύνολο του Κοινοτικού χώρου και πέραν αυτού.

- καθορισμό των όρων διασύνδεσης και διαλειτουργικότητας των υφιστάμενων εθνικών δικτύων.

- ανάπτυξη συμβατών, με τα υφιστάμενα δίκτυα, δικτύων των οποίων η έλλειψη έχει ως αποτέλεσμα να απομονώνει ή να εμποδίζει την ανάπτυξη τμήματος της Κοινοτικής Επικράτειας.

Η υλοποίηση θα πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιώντας τα διαθέσιμα Κοινοτικά μέσα, όμως τα Κράτη-Μέλη οφείλουν να προσδιορίσουν τις διαδρομές και τους ρυθμούς υλοποίησης του κάθε δικτύου μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

4.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

4.1.1. Γενικά

Για τη σωστή τοποθέτηση των προβλημάτων (και των δυνατοτήτων) που μπορεί να προκύψουν για την ελληνική οικονομία από την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ και γενικά από την απελευθέρωση του Διεθνούς Εμπορίου Υπηρεσιών (ΔΕΥ) των μεταφορών, κρίνεται σκόπιμο να δοθεί μια πολύ συνοπτική ανάλυση της σημασίας (ρόλος και μέγεθος) που έχουν οι μεταφορές για την οικονομία.

Οπως είναι γνωστό, οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο προς επίτευξη σκοπού. Τις μεταφορές τις χρειαζόμαστε μόνο στην έκταση που εξυπηρετούν τις ανάγκες για υπηρεσίες μεταφορών που έχουν άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες.

Για την εθνική οικονομία εξαίρεση αποτελούν οι καθαρά εξαγώγιμες (εμπορεύσιμες) υπηρεσίες μεταφορών, η παροχή των οποίων δεν σχετίζεται με το μεταφορικό έργο που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο ή και ακόμη έχει προέλευση/προορισμο την Ελλάδα, αλλα με το διεθνές μεταφορικό έργο, το έργο δηλαδή που εκτελείται μεταξύ τρίτων χωρών με ελληνικά μεταφορικά μέσα που έχουν έδρα την Ελλάδα. Από τη σκοπιά της ελληνικής οικονομίας η παροχή των υπηρεσιών αυτών θεωρείται αυτοσκοπός (Θ. Τερροβίτης, 1992).

Οι υπηρεσίες μεταφορών χρησιμοποιούνται ως συντελεστής παραγωγής από όλες σχεδόν τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένης της τελικής ζήτησης. Από αυτή την άποψη η παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς στην ποσότητα και ποιότητα, καθώς και στο χώρο και το χρόνο, που ζητούνται από τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, αποτελεί καθοριστικής σημασίας παράγοντα για την αποτελεσματική λειτουργία της οικονομίας

της χώρας. Σχετικά με τη σημασία των μεταφορών για την εθνική οικονομία σημειώνεται ότι, πέρα από το ρόλο που αυτές παίζουν στην εξυπηρέτηση των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, σημαντικό ρόλο παίζουν και ως αυτόνομος οικονομικός κλάδος καθώς επίσης και και ως μέσο για την εξυπηρέτηση άλλων σκοπών (π.χ. περιφερειακή ανάπτυξη, εισροή συναλλάγματος)

4.1.2. Οι μεταφορές ως οικονομικός κλάδος

Μια ένδειξη για το μέγεθος και τη σημασία των μεταφορών ως οικονομικού κλάδου δίνεται από τους δείκτες που συνήθως 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 Παγιου Κεφαλαίου (ΑΕΚΠ) και την Απασχόληση.

4.1.3. Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ)

Η συμμετοχή του προιόντος (της προστιθέμενης αξίας) των μεταφορών στο σχηματισμό του ΑΕΠ της χώρας κατά την περίοδο από το 1960 και μετά, σε σταθερές τιμές 1970, ήταν γύρω στο 6% .

Η συμμετοχή αυτή κυμάνθηκε από 5,6% το 1965 έως 6,6% του 1985.Στην Ελλάδα η συμμετοχή των μεταφορών στο σχηματισμό του ΑΕΠ είναι ανάλογη με την αντίστοιχη συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ των άλλων χωρών με τις οποίες συγκρίνεται (θ. Τιρροβίτης 1992).

Στις μικρές αποκλίσεις, που παρατηρούνται στο δείκτη αυτό, αντικατοπτρίζεται περισσότερο η διαφορετική αναλογία των Δημοσίας Χρήσεως (ΔΧ) προς τα Ιδιωτικής Χρήσεως (ΙΧ) μεταφορικά μέσα με τα οποία εκτελείται το μεταφορικό έργο των χωρών αυτών, και λιγότερο η διαφορετική σημασία του κλάδου στο σχηματισμό του αντίστοιχου ΑΕΠ των χωρών αυτών. Σύμφωνα με τους ορισμούς των Εθνικών Λογαριασμών, το προιόν που δημιουργείται από τη δραστηριότητα (εκτέλεση μεταφορικού έργου) των ΙΧ μεταφορικών μέσων δεν υπολογίζεται στην προστιθέμενη αξία του κλάδου των μεταφορών αλλά στην προστιθέμενη αξία του κλάδου στον οποίο κατατάσσονται οι

επιχειρήσεις, στις οποίες ανήκουν τα ΙΧ μεταφορικά μέσα, ή στην κατανάλωση στην περίπτωση των ιδιωτικής χρήσεως επιβατικών αυτοκινήτων (ΙΧΕΑ). Αν ληφθεί υπόψη και το προιόν που δημιουργείται από την δραστηριότητα των μεταφορικών μέσων ΙΧ, τότε η συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ της χώρας είναι της τάξεως του 15% . Το ποσοστό αυτό αποτελεί πιο αντιπροσωπευτικό δείκτη του μεγέθους του κλάδου των μεταφορών, από το δείκτη της ποσοστιαίας συμμετοχής της προστιθέμενης αξίας μόνο των ΔΧ μεταφορικών μέσων.

Στην εκτέλεση του οδικού μεταφορικού έργου η συμμετοχή των ΙΧ μεταφορικών μέσων όχι μόνο είναι πολύ πιο υψηλή από ότι στους άλλους κλάδους μεταφορών, αλλά και με το πέρασμα του χρόνου αποκτά πρόσθετη βαρύτητα. Οι εξελίξεις αυτές αντικατοπτρίζονται και στη φθίνουσα συμμετοχή του υποκλάδου των οδικών μεταφορών (μεταφορικά μέσα ΔΧ) στο σχηματισμό της προστιθέμενης αξίας του κλάδου.

Σχετικά με το μέγεθος - και την εξέλιξη του μεγέθους - των επιμέρους κλάδων μεταφορών, μια εικόνα δίνεται από τα στοιχεία που παρατίθενται **(Πίνακας 5)**.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

ΑΕΠ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ)
σε σταθερές τιμές 1970

ΕΤΟΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	ΟΔΙΚΕΣ	ΣΙΔ/ΚΕΣ	ΑΕΡ/ΚΕΣ	ΘΑΛ. ΕΣΩΤ.	ΛΟΙΠΕΣ
1960	100,0	66,4	4,0	3,2	14,5	11,8
1970	100,0	63,2	3,5	9,3	11,5	12,4
1980	100,0	54,5	2,3	14,3	12,7	16,2
1985	100,0	50,8	2,1	18,3	12,6	16,3

ΠΗΓΗ: *ΥΠΕΘΟ, Εθνικοί Λογαριασμοί της Ελλάδος (αδημοσίευτα στοιχεία)*

Από τα στοιχεία του πίνακα αυτού φαίνεται, ότι η συμμετοχή των οδικών μεταφορών στο σχηματισμό του ΑΕΠ του κλάδου μειώθηκε από 66,8% το 1960 σε 54,5% το 1980 και σε 50,8% το 1985, των σιδηροδρομικών μεταφορών συρρικνώθηκε από 4,0% το 1960 σε 2,3% το

1980 και σε 2,1% το 1985, των αεροπορικών μεταφορών την αντίστοιχη περίοδο υπερπενταπλασιάστηκε, ενώ των θαλάσσιων μεταφορών σημείωσε μικρή κάμψη.

4.1.4. Η σημασία των μεταφορών στις διεθνείς συναλλαγές της χώρας

Η ξεχωριστή αντιμετώπιση του θέματος των διεθνών μεταφορών γίνεται για δύο κυρίως λόγους.

Ο πρώτος είναι, ότι η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της ΕΟΚ και γενικά η απελευθέρωση του ΔΕΥ των μεταφορών επηρεάζει βαθύτερα και πιο άμεσα τις διεθνείς μεταφορές 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 υπάραχουν, και στη διακίνηση επιβατών, έμφαση δίνεται στις εμπορευματικές μεταφορές και, σε όποιο βαθμό, στη διερχόμενη από τη χώρα κίνηση. Μερικά από 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.

Στη διακίνηση αγαθών που έχουν προέλευση /προορισμό την Ελλάδα, προβλήματα μεταφορών αντιμετωπίζονται κυρίως για τα αγαθά, που διακινούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα προς/από 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 η μέσω πλοίων οχηματαγωγών ή πλοίων ψυγείων.

Από τα στοιχεία που δίνονται στους παρακάτω πίνακες φαίνεται ότι με χερσαία μεταφορικά μέσα - φορτηγά ΔΧ και σιδηροδρόμους - τα τελευταία χρόνια διακινείται λιγότερο από το 10% του συνολικού όγκου των εξαγωγών και των εισαγωγών της χώρας. Το υπόλοιπο 90% περίπου του όγκου των εξαγωγών και εισαγωγών διακινείται με θαλάσσια μεταφορικά μέσα.

Οι αεροπορικές μεταφορές, όπως φαίνεται από τα στοιχεία των ίδιων πινάκων, δεν έπαιξαν μέχρι τώρα σημαντικό ρόλο στη διακίνηση των αγαθών που έχουν προέλευση/προορισμό την Ελλάδα.

Για τα υπόλοιπα προιόντα που διακινούνται με πλοία (π.χ. τσιμέντο αργό πετρέλαιο) δεν παρουσιάζονται σοβαρά προβλήματα - ή τουλάχιστον όχι σοβαρότερα από εκείνα 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 σχετική μικρή αναλογία του όγκου των εξαγωγών (10%) στις οποίες παρουσιάζονται προβλήματα, η σημασία των εξαγωγών αυτών είναι πολύ μεγάλη. Οκυριότερος λόγος γιαυτό είναι, ότι το είδος των αγαθών που επηρεάζονται κατά κανόνα νωπά γεωργικά και, σε κάποιο βαθμό, βιομηχανικά προιόντα - παίζουν πολύ πιο σοβαρό ρόλο στην εξαγωγική προσπάθεια της χώρας από τα υπόλοιπα αγαθά, στα οποία δεν παρουσάζονται προβλήματα μεταφορών και κατά κανόνα μεταφέρονται με θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Επιπλέον σημειώνεται ότι η μέση ανά τόνο αξία των εξαγόμενων προιόντων, που μεταφέρονται με οδικά μεταφορικά μέσα είναι περίπου δεκαπλάσια της αντίστοιχης μεσης αξίας των προιόντων που μεταφέρονται με θαλάσσια μέσα. Στα εισαγόμενα προιόντα η αναλογία αυτή είναι λίγο χαμηλότερη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ
Ποσοστά %

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΟΔΙΚΑ	ΣΙΔ/ΚΑ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ
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

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ, Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ
Μέση αξία ανά τόννο (Δρχ./τόννο)

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΟΔΙΚΑ	ΣΙΔ/ΚΑ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ
1970	4.097	11.446	7.638	10.513	3.419
1975	6.368	33.462	17.155	21.043	4.318
1978	8.388	44.316	29.109	20.164	5.371
1979	10.112	52.618	33.982	68.612	6.259
1980	13.125	63.016	37.527	43.490	8.355
1981	16.273	95.206	60.264	238.581	10.286
1982	19.504	103.481	50.987	1.012.666	11.739
1983	23.356	129.564	71.327	632.437	13.950
1984	30.592	170.582	78.004	684.272	18.520
1985	34.910	194.221	77.207	1.221.647	20.340
1986	42.395	251.736	101.053	1.503.636	22.273

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ, Στατιστικη Επετηρίδα της Ελλάδος μεγάλη.

4.2 Η ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

4.2.1. Οι στόχοι και σημασία της Ενοποίησης

Βασικός στόχος της ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ είναι η κατάργηση όλων των φυσικών, τεχνικών και δημοσιονομικών εμποδίων που θέτουν φραγμούς στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών, εμπορεύσιμων υπηρεσιών, κεφαλαίων και ατόμων μεταξύ των χωρών μελών της Κοινότητας. Αρση των εμποδίων αυτών ουσιαστικά σημαίνει κατάργηση των εσωτερικών συνόρων της ΕΟΚ.

Η κατάργηση όμως των εσωτερικών συνόρων δεν είναι θέμα μόνο οικονομικό, αλλά και πολιτικό. Αυτό σημαίνει ότι η "ενοποίηση" της εσωτερικής αγοράς της ΕΟΚ προυποθέτει παράλληλα και κάποιας μορφής χαλάρωση των εμποδίων που συνεπάγεται η ύπαρξη των εθνικών συνόρων μεταξύ των χωρών-μελών. Αν δεν ικανοποιηθεί η προυπόθεση αυτή η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μάλλον δεν θα πραγματοποιηθεί ούτε μέχρι το 1994.

Γίνεται δεκτό ότι ένας από τους λόγους για τους οποίους αντιμετωπίζονται προβλήματα στην υιοθέτηση αλλά και στην υλοποίηση - των 300 περίπου νομοθετικών πράξεων που προβλέπονται στην ΕΕΠ είναι και η περιορισμένη πρόοδος στην "πολιτική ενοποίηση" των χωρών μελών. Ο άλλος λόγος είναι ότι - αν και αναμορφώθηκε το καθεστώς των Διαρθρωτικών Ταμείων, μέσω των οποίων θα εξασφαλισθεί η "οικονομική και κοινωνική" συνοχή της Κοινότητας - τουλάχιστον ο χρονικός ορίζοντας για τη σύγκλιση των οικονομικών χωρών - μελών φαίνεται ότι θα επεκταθεί περά από το 1992.

Με την ενοποίηση της αγοράς, γενικά, αναμένεται να προκύψει κάποιο πρόσθετο οικονομικά όφελος για την Κοινότητα όφελος που δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί όσο και η αγορά της ΕΟΚ εξακολουθεί να παραμένει από πολλές απόψεις κατακερματισμένη σε δώδεκα εθνικές αγορές. Το οφελος αυτό αναμένεται να προέλθει από δύο κυρίως πηγές. Η πρώτη είνια ότι με την ενοποίηση θα αποφευχθεί το κόστος των ελέγχων και των καθυστερήσεων στα σύνορα, που συνεπάγεται η ύπαρξη των εμποδίων, και η δεύτερη ότι θα αυξηθεί η παραγωγικότητα και γενικά η αποτελεσματικότητα της κοινοτικής οικονομίας από τη βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού (π.χ.

οικονομίες κλίμακας, καλύτερη αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος). Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα το όφελος που αναμένεται α προκύψει για την Κοινότητα από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς κυμαίνεται μεταξύ 4% και 6% του ΑΕΠ των 12.

Εναλλακτικά, οι εκτιμήσεις αυτές σημαίνουν ότι στην περίοδο μέχρι το 1992, το ΑΕΠ των 12 χωρών - μελών, αν είχε ολοκληρωθεί η ενοποίηση, θα αυξανόταν κατά 1% περίπου ταχύτερα από ότι θα αυξανόταν χωρίς αυτή.

Ειδικότερα, στις μεταφορές η ενοποίηση αποβλέπει στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, σε όλες τις χώρες της Κοινότητας, χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα ή την έδρα της επιχείρησης μεταφορών. Με την ενοποίηση αναμένεται να επικρατήσουν οι πιο αποτελεσματικές επιχειρήσεις μεταφορών με συνέπεια τη μείωση του κόστους μεταφοράς, και τελική συνέπεια την αύξηση της αποτελεσματικότητας της κοινοτικής οικονομίας.

Σύμφωνα μετις εκτιμήσεις που υπάρχουν. το καθαρό οικονομικό όφελος που θα προκύψει για την Κοινότητα από την ενοποίηση στις μεταφορές κυμαίνεται μεταξύ 3,0 έως 6,9 δισ ECU's. Οι εκτιμήσεις αυτές βασίζονται στις παραδοχές ότι με την ενοποίηση το κόστος θα μειωθεί κατά 5% στις οδικές μεταφορές και κατά 10% στις αεροπορικές μεταφορές.

4.2.2. Η Ενοποίηση της Αγοράς στις Μεταφορές. Η κοινή πολιτική_μεταφορών της ΕΟΚ

Από την αρχή διευκρινίζεται ότι από αυτά που περιλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο - 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 Συνθήκη της Ρώμης 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 Ευρωπαικού Δικαστηρίου, καθώς και στις παράλληλες ενέργειες (που γίνονται) 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.Το Συμβούλιο - που παραπέμφθηκε στο Δικαστήριο από το Ευρωπαικό 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. Με την πρώτη απόφαση αναγνωρίζεται ότι και οι αερομεταφορές διέπονται από την Συνθήκη της Ρώμης, ενώ με τη δεύτερη επιβεβαιώνεται ότι δεν εξαιρούνται από 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 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 υπαρχόντων φυσικών, θεσμικών, τεχνικών και κάθε άλλης μορφής εμποδίων στη διακίνηση των υπηρεσιών. Στόχος είναι να ισχύει και για το διεθνές εμπόριο υπηρεσιών ό,τι ισχύει ήδη και για το διεθνές εμπόριο αγαθών. Παρά το στόχο αυτό, 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 κατηγοριών υπηρεσιών και κατ' επέκταση στη διαμόρφωση 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 εθνικες 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 προυποθέσεις για την απελευθέρωση του ΔΕΥ από τις προυποθέσεις που θέτει η ΕΕΠ για το εσωτερικό της Κοινότητας. Σε ότι, αφορά τις επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, της απελευθερώσης 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 ότι, 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 Συνθήκη της Ρώμης. Οι ρυθμίσεις αποφάσεις, οδηγίες και κανονισμοί - που έχουν υιοθετηθεί μέχρι τώρα για τις μεταφορές και εκείνες που αναμένεται να ισχύσουν μέχρι το 1993, 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 σιδηροδρομικές 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 Ε.Ο.Κ. είναι ότι όσα προβλέπονταν στη Συνθήκη της Ρώμης αντικατόπτριζαν κυρίως τα προβλήματα και τις δυνατότητες που χαρακτήριζαν, την εποχή εκείνη, τα συστήματα μεταφορών των έξι

ιδρυτικών χωρών-μελών που υπέγραψαν τη Συνθήκη της Ρώμης. 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 0κοινών συνόρων (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 αφορύν 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 διακίνησητων 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.

4.2.3. 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.

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

Για μελέτες όπως η παρούσα, όπου οι εκτιμησεις γίνονται από 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 προυποθέτουν ένα σαφές θεωρητικό πλαίσιο ανάλυσης - μεθοδολογία - στο οποίο εξειδικεύονται οι υποθέσεις και εξασφαλίζεται η συνέπεια των εκτιμήσεων.

Η υιοθέτηση όμως ενός θεωρητικού πλαίσιου ανάλυσης είναι εξίσου απαραίτητη και για τις ποιοτικής φύσεως εκτιμήσεις.

Η αξιολόγηση ουσιστικά βασίζεται σε ποιοτικής φύσεως κριτήρια. Παρόλα αυτά το πλαίσιο ανάλυσης των επιπτώσεων, από 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 από την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών της Ε.Ο.Κ.

Το καθαρό αυτό όφελος είναι το αλγεβρικό 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 επιζημία.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 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 μικρήδιερχόμενη (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 προιόντων 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.

4.3 Η ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4.3.1.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.

Οπως 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 αντανακλά 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, - η κόστος, στο οποίο υπόκειται, - το κοινωνικό σύνολο από την παροχή της υπηρεσίας.

Ενδεικτικά ή κρατική παρέμβαση εκδηλώνεται:

- με την παροχή της υπηρεσίας από το ίδιο το κράτος ή από ορέα 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 ροστασία 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 (licensing) ΔΧΦΑ.

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 των δημοσίας χρήσεως και των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων και των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα της - εναρμονισμένης -κρατικής παρέμβασης, που θα εξακολουθήσει να υφίσταται αι μετά την ενοποίηση. Στις μεταφορές - και αντίθετα από ότι 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 ΔΦΧΑ κλπ). Περιορισμοί στα θέματα αυτά ισχύουν - αν και με διαφοροποιήσεις - σε όλες σχεδόν τις χώρες από

τότε που έγινε σαφές ότι τα φορτηγά αποτελούν ισχυρό ανταγωνιστή των σιδηροδρόμων.

Η οργάνωση και η δομή της αγοράας 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 ΔΦΧΑ και ΙΧΦΑ και
- στα ίδια τα ΔΧΦΑ, τα οποία και πολλά είναι και δραστηριοποιούνται ως ανεξάρτητες μονάδες εκμετάλλευσης.

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, να 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.

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 Υπουργείο Μεταφορών - ήταν της τάξης των 910.000 τόννων ωφέλιμου φορτίου.

Σύμφωνα με τις ίδιες εκτιμήσεις η χωρητικότητα αυτή αποτελούσε τα τρία τέταρτα της συνολικής χωρητικότηταας 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%

4.4. Η ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4.4.1. 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 μόνον 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 παρόμοιας φύσεως θέματα. Σε αντιστάθμισμα των υποχρεώσεων, που δημιουργούν οι περιορισμοί αυτοί, με τη χορήγηση της άδειας εξασφαλίζεται ταυτόχρονα και η προνομαική μεταχείριση, π.χ. μονοπώλιο της εταιρείας που παίρνει την άδεια.

Η έντονη κρατική παρέμβαση στις αεροπορικές μεταφορές οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους, που σχετίζονται άμεσα μεταξύ τους. Εν πρώτοις, οι αεροπορικές εταιρείες 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 επιτρέπει (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 αεροπροικής εταιρείας είναι αρκετά μεγάλο.

4.4.2. Η οργάνωση της αγοράς των διεθνών αεροπορικών μεταφορών

Οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές διέπονται από ένα σύστημα κρατικών διμερών και πολυμερών συμβάσεων, από διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες, που υπογράφπονται 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). Ολες 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 άθε συγκεκριμένη γραμμή, την κατανομή της χωρητικότητας εταξύ των εταιρειών, τον καθορισμό των ναύλων (IATA) και τις προυποθέσεις για την παραλαβή επιβατών από μια από τις συμβαλλόμενες χώρες και τη μεταφορά τους σε μια τρίτη. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν κυρίως τις υπηρεσίες που προσφέρονται με προγραμματισμένες πτήσεις (scheduled services), ενώ οι υπηρεσίες που προσφέρονται με έκτακτες πτήσεις (non-scheduled) υπόκεινται σε πολύ λιγότερους περιορισμούς. Με τις ρυθμίσεις αυτές ουσιαστικά δεν υπάρχουν περιθώρια για ανταγωνισμό σε μια συγκεκριμένη γραμμή από 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 ρόλος των έκτακτων πτήσεων (charter) αυξάνεται συνεχώς. Ιδιαίτερα για την Ευρωπαική αγορά εκτιμάται ότι30% 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 ακόμη 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 ότι 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 Μόντρεαλ το Δεκέμβριο του 1988.

Σε ότι αφορά όμως από 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 όμως - παρά τη μεγάλη πρόοδο που σημειώθηκε και πέρα από την πολιτική διάσταση του θέματος εξακολουθούν σαφώς να ύπάρχουν οι 12 ξεχωριστές οικονομίες των χωρών - μελών.

Οπως φαίνεται, τόσο η χρονική περίοδος έως το 1992, όσο και αυτά που προβλέπονται στη Λευκή Βίβλο (ΛΒ) και στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (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 ai carrier), που προσφέρει τακτικές υπηρεσίες (scheduled services) στις διεθνείς και διακοινοτικές - αεροπορικές μεταφορές.

Η υποδομή αποτελείται από το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και τα αεροδρόμια. Στην Ελλάδα αρμόδιος φορέας τόσο για την ανάπατυξη 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 χωριτηκότητας 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 εξυπηρετεί την εναέρια κυκλοφορία, έχουν επισημανθεί και από διεθνείς Οργανισμούς, όπως ο ICAO και η IATA, καθώς και από την ΕΟΚ. Η επισήμανση 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.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας αποτελεί τον κύριο διεθνή αερολιμένα της χώρας, ο οποίος εξυπηρετεί τη διεθνή κίνηση της ΟΑ και των ξένων αεροπορικών εταιρειών, που εκτελούν τακτικές - και σε κάποιο βαθμό έκτακτες - πτήσεις προς/από την Ελλάδα. Το αεροδρόμιο της Αθήνα εξυπηρετεί επίσης και το μεγάλο αριθμό των "διερχόμενων" από την Ελλάδα αεροσκαφών, που σταματούν για ανεφοδιασμό ή για την αποβίβαση ή επιβίβαση επιβατών.

Ενας περιορισμένος αριθμός τακτικών πτήσεων προς/ από το εξωτερικό εκτελείται και από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονικης. 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 1989 τα έσοδα από τα τέλη αυτά ξεπέρασαν τα 5 δισεκατ. δρχ. (5053 εκατ. δρχ.). Η σημαντικότερη κατηγορία είναι το Τέλος Αεροπορικών Ταξιδίων Εξωτερικού (ΤΑΤΕ) 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 1989, τα 810 εκατ. δρχ. προήλθαν από τα τέλη που καταβλήθηκαν από την ΟΑ και αφορούσαν μόνο τις πτήσεις εξωτερικού.

Οι βασικές κατηγορίες τελών το 1988 αυξήθηκαν κατά 17% περίπου και το 1989 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 1.100 χιλ. τόννους (ισοδύναμου πετρελαίου) καυσίμων αεροπορίας, που καταναλώνονται στην Ελλάδα, το 50% περίπου αφορά τον εφοδιασμό ξένων αεροσκαφών, το 25% περίπου τον ανεφοδισμό των αεροσκαφών της ΟΑ στο ελληνικό έδαφος και το υπόλοιπο 25% τον εφοδιασμό 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, αεροδιαδρόμων αεροδρομίων, εφοδιασμός καυσίμων κλπ.).

4.5. Η ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, που σαφώς αποτελούν μέρος της κοινής πολιτικής μεταφορών που προβλέπεται στη Συνθήκη της Ρώμης, δεν έχουν προωθηθεί νέες ρυθμίσεις, ανάλογες με αυτές που έχουν προωθηθεί για τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές.
Ολες οι ρυθμίσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα ουσιαστικά αποβλέπουν στην εξασφάλιση των συνθηκών, οι οποίες θα επιτρέψουν στους σιδηροδρόμους να ανταγωνισθούν με ίσους όρους τα άλλα μεταφορικά μέσα. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται και οι πράξεις που έχουν υιοθετηθεί για τη 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 για τη διαφάνεια των σχέσεων μεταξύ του 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 τη 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 1993 εποχή είναι, ότι οι 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 εντούτοις πλεονεκτήματα, μεταξύ των άλλων, ως προς την ανά μονάδα προιόντος κατανάλωση ενέργειας και ιδιαίτερα υγρών καυσίμων - ρύπανση του περιβάλλοντος, καθώς και ως προς την ασφάλεια.

Στην έως τώρα διστακτική προώθηση της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών από την Επιτροπή αντικατοπτρίζονται παράγοντες που σχετίζονται με τη μονοπωλιακή δομή της αγοράς και τον κυρίαρχο ρόλο που έπαιξαν οι σιδηρόδρομοι στην οικονομική ανάπτυξη, στις περισσότερες από τις χώρες - μέλη. Σχετικά με τη 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 μια μόνο σιδηροδρομική επιχείρηση. Αλλά και όπου υπάρχουν περισσότερες, συνήθως δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους, γιατί δραστηροποιούνται 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 μεταφρές ο αποτελεσματικότερος ανταγωνιστής τους είναι το 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.

Αλλοι λόγοι, που συνέτειναν σαυατό, 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 στη χρηματοδότηση της υποδομής των σιδηροδρόμων. Αυτά 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 για 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, εισπράττονται στο σύνολό τους από τους σιδηροδρόμους της χώρας αυτής. Οι διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται με τους σιδηροδρόμους βασίζονται σε συμφωνίες που υπογράφονται στα πλαίσια οργανισμών, όπως η Διεθνής Ενωση Σιδηροδρόμων (U.I.C.).

Στις μεταφορές αυτές γενικά δεν παρουσιάζονται προβλήματα, ούτε ποσοτικοί περιορισμοί, ώστε να υπάρχει πίεση για απελευθέρωση. Γι`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 συνδέεται 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 εκσυγχρονισμό της υποδομής των σιδηροδρόμων. Η αυξημένη χρηματοδότηση προβλέπεται ότι θα προέλθει από τα διάφορα ταμεία της ΕΟΚ και από το Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων. Το πιο θετικό όμως είναι, ότι για τον εκσυγχρονισμό 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 ευνοικές 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 τους κράτους 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 εκσυγχρονισμού τους, που αποτελεί προυπόθεση για τη βελτίωση των υπηρεσιών τις οποίες προσφέρουν την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης τους.

4.6. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Η εμπορική ναυτιλία εντάσσεται στον τριτογενή τομέα της παραγωγή (υπηρεσιες) και συμβάλλει στην διαμόρφωση και αύξηση του εθνικού εισοδήματος. Υπολογίζεται ότι επί των ελληνικών πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία) εργάζονται περίπου 60.000 ναυτικοί και εξασφαλίζουν τη συντήρηση του 7% περίπου του ελληνικού πληθυσμού.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του YEN και του L.R.S., η δύναμη της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας ανερχόταν το Φεβρουάριο 1990 σε 2002 πλοία, χωρητικότητας 20.627.653 κ.ο.χ.
Με τα μεγέθη αυτά η Ελλάδα κατέχει την πέμπτη θέση από πλευράς παγκόσμιας χωρητικότητας που ανέρχεται σε 416 εκ. κοχ. περίπου. Της χώρας μας προηγούνται η Λιβερία, ο Παναμάς, η Ιαπωνία, η Σοβιετική Ενωση και έπονται οι ΗΠΑ, Νορβηγία, Κύπρος, Κίνα, Φιλιππίνες, Κορέα, Αγγλία κλπ.

Σύμφωνα δε με στοιχεία του Loyds Register of Shipping , η συνολική δύναμη της ελληνικότητας ναυτιλίας υπό ελληνική και ξένες σημαίες ανερχόταν το περασμένο Φεβρουάριο σε 2.426 πλοία άνω των 1000 κοχ αντιπροσωπεύοντα 46.580.539 κοχ ή 84.439.159 DWT, με αποτέλεσμα η χώρα μας να κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Η σημασία της ναυτιλίας και συμβολή της στην εθνική οικονομία είναι προφανής.

Η σημαντικότερη συμβολή της Ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία ανάγεται στις συναλλαγματικές προσόδους από τη ναυτιλία. Η σημασία τους για την Ελλάδα είναι τριπλή, πρώτον γιατί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα (ναύλοι, εμβάσματα εφοπλιστών και ναυτικών, ασφάλιστρα κλπ) είναι καθαρό και αμιγές, δηλαδή εισάγεται χωρίς μειώσεις ή οποιεσδήποτε Κρατικές θυσίες, δεύτερο γιατί το ύψος τους είναι υπολογίσιμο πλησιάζει το τουριστικό και ξεπερνά κατά πολύ το μετανευστικό, και τρίτο γιατί με την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος ανακουφίζεται το έντονα παθητικό εμπορικό μας ισοζύγιο, ώστε η εικόνα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών της χώρας και η τελική εικόνα του ισοζυγίου πληρωμών να βελτιώνεται αισθητά.
Πέραν των ανωτέρω, από δημοσιονομικής απόψεως η συνεισφορά της ναυτιλίας είναι αξιόλογη. Το από τη φορολογία αποκτούμενο έσοδο των Δημοσίων Οικονομικών είναι αρκετά ικανοποιητικό. Το 1988 τα έσοδα του Κράτους από τη φορολογία των πλοίων ανήλθαν σε 3,5 δισ δραχμές περίπου.

Η υπό Ελληνική σημαία ναυτιλία με 20,7 εκ κοχ κατέχει την πρώτη θέση μεταξύ των εθνικών ναυτιλιών των Κρατών-μελών της ΕΟΚ. Τη δεύτερη θέση κατέχει η Ιαταλία με 7,7 εκ. κοχ. και ακολουθούν η Αγγλία (7,5 εκ. κοχ), Δανία (4,9 εκ. κοχ) Γαλλία (4,5 εκ. κοχ) Γερμανία (4,1 εκ. κοχ) Ισπανία (3,7 εκ. κοχ), Ολλανδία (3,3 εκ. κοχ), Βέλγιο (1,9 εκ. κοχ), Πορτογαλία (0,7 εκ. κοχ) και Ιρλανδία (0,ε εκ. κοχ). Το σύνολο της Κοινοτικής Ναυτιλίας φθάνει τα 59,2 εκ. κοχ και αντιπροσωπεύει το 14,23% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Το 93% περίπου της ναυτιλίας μας απασχολείται στις μεταφορές χύμα φορτίων (Bulks) σε αντίθεση με τις άλλες Ευρωπαικές ναυτιλίες που απασχολούνται κυρίως στις μεταφορές τακτικών γραμμών (Liner Trades). Η έλλειψη εθνικού μεταφορικού έργου, οδηγεί το ελληνικό πλοίο στη μεταφορά αγαθών μεταξύ των τρίτων χωρών με αποτέλεσμα να υφίσταται έντονα τις επιπτώσεις των διεθνών οικονομικών κρίσεων, ενώ παράλληλα είναι ευάλωτο στο διεθνή προστατευτισμό. Η αναζήτηση χρηματοδότησης, ασφάλισης και ναύλου γίνεται στην αλλοδαπή με αποτέλεσμα να είναι η ναυτιλία μας άμεσα εξαρτημένη από τις διεθνείς οικονομίες συγκυρίες.

Βασικοί παράγοντες που βοήθησαν την ναυτιλία μας να αναπτυχθεί και να επιβληθεί διεθνώς, είναι η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου και η διατήρηση ελευθερου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο βάσει του νόμου προσφοράς και ζήτησης θαλασσίων υπηρεσιών υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού. Γύρω από αυτούς τους δύο αξονες κινήθηκε και κινείται η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική, δηλαδή τη συνεχή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και τη διατήρηση διεθνώς ενός ελεύθερου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για να δραστηριοποιείται ο στόλος μας. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δυο δεκαετιών η διεθνής ναυτιλιακή σκηνή έχει γίνει αντικείμενο μιας αυξανόμενης οικξονομικής διαμάχης και πολιτικής σύγκρουσης. Πίσω από την πολιτική αυτή διαμάχη και σύγκρουση εξαπλώθηκε η χρησιμοποίηση προστατευτικών μεθόδων και υπάρχει σήμερα μια ποικιλία τέτοιων πρακτικών που δημιουργεί σοβαρά εμπόδια στην ελεύθερη ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας.

Οι κύριες μορφές προστατευτισμού είναι η διάκριση σημαίας (Flag Discrimination) και η διασφάλιση φορτίων (Cargo Reservation) υπέρ των εθνικών πλοίων μιας χώρας. Τα μέτρα αυτά λαμβάνονται από χώρες που δεν δέχονται ότι η ανταγωνιστική και μόνο ικανότητα του εμπορικού τους στόλου θα πρέπει να αποτελεί τον προσδιοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ναυτιλίας τους. Οι χώρες αυτές, στην πρώτη περίπτωση, με διάφορα νομοθετήματα ή άλλες διοικητικές πράξεις, επιβάλλουν για την μεταφορά του συνόλου ή μέρους του θαλάσσιου εισαγοεξαγωγικού εμπορίου τους, τη χρησιμοποίηση της εθνικής τους χωρητικότητας. Η δεύτερη περίπτωση συνίσταται στη δέσμευση ποσοστών ή του συνόλου συγκεκριμένων εθνικών φορτίων για να διακινηθούν από τα εθνικά πλοία της χώρας που λαμβάνει τα μέτρα αυτά. Αλλες μορφές προστατευτικών μέτρων είναι οι διαφόρου μορφής Κρατικές ενισχύσεις και επιχορηγήσεις, η διαφορετική οικονομική επιβάρυνση των πλοίων από πλευράς ασφαλίστρων, λιμενικών, τελών κλπ.

Μια άλλη επίσης σοβαρή μορφή προστατευτισμού, είναι η σύναψη διμερών συμφωνιών καταμερισμού φορτίων είτε σε επίπεδο Κρατών είτε σε επίπεδο μεταφορέων στις οποίες προβλέπεται η ιση κατανομή

(50/50) των προς μεταφοράν φορτίων από τα εθνικά πλοία των συμβαλλομένων.
Οι μορφές αυτές του προστατευτισμού έχουν λάβει διαστάσεις και εφαρμόζονται κυρίως από αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας Αφρικής και Ν. Αμερικής.

Τον Ιούνιο του 1989 η Ε. Επιτροπή υπέβαλε τελικά τις νέες προτάσεις της στο Συμβούλιο για τα θετικά μέτρα που κατά την άποψη της θα βελτιώσουν την κατά τα ανωτέρω αναφερθείσα ανταγωνιστικότητα του Κοινοτικού στόλου. Οι νέες προτάσεις περιλαμβάνουν τον Κανονισμό για τη δημιουργία Ευρωπαικού νηολογίου, τον Κανονισμό για την απελευθέρωση της ακτοπλοίας (Cabotage), τον Κανονισμό για τον ορισμό του Κοινοτικού πλοιοκτήτη και τη σύσταση για ενίσχυση του ελέγχου του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων στα Κοινοτικά λιμάνια από πλευράς ασφαλείας ναυσιπλοίας.

Το πρώτο σχέδιο Κανονισμού προβλέπει τη δημιουργία Κοινοτικού νηολογίου που θα λειτουργεί παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια των Κρατών - μελών. Στο κοινοτικό νηολόγιο που θα αποκαλείται "EUROS" θα εγγράφονται πλοία ηλικίας κάτων των 20 ετών και χωρητικότητας άνω των 500 κοχ που θα είναι νηολογημένα σε νηολόγια των κρατών-μελών. Για την επάνδρωση των πλοίων προβλέπεται ότι οι όλοι οι αξιωματικοί και το 50% του υπολοίπου πληρωματος θα είναι Κοινοτικοί ναυτικοί εταιρειών καθώς επίσης και το πλήρες κοινωνικό κόστος από τις εισφορές ναυτικών και εφοπλιστών για τα πλοία που θα είναι νηολογημένα στο EUROS.

Η μεταβίβαση των φορολογικών και κοινωνικών βαρών στα Κράτη μέλη ευνοεί τα ευρρωστα οικονομικά κράτη της Κοινότητας που, μαυτό τον τρόπο, τους νομιμοποιεί τη δυνατότητα που έχουν για για να δώσουν αυτές τις οικονομικές ενισχύσεις, ενώ τα ασθενέστερα οικονομικά Κοινοτικά κράτη, όπως είναι και η Χώρα μας, θα βρεθούν σε μειονεκτική θέση λόγω αδυναμίας παροχής των ενισχύσεων αυτών. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι να οδηγηθούμε και μ αυτή την οδό σε στρέβλωση του ανταγωνισμού μέσα στην Κοινότητα.

Οπως κανείς μπορεί να καταλάβει με το EUROS τίθενται ορισμένες ελάχιστες προυποθέσεις για την νηολόγηση των πλοίων, που όμως οι νομοθεσίες των Κρατώ-μελών τις υπερκαλύπτουν με αποτέλεσμα να μη προσφέρεται τίποτα του ουσιαστικό προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και της μείωσης του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τον έξωθεν ανταγωνισμό.

Πολλά από τα πλεονεκτήματα που η Ε.Επιτροπή προτείνει να δοθούν μέσω του Κοινοτικού νηολογίου για να το καταστήσει ελκυστικό και λειτουργικό, έχουν έντονο προστατευτικό χαρακτήρα και επί πλέον παραβιάζουν βασικές διατάξεις της Κοινοτικής νομοθεσίας δημιουργώντας ταυτόχρονα και διακρίσεις μεταξύ πλοίων που θα ανήκουν στο EUROS και πλοίων που θα ανήκουν στα νηολόγια των Κρατών-μελών. Με τον τρόπο αυτό, πέραν των προβλημάτων που θα δημιουργηθούν για τους στόλους μας, προσφέρουμε επιχειρήματα στις αναπτυσσόμενες χώρες για να δικαιολογήσουν και να εντείνουν την προστατευτική τους πολιτική, που εφαρμόζουν σαν μέσο για τη δημιουργία και ανάπτυξη της εθνικής τους ναυτιλίας.

Τέλος υπάρχει το σχέδιο Κανονισμού για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των χωρών-μελών (απελευθέρωσης ακτοπλοίας Cabotage). Με τον Κανονισμό αυτό προτείνεται να υπάαρχει ελεύθερη πρόσβαση στις ακτοπλοικές μεταφορές κάθε χώρας-μέλους για τα πλοία που θα είναι νηολογημένα στο EUROS.
Τα Βόρεια Κράτη-μέλη της Κοινότητας και κυρίως Αγγλία Δανία Ολλανδία πιέζουν για την απελευθέρωση του τομέα αυτού, ενώ τα νότια Κράτη-μελη (Ελλάδα,Γαλλία,Ιταλία,Ισπανία και Πορτογαλία) αντιτίθεται στην προσπάθεια αυτή.
Η χώρα μας εχει επισημάνει ότι οι δυσκολίες για την απελευθέρωση της ακτοπλοίας πηγάζουν από τη διαφορετική σημασία που έχει αυτή για κάθε κράτος-μέλος. Η αποστολή και η διάρθρωση της διαφέρει σημαντικά σε κάθε κράτος-μέλος ανάλογα με τη έκταση των ακτών, τα νησιώτικα συμπλέγματα που περιλαμβάνει και το βαθμό της Κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών αυτών.

Μόνο το γεγονός ότι τα μισά κράτη-μέλη αντιμετωπίζουν προβλήματα για την απελευθέρωση του τομέα αυτού, αποδεικνύει την τεράστια σημασία του και ότι πρέπει να αντιμετωπισθεί με γνώμονα τα συμφέροντα όλων των Κρατών-μελών.

4.7. Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Για την πληρέστερη παρουσίαση των προβλημάτων, που θέτει η υφιστάμενη οργάνωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων (δηλαδή από τα ΔΧΦΑ), γίνεται διάκριση των επιχειρήσεων του κλάδου σε επιχειρήσεις μεταφορών και σε επιχειρήσεις διαμεταφορών.

4.7.1. Οι επιχειρήσεις μεταφορών

Το 1986 ο αριθμός των ΔΧΦΑ που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα ήταν 41.000 περίπου, συνολικής χωρητικότητας ωφέλιμου φορτίου γύρω στις 260.000 τόνους. Παρά το γεγονός, ότι τα τελευταία δώδεκα χρόνια ο αριθμός των ΔΧΦΑ παρέμεινε στάσιμος, η ανρτίστοιχη συνολική χωρητικότητα σχεδόν διπλασιάστηκε. Σε αυτό αντανακλάται το γεγονός, ότι στο διάστημα αυτό χορηγήθηκαν ελάχιστες νέες άδειες, ενώ αντίθετα χορηγήθηκαν άδειες για αντικατάσταση παλαιών φορτηγών με νέα, μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Σχεδόν όλοι, όσοι απέκτησαν ΔΧΦΑ, το απόκτησαν με την αγορά υπάρχουσας άδειας.

Το ΔΧΦΑ, ανάλογα με την άδεια που τους έχει χορηγηθεί διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

- νομαρχιακών μεταφορών, τα οποία επιτρέπεται να εκτελούν μεταφορές μόνο μέσα στα όρια του νόμου που έχουν την έδρα τους,
- εθνικών μεταφορών, τα οποία επιτρέπεται να εκτελούν μόνο διανομαρχιακές μεταφορές,

- διεθνών μεταφορών, τα οποία επιτρέπεται να εκτελούν μόνο διεθνείς μεταφορές.

Τα νομαρχιακά ΔΧΦΑ είναι περίπου 15.000, μικρής σχετικά μέσης ηλικίας, και προέρχονται από τη χορήγηση άδειας για τη σταδιακή αντικατάσταση των τρίκυκλων και των ζωήλατων οχημάτων.

Από την άποψη του μεγέθους τα νομαρχιακά ΔΧΦΑ είναι- με εξαίρεση τα 1.000 περίπου βυτιοφόρα λυμάτων μέχρι τεσσάρων τόννων μεικτού βάρους. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν στο ΥΜΕ, τα νομαρχιακά ΔΧΦΑ, σχεδόν στο σύνολό τους, δραστηριοποιούνται μεμονωμένα - δεν είναι οργανωμένα σε εταιρείες και οδηγούνται από τον ιδιοκτήτη τους.

Τα ΔΧΦΑ των εθνικών μεταφορών που κυκλοφορούσαν το 1986 ήταν 22.000 περίπου, με μέση ηλικία 9-18 ετών. Από τα στοιχεία που παραχωβρήθηκαν από το ΥΜΕ προκύπτει, ότι τα οργανωμένα σε εταιρείες μεταφορών ήταν περίπου 3.000 (14% του συνόλου). Τα υπόλοιπα 19.000 (86%) εξακολουθούν να λειτουργούν ως ανεξάρτητες μονάδες εκμετάλλευσης.

Από τα ίδια στοιχεία προκύπτει επίσης, ότι τα μεγαλύτερα των 12 τόννων μεικτού βάρους οδηγούνται από τον ιδιοκτήτη τους, σε ποσοστά πάνω από 75% Το ποσοστό αυτό είναι ακόμη υψηλότερο για τα μικρότερα των 12 τόννων μεικτού βάρους.

Με τα ΔΧΦΑ των εθνικών μεταφορών - και σε περιορισμένη έκταση με τα ΔΧΦΑ των νομαρχιακών - υπολογίζεται ότι εκτελείται το 60% του υπεραστικού οδικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας. Το υπόλοιπο 40% εκτελείται από το ΙΧΦΑ

Τέλος τα ελληνικά ΔΧΦΑ, που συμμετέχουν στην εκτέλεση του διεθνούς οδικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου με προέλευση ή προορισμό την Ελλάδα, είναι περίπου 4.200 με μέση ηλικία 10 περίπου χρόνων. Από αυτά 3.000 περίπου είναι συνήθη φορτηγά (καμιόνια) και τα υπόλοιπα 1.200 ψυγεία. Τα ΔΧΦΑ ψυγεία των διεθνών μεταφορών δεν ανήκουν σε εταιρείες, αλλά δραστηριοποιούνται μεμονωμένα και οδηγούνται κατά κανόνα από τον ιδιοκτήτη τους. Αντίθετα τα συνήθη φορτηγά των διεθνών μεταφορών ανήκουν σχεδόν υποχρεωτικά στις ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες (ΙΜΕ) του Ν. 383/76, αφού προυπόθεση για τη χορήγηση άδειας εξόδου από τη χώρα είναι η συμμετοχή τους

σε κάποια ΙΜΕ. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που υπάρχουν το 1986 με τα 4.200 ΔΧΦΑ των διεθνών μεταφορών πραγματοποιήθηκαν 35.000 περίπου ταξίδια προς και από το εξωτερικό. Το ίδιο έτος το σύνολο των ταξιδιών - των φορτηγών που εισήλθαν/εξήλθαν και είχαν προορισμό/ προέλευση την Ελλάδα - που πραγματοποιήθηκαν από τα ελληνικά και ξένα φορτηγά, κυμάνθηκε μεταξύ 60.000 και 65.000.-

Γενικά αυτό σημαίνει, ότι την εκτέλεση του διεθνούς οδικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου, που είχε προέλευση/ προορισμό την Ελλάδα το 1986, τα ελληνικά φορτηγά συμμετείχαν κατά 55-60% . Για να δοθεί μια ακριβέστερη εικόνα για το ρόλο των φορτηγών των διεθνών μεταφορών συμπληρωματικά σημειώνεται, ότι το 1986 το 6,9% του όγκου των εξαγωγών και το 9,2% των εισαγωγών της χώρας διακινήθηκε οδικά, ενώ με θαλάσσια μεταφορικά μέσα διακινήθηκε το 88,4% των εξαγωγών και το 91,8% των εισαγωγών.

Σχετικά με την οργάνωση των ΔΧΦΑ των εθνικών και διεθνών μεταφορών σημειώνεται ότι αυτή διέπεται από το Ν. 383/76 (33) που αντικατέστησε το Ν.Δ. 1060/71. Σύμφωνα με την Εισηγητική Εκθεση του Ν. 383/76 "Κύριος στόχος του νομοσχεδίου είναι η επιδίωξις της δημιουργίας *ωργανωμένων σοβαρών επιχειρήσεων μεταφορών* και αντιστοίχως η μείωσις του αριθμού των μεμονωμένων αυτοκινητιστών, ώστε οι φορείς του μεταφορικού έργου να είναι δυνατόν να αντεπεξέλθουν εις τον ανταγωνισμόν. Προς τον σκοπόν τούτον παρέχεται εις τους αυτοκινητιστάς η δυνατότητης όπως οργανωθουν συνεταιριζόμενοι στα πλαίσια μιας ιδιότυπου μεταφορικής επιχειρήσεως, η οποία δεν περιλαμβάνεται εις τας γνωστάς ήδη μορφάς των εμπορικών Εταιρειών.

Προυπόθεση για να απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα που θεσπίζονται στο Ν. 383/76 είναι, οι επιχειρήσεις μεταφορών κατά το χρόνο της σύστασής τους να έχουν φορτηγά συνολικού βάρους τουλάχιστον 200 τόνων. Παράλληλα θεσπίζεται πως όταν κριθεί σκόπιμο να χορηγηθούν νέες άδειες κυκλοφορίας φορτηγών, αυτές χορηγούνται κατά αναλογία 80% σε ΙΜΕ και 20% σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και επαγγελματίες οδηγούς.

Ως επαγγελματίας αυτοκινητιστής ορίζεται εκείνος που εκμεταλλεύεται ΔΧΦΑ και είναι ασφαλισμένος στο ΤΣΑ, ως επαγγελματίαας οδηγός, ο οδηγός που είναι ασφαλισμένος στο ΤΣΑ.

Τα ΔΧΦΑ στη συντριπτική πλειοψηφία τους 35.000 σε σύνολο 41.000 - εξακολουθούν να λειτουργούν ως ανεξάρτητες μονάδες εκμετάλλευσης. Ο νόμος, με εξαίρεση τις διατάξεις που εξασφαλίζουν τα προνόμια των επαγγελματιών αυτοκινητιστών και οδηγών που είναι ασφαλισμένοι στο ΤΣΑ, οι άδειες εκμετάλλευσης ΔΧΦΑ χορηγούνται μόνο σ'αυτούς, - ουσιαστικά έχει ατονίσει.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι ένας μεγάλος αριθμός, ακόμη και από αυτά που έχουν ενταχθεί σε ΙΜΕ, ουσιαστικά εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται ως ανεξάρτητες επιχειρηματικές μονάδες. Από αυτή την άποψη οι περισσότερες από τις ΙΜΕ που έχουν ιδρυθεί μέχρι σήμερα δεν αποτελούν πραγματικές εταιρείες με τη συνηθισμένη έννοια του όρου. Είναι απλώς ενώσεις μεταφορέων.

Η ένταξή τους σε ΙΜΕ αποβλέπει στο να "πληρούται το γράμμα του νόμου", ώστε να απολαμβάνουν τα οικονομικά πλεονεκτήματα που έχουν θεσπισθεί κα να παρακάμπτουν ορισμένα εμπόδια (π.χ. να χορηγείται άδεια εξόδου από τη χώρα).

Σε ότι αφορά την ίδρυση εταιρειών μεταφορών σημειώνεται ότι, ύστερα από έρευνα που έκανε το 1984 η αρμόδια υπηρεσία της ΕΣΥΕ για τον αριθμό των εταιρειών που έχουν συσταθεί για την εκτέλεση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών - με τονάζ 150 τόνων και πάνω, - βρέθηκε ότι υπήρχαν τουλάχιστον 200 εταιρείες (ΙΜΕ, ΑΕ και ΕΠΕ).

Από αυτές 70 περίπου είχαν εγκατασταθεί στην περιοχή της Αθήνας, 50 στην Θεσσαλονίκη και οι άλλες 80 περίπου στην υπόλοιπη Ελλάδα. Το μέγεθος των εταιρειών αυτών κυμαινόταν από 150-1500 τόνους μεικτού βάρους.

Τα στοιχεία που υπάρχουν δεν επιτρέπουν πιο συστηματικές πινακοποιήσεις. Εντελώς ενδεικτικά σημειώνεται, ότι το 1984 η μεγαλύτερη εταιρεία μεταφορών στην Ελλάδα είχε ΔΧΦΑ μεικτού βάρους 1.481 τόννων, η δεύτερη 1.470 τόννων και ακολουθούσαν πέντε

ακόμη εταιρείες που είχαν ΔΧΦΑ μεικτού βάρους πάνω από 700 τόννους.

Σύμφωνα με πιο πρόσφατες εκτιμησεις του ΥΜΕ, με βάση το Ν. 383/76, ιδρύθηκαν 279 ΙΜΕ. Από αυτές σήμερα εξακολουθούν να λειτουργούν 155, σε άλλες 89 δνε έχει χορηγηθεί έγκριση λειτουργίας τους, ενώ για τις υπόλοιπες 35 έχει ήδη λήξει ο χρόνος που προβλεπόταν στις άδειες. Ο αριθμός των ΔΧΦΑ, που είναι ενταγμένα στις ΙΜΕ, ανερχόταν σε 2.617 μέσου μεικτού βάρους 26 τόννων.

Από τις εταιρείες που ιδρύθηκαν με βάση το Ν.Δ. 1060/ 71 σήμερα εξακολουθούν να λειτουργούν περίπου 10 με κατά μέσον όρο 10 περίπου φορτηγά η καθεμιά.

Το συμπέρασμα από την αξιολόγηση των εξελίξεων που σημειώθηκαν στην Ελλάδα είναι ότι, παρά τα ισχυρά οικονομικά κίνητρα που θεσπίστηκαν με το ν Ν.383/76 και τα ακόμη ισχυρότερα του Ν.Δ. 1070/71 - για την οργάνωση των μεμονομένων μεταφορέων σε μεγάλες επιχειρήσεις μεταφορών, τα αποτελέσματα υπήρξαν απογοητευτικά.

Αν και παρασχέθηκαν για πρώτη φορά με το Ν.Δ. 1070/71 κίνητρα σε επιχειρηματίες να αγοράσουν φορτηγά αυτοκίνητα και να ιδρύσουν εταιρείες με καθαρά επιχειρηματικά κριτήρια, η ανταπόκριση ήταν περιορισμένη. Ιδρύθηκαν ελάχιστες και όχι ιδιαίτερα μεγάλες εταιρείες μεταφορών, κυρίως από Ελληνες του εξωτερικού. Το γεγονός, ότιμεγάλες εταιρείες δεν ιδρύθηκαν ούτε με το Ν.Δ. 1070/71, μάλλον συνηγορεί στηνάποψη, ότι το πρόβλημα δεν είναι τόσο ο αυτοκινητιστής/μικροεπιχειρηματίας, όσο η ιδιομορφία του αντικειμένου, με το οποίο ασχολούνται οι ΙΜΕ, και το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον, στο οποίο αναπτύσσονται. Η ιδιομορφία έγκειται στο ότι η ολοκλήρωση της μεταφοράς πραγματοποιείαι σε δύο σαφώς διακεκριμένες φάσεις:

της οργάνωσης της μεταφοράς και της πραγματοποίησης της. Η πραγματοποίηση της μεταφοράς γίνεται οπωσδήποτε από το μεταφορέας, η οργάνωσή της όμως μπορεί να γίνει και από κάποιον - το διαμεταφορέα, - που ασχολείται αποκλειστικά με την οργάνωση της μεταφοράς.

Η δυνατότητα αυτή, σε συνδυασμό και με το γεγονός ότι η εκμετάλλευση ενός ΔΧΦΑ αποτελεί, από πολλές απόψεις, πλήρη και αυτοτελή επιχειρηματική μονάδα, αναιρεί σε σημαντικό βαθμό το συγκριτικό πλεονέκτημα των μεγάλων επιχειρήσεων μεταφορών.

Σχετικά με την απειλή που αποτελούν για τις ελληνικές επιχειρήσεις μεταφορών οι αντίστοιχες μεγάλες και καλά οργανωμένες επιχειρήσεις μεταφορών των άλλων αναπτυγμένων χωρών της Κοινότητας, οι περιορισμένες ενδείξεις, όπως συνεπάγονται από σχετικές μελέτες που γίνονται στις χώρες αυτές, είναι ότι η απειλή δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικη. Μπορεί οι μεγάλες επιχειρήσεις μεταφορών των αναπτυγμένων μελών της Κοινότητας να είναι περισσότερο αποτελεσματικές (efficient), αλλά οι μικρές επιχειρήσεις των νότιων και - λιγότερο αναπατυγμένων χωρών της ΕΟΚ έχουν χαμηλότερο κόστος λειτουργίαας (low cost operators).

Και πιο συγκεκριμένα: από τη μέχρι τώρα έρευνα δεν φαίνεται ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις μεταφορών των χωρών της ΕΟΚ αποτελούν μεγαλύτερη απειλή για τις μικρές ελληνικές επιχειρήσεις μεταφορών, παρ' όσο οι ελληνικές για τις επιχειρήσεις των χωρών αυτών.

4.7.2. Η Οργάνωση των διαμεταφορών στην Ελλάδα.

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 συνδυασμό με το γεγονός ότι τόσο η ροή της ζήτησης όσο και η αντίστοιχη ροή της προσφοράς των υπηρεσιών μεταφοράας 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 προυποθέτουν 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.

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 ανοργάνωτα "γραφεία μεταφορών". Στις διεθνείς όμως μεταφορές δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός ελληνικών και ξένων εταιρειών διαμεταφορών. Οι διαμεταφορείς αυτοί ασχολούνται με τη διακίνηση αγαθών- με χερσαία κατά κύριο λόγο μεταφορικά μέσα - που έχουν προέλευση ή προορισμό την Ελλάδα ή απλώς διέρχονται (transit) από αυτήν, ή ασχολοούνται με διακίνηση αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών.

Για την είσοδο στο επάγγελμα και την άσκηση του επαγγέλματος του διαμεταφορέα - και αντίθετα προς ότι συμβαίνει σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα του μεταφορέα - δεν υπάρχει στην Ελλάδα κανένα ειδικό θεσμικό καθεστώς. Οποιος θέλει να γίνει διαμεταφορέας μπορεί να γίνει. Οποιεσδήποτε ρυθμίσεις υπάρχουν αναφέρονται στον Εμπορικό Νόμο 1920/1917 (άρθρα 95 98). Με το ΥΜΕ οι διαμεταφορείς δεν έχουν θεσμική σύνδεση.

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 ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για τις μη μισθωτές δραστηριότητες των απασχολούμενων 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 ιδια 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.

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 (12). 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 ότι 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 ποκλειστικά 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 κυρίς το γεγονός, ότι αυτά είναι οικονομικότερα - τουλάχιστον κατά 10% από τα ξένα. Οπως προαναφέρθηκε, το 1988 η χρησιμοποίηση ελληνικών φορτηγών για τη

μεταορά 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 προσφορότερα, από τα φορτηγά των άλλων χωρών-μελών της ΕΟΚ ή αν κάποιο από τα άλλα κριτήρια που αναφέρθηκαν- και στα οποία πλεονεκτούν τα φορητγά 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 τη Γιουγκοσλαβία και την Αυστρία, τότε η χρησιμοποίηση των φορτηγών αυτών ενδέχεται να καταστεί πιο ελκυστική.

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 Ελληνες διαμεταφορείς οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι η Ελλάδα πραγματοποιεί σημαντική εξαγωγή υπηρεσιών μεταφορών και διαμεταφορών. Υπολογίζεται ότι το 1988 ο συνολικός ναύλος που εισέπραξαν οι Ελληνες μεταφορείς από τα 35.000 περίπου ταξίδια που έγιναν προς τις χώρες της ΔΚΕ ήταν της τάξεως των 21 (=35.000χ600.000) δισ. δραχμών.

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 Ελληνες 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 σχετικό μικρό τους μέγεθος.

Οι αδυναμίες που συνεπάγεται το μικρό μέγεθος φαίνεται ότι αντιμετωπίσθηκαν με τη συνεργασία των διαμεταφορέων, στους οποίους καταφεύγει το 80% περίπου των περιπτώσεων.

4.8. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ - ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Τα θέματα που σχετίζονται με την είσοδο και έξοδο και διέλευση των ΔΧΦΑ από τη χώρα ρυθμίζονται από τις κρατικές διμερείς και πολυμερείς (ΕΔΥΜ και ΕΟΚ) συμβάσεις. Από το ίδιο ουσιαστικό καθεστώς διέπεται και η είσοδος και έξοδος των ΔΧΦΑ στις άλλες χώρες - μέλη της ΕΟΚ. Τα κοινοτικά ΔΧΦΑ δεν επιβαρύνονται κατά την είσοδό τους στη χώρα με τέλη κυκλοφορίαας, όπως δεν επιβαρύνονται και τα ελληνικά ΔΧΦΑ κατά την εισοδό τους στις άλλες χώρες της Κοινότητας. Γενικά το καθεστώς που ρυθμίζει τις διεθνείς - και τις διακοινοτικές - οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώραας δεν διαφέρει και πολύ από το αντίστοιχο καθεστώς των άλλων χωρών, με τις οποίες γίνονται οι συναλλαγές.

Διαφορές όμως υπάρουν στο καθεστώς που ισχύει για την παροχή υπηρεσιών και την ελευθερία κινήσεως των ελληνικών και ξένων ΔΧΦΑ στο εσωτερικό της χώρας. Τα ξένα ΔΧΦΑ - όπως και τα αντίστοιχα ελληνικά των διεθνών μεταφορών - δεν επιτρέπεται - ούτε τους δίνεται άδεια - να εκτελούν μεταφορές μέσα στον ελληνικό χώρο.

Οποιος κοινοτικός μεταφορέας θέλει να ασχοληθεί με τις εθνικές μεταφορές θα πρέπει να "εγκατασταθεί" στην χώρα.

Από ότι φαίνεται, προυπόθεση για να επιτραπεί το cabotage αποτελεί η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου χορήγησης αδειών εκμετάλλευσης ΔΧΦΑ. Και προυπόθεση γι'αυτό είναι, τουλάχιστον, η κατάργηση της διάκρισης των αδειών σε άδειες εθνικών μεταφορών και άδειες διεθνών μεταφορών. Πρόοδος προς αυτή την κατεύθυνση δεν έχει σημειωθεί μέχρι τώρα παρά το γεγονός ότι η θέση της Ελλάδα είναι μάλλον υπέρ του cabotage στις οδικές μεταφορές. Βέβαια πρέπει να γίνει σαφές, ότι αντιρρήσεις για cabotage προβάλλονται και από χώρες, που έχουν προχωρήσει σημαντικά στον περιορισμό του ρυθμιστικού ρόλου του κράτους (derequlation) στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές τους.

4.9. ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην Ελλάδα η είσοδος στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα ουσιαστικά εξακολουθεί, και μετά την ισχύ της Οδηγίας 74/561 (και 74/562) της ΕΟΚ, να *ρυθμίζεται από το θεσμικό καθεστώς που ίσχυε* προηγουμένως, και ιδιαίτερα με βάση το Ν. 383/76.

Η άδεια για την απόκτηση ΔΧΦΑ ή για την αύξηση της χωρητικότητας ενός υπάρχοντος ΔΧΦΑ χορηγείται σε "επαγγελματίες αυτοκινητιστές". Προυπόθεση για την απόκτηση της ιδιότητας του αυτοκινητιστή είναι, να έχει αυτός εργασθεί για ορισμένο χρονικό διάστημα ως οδηγός/βοηθός αυτοκινητιστή και να είναι ασφαλισμένος στο Ταμείο Συντάξεως Αυτοκινητιστών (ΤΣΑ).

Η προυπόθεση αυτή, αν και αναγκαία, δεν είναι αρκετή για να γίνει κάποιος μεταφορέας, δεδομένου ότι απαιτείται και άδεια κυκλοφορίας και εκμετάλλευσης ΔΧΦΑ. Η άδεια όμως αυτή δεν δίνεται αυτόματα σε όποιον αποκτά το δικαίωμα να τη ζητήσει, παρά μόνο όταν οι συνθήκες της αγοράς το επιτρέπουν. Για να αποφευχθεί η υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητα, ελέγχεται η συνολική χωρητικότητα (capacity control).

Ο έλεγχος για τη διαπίστωση της ανάγκης για χορήγηση ή μη άδειας κυκλοφορίαας νέων ή μεγαλύτερης χωριτηκότητας παρχόντων ήδη ΔΧΦΑ διενεργείται από το κράτος. Σημειώνεται ότι, για να αποφευχθεί η υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας, η ΕΟΚ με δική της πρωτοβουλία και χρηματοδότηση έχει καθιερώσει, από τις αρχές της δεκαετίαας του 80, ένα σύστημα παρακολούθησης της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών (market observation system) σε όλες τις χώρες - μέλη.

Η άδεια για όλα σχεδόν τα ΔΧΦΑ που κυκλοφορούν στην Ελλάδα σήμερα έχει χορηγηθεί σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές. Εξαίρεση αποτελούν οι άδειες που χορηγήθηκαν με βάση το Ν.Δ 1060/71, σε επιχειρηματίες/κεφαλαιούχους που ήθελαν να δραστηριοποιηθούν στο χώρο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Βέβαια όλα τα ΔΧΦΑ,

στα οποία χορηγήθηκε άδεια με βάση το Ν.Δ. 1060/71, εντάχθηκαν αυτόματα σε εταιρείες μεταφορών με ελάχιστη χωρητικότητα 150 τόννων. Από τις εταιρείες, που ιδρύθηκαν με βάση το νομοθετικό αυτό διάταγμα, σήμερα εξακολουθούν να λειτουργούν γύρω στις 10, με δέκα περίπου φορτηγά η καθεμία.

Από όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω συμπεραίνεται, ότι στην Ελλάδα το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων εξακολουθεί να είναι ένα "κλειστό επάγγελμα" στο οποίο δεν μπορεί να εισέλθει όποιος θέλει να δραστηριοποιηθεί στο χώρο, αλλά μόνο όποιος έχει αποκτήσει την ιδιότητα του επαγγελματία αυτοκινητιστή ή έστω του επαγγελματία οδηγού.

Στην Ελλάδα η εφαρμογή της Οδηγίας αυτής έπρεπε να είχε γίνει από την 1η Ιανουαρίου 1984, μετά τη λήξη δηλαδή της τριετούς μεταβατικής περιόδου που είχε εξασφαλισθεί κατά την είσοδο της χώρας στην ΕΟΚ το 1981.

Παρά την ύπαρξη της υποχρέωσης αυτής τα τρία Προεδρικά Διατάγματα, που αφορούν την εναρμόνωση της Ελληνικής νομοθεσίας προς την αντίστοιχη κοινοτική, για την είσοδο στο επάγγλεμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και την αναγνώριση των διπλωμάτων και των άλλων πιστοποιητικών, καθυστέρησαν να δημοσιευτούν, γιατί είχε λήξει η ισχύς του νόμου, με τον οποίο εκδίδονται Προεδρικά Διατάγματα για την εναρμονιση της Κοινοτικής Πολιτικής.

Στο Προεδρικό Διάταγμα που αφορά την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα (74/561) μεταξύ άλλων προβλέπονται και τα εξής:

- Μεταφορείς θεωρούνται αυτόματα όλοι, όσοι ασκούσαν είχαν άδεια κυκλοφορίας ΔΧΦΑ - το επάγγελμα του αυτοκινητιστή το 1981, όταν η Ελλάδα προσχώρησε στην ΕΟΚ.

- Οσοι απέκτησαν άδεια κυκλοφορίας ΔΧΦΑ μετά το 1981 και μέχρις ότου δημοσιευθεί το σχετικό διάταγμα, για να αποκτήσουν την ιδιότητα του μεταφορέα, θα πρέπει σε

διάστημα ενός χρόνου να αποκτήσουν το πιστοποιητικό, αφού προηγουμένως δώσουν εξετάσεις για τη διαπίστωση της επαγγελματικής ικανότητάς τους. Σε ότι αφορά την τυπική ρύθμιση του θέματος, δυσκολίες δεν προβλέπεται να υπάρξουν ούτε γι'αυτή την κατηγορίας.

- Οι οδηγοί, που έχουν μόνο επαγγελματικό δίπλωμα και όχι άδεια κυκλοφορίας ΔΧΦΑ, δεν θεωρούνται μεταφορείς, παρά το γεγονός ότι με το προυφιστάμενο ελληνικό καθεστώς αυτό αποτελούσε προυπόθεση για τη χορήγηση - ή τη μεταφορά - άδειας κυκλοφορίας ΔΧΦΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον αποτελούν το αντικείμενο διαρκώς λεπτομερέστερης εξέτασης στον βιομηχανικό κόσμο και ειδικότερα στην Κοινότητα. Ο οικουμενικός χαρακτήρας των περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως για παράδειγμα το φαινόμενο του θερμοκηπίου οδήγησαν στην συνεχώς αυξανόμενη συνειδοποίηση του ότι η προσέγγιση των προβλημάτων αυτών πρέπει να γίνει σε παγκόσμια κλίμακα.

Η προσέγγιση αυτή έδειξε με τη σειρά της ότι τα αίτια των πριβαλλοντικών προβλημάτων πρέπει να εξεταστούν από διαφορετική σκοπιά. Δεν είναι πλέον αρκετό να αναλύονται τα πρωτογενή ή άμεσα αίτια, αλλά πρέπει να φτάνει κανείς στη ρίζα του προβλήματος, που στην προκειμένη περίπτωση είναι η ανθρώπινη συμπεριφορά. Ετσι, στη διακήρυξη του Bergen τονίζεται "ότι οι μέθοδοι παραγωγής και κατανάλωσης που είναι αδύνατο να διατηρήσουμε μακροπρόθεσμα, ειδικότερα στις βιομηχανικές χώρες βρίσκονται στη ρίζα πολυάριθμων περιβαλλοντικών προβλημάτων και απειλούν, με την εξάντληση των φυσικών πόρων, να καταστρέψουν όλες τις προοπτικές για τις μελλοντικές γενιές".
Οι υπογράφοντες κρίνουν και μάλιστα προειδοποιούν ότι "για να επιτευχθεί μία αειφόρος ανάπτυξη είναι αναγκαίο να επέλθουν θεμελιώδεις αλλαγές στις ανθρώπινες αξίες όσον αφορά το περιβάλλον αλλά και τα πρότυπα συμπεριφοράας και κατανάλωσης.
Για τα σκοπό αυτό τονίζεται ότι είναι αναγκαίο να "μειωθούν οι οχληρές επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον μέσω της προώθησης της ανάπτυξης ταχειών, ασφαλών και άνετων αστικών και περιφερειακών μεταφορών και της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στα αστικά κέντρα". Ταυτόχρονα, τονίζεταιότι πρέπει να ενθαρρυνθεί η χαμηλή ζήτηση των υπηρεσιών μεταφορών.

2. Ετσι, ορισμένες ανθρώπινες δραστηριότητες, μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές, αποτελούν πλέον το αντικείμενο προσεκτικής μελέτης. Πράγματι, οι μεταφορές θεωρούνται όλο και περισσότερο ως ανθρώπινη δραστηριότητα με δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον.
Το γεγονός αυτό φαίνεται και από τις ανησυχίες που εκφράζονται για τις περιβαλλοντικές οχλήσεις ή βλάβες που προκαλεί η υψηλή κυκλοφορία σε ορισμένες ευαίσθητες, από γεωγραφικής άποψης περιοχές.

5.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

α. Επίκαιρα περιβαλλοντικά προβλήματα

1. Οι επιστημονικές εκτιμήσεις του 1989 και 1990 της διακυβερνητικής επιτροπής για τις κλιματικές μεταβολές (IPCC) προσέλκυσαν την προσοχή ολόκληρου του κόσμου όσον αφορά τις αιτίες και τις συνέπειες του "φαινομένου του θερμοκηπίου".
Παρότι η έκταση του προβλήματος δεν έχει ακόμη καθορισθεί από επιστημονικής πλευράς, είναι γενικά αποδεκτό ότι οι υψηλές συγκεντρώσεις "αερίων θερμοκηπίου" θα επηρεάσουν το κλίμα του πλανήτη. Συγκεκριμένα, θα προκαλέσουν τη θέρμανση της γης και την επακόλουθη ανύψηση της στάθμης των ωκεανών.

Η παραγωγή ενέργειας, η βιομηχανία και οι μεταφορές θεωρούνται πλέον ως οι κυριότερες πηγές διοξειδίου του άνθρακα (C02), δηλαδή του σημαντικότερου "αερίου θερμοκηπίου" που παράγει ο άνθρωπος.

2. Η εξασθένηση της στοιβάδας του όζοντος που καθιστά τη γη πιο τρωτή στην υπεριώδη ακτινοβολία του ήλιου, προκαλείται από τις εκπομπές των χλωροφθορανθράκων και των αλόνων. Η άμεση συμβολή των μεταφορών στο φαινόμενο αυτό οφείλεται κυρίως στη μεταφορά εμπορευμάταων σε οχήματα - ψυγεία και στην κυκλοφορία οχημάτων εφοδιασμένων με εγκατάσταση κλιματισμού.

Ενα άλλο εξίσου σημαντικό φαινόμενο, αλλά πιο περιορισμένο σε σχέση με το φαινόμενο του θερμοκηπίου, είναι οι "όξινες βροχές" που καταστρέφουν τη χλωρίδα και την πανίδα και αλλοιώνουν τα οικοδομικά υλικά. Στη δημιουργία των "όξινων βροχών" συμβάλλουν οι ρύποι που εκπέμπονται από τις μεταφορές, και ιδίως το θείο και το οξείδιο του αζώτου.

3. Μεταξύ των διαφόρων άλλων επικαίρων προβλημάτων συμπεριλαμβάνονται η συσσώρευση του όζοντος στην τροπόσφαιρα, που προκαλείται από την εκπομπή πτητικών οργανικών ενώσεων και οξειδίων του αζώτου (NO2). Γι' αυτό το φαινόμενο επίσης, που αποτελεί για την υγεία του ανθρώπου και την πανίδα, ευθύνονται εν μέρει οι μεταφορές.

β. Οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον

1. Ο όρος περιβάλλον συμπεριλαμβάνει, για τους ανθρώπους, την ποιότητα και τις συνθήκες ζωής και, για την πανίδα και χλωρίδα, το φυσικό περιβάλλον. Η ποιότητα της ζωής καθορίζεται από τη δυνατότητα διάθεσης, μακροχρόνια και η ικανοποιητική ποσότητα και ποιότητα, πόρων όπως του νερού, του αέρα, του εδάφους και του χώρου γενικά καθώς και των πρώτων υλών. Επίσης περιλαμβάνει τη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά.

2. Μέχρι τελευταία, αν εξαιρεθούν οι πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται στο ναυτιλιακό τομέα προκειμένου να προληφθούν οι καταστροφές του θαλάσσιου περιβάλλοντος οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον εξετάζονταν κυρίως από πλευράς ατμοσφαιρικής ρύπανσης και παραγωγής θορύβου.

Επιπτώσεις στο περιβάλλον

Δεδομένου ότι οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον είναι πολλαπλές η παρούσα ανάλυση βασίζεται, σε ορισμένα κριτήρια που αφορούν την ποιότητα του περιβάλλοντος τη ρύπανση που προέρχεται από τη λειτουργία τη χρήση γης, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τους κινδύνους που συνδέονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Λειτουργική ρύπανση

Η λειτουργική ρύπανση οφείλεται στη χρήση των διαφόρων μεσω μεταφοράς.
Επηρεάζει τον αέρα, το νερό και το έδαφος και είναι πηγή θορύβου και κραδασμών. Πολλές φορές, οι επιπτώσεις αυτού του τύπου ρύπανσης είναι μακροχρόνιες και σωρευτικές, εκτός από το θόρυβο και τους κραδασμούς των οποίων οι επιπτώσεις είναι άμεσες και παροδικές.

Η ατμοσφαρική ρύπανση

"Η ατμοσφαιρική ρύπανση" προκαλείται από την απόρριψη χημικών ουσιών στην ατμόσφαιρα που αλλοιώνουν τη σύνθεσή της, με όλους τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται για την υγεία του ανθρώπου, την πανίδα και τη χλωρίδα. Ορισμένοι ρύποι ασκούν τις επιδράσεις τους κοντά στην πηγή από την οποία προέρχεται, όπου οι συγκεντρώσεις είναι πλέον υψηλές και έτσι έχουν κυρίως τοπικό αντίκτυπο, όπως στην περίπτωση της ρύπανσης από το μόλυβδο. Αντίθετα, διάφοροι άλλοι ρύποι κάνουν αισθητές τις επιπτώσεις τους μακριά από την πηγή εκπομπής, όπως στην περίπτωση των εκπομπών SO2, που ευθύνονται για τις "όξινες βροχές".
Ωστόσο, ορισμένοι ρύποι μπορούν να έχουν επιπτώσεις σε παγκόσμια κλίμακα όπως, στην περίπτωση του CO2 και των διαφόρων άλλων αερίων θερμοκηπίου και επηρεάζουν το κλίμα ολόκληρου του πλανήτη. Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τον τομέα των μεταφορών

συνδέεται σχεδόν αποκλειστικά με την κατανάλωση των ενεργειακών πόρων - που τις περισσότερες φορές δεν είναι ανανεώσιμοι.
Σύμφωνα με τις στατιστικές της Eurosiat για το 1988 η κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών ανήλθε σε 211,53 MTGE (εκατ. τόννοι ισοδύναμου πετρελαίου που ισοδυναμεί με 29,8% της συνολικής τελικής κατανάλωσης ενέργειας).

Η τιμή αυτή ισοδυναμεί με την κατανάλωση ενέργειας από τη βιομηχανία που αντιπροσωπεύει το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην κοινότητα.

Στον τομέα των μεταφορών, η κατανάλωση ενέργειας μπορεί να κατανεμηθεί ως εξής: το 84,4% για τις οδικές μεταφορές, το 11,1% για τις αεροπορικές μεταφορές, το 2,5% για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και το 2% για τις πλωτές μεταφορές εσωτερικού.
Επομένως, είναι σκόπιμο να γίνει σύγκριση των διαφόρων μέσων μεταφοράς ως προς την κατανάλωση ενέργειας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΑΘΕ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ ΣΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO2	
1. Οδικές μεταφορές: σύνολο		79,7%
- ιδιωτικά αυτοκίνητα	55,4%	
- οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων	22,7%	
- λεωφορεία και πούλμαν	1,6%	
2. Αεροπορικές μεταφορές		10,9%
3. Σιδηροδρομικές μεταφορές σύνολο		3,9%
- επιβατών	2,8%	
- εμπορευμάτων	1,1%	
4. Πλωτές μεταφορές εσωτερικού		0,7%
5. Λοιπά μεταφορικά μέσα		4,3%

ΠΗΓΗ: Consultan TNO Policy Research Aug. 1991.

Χρήση γης και εξάπλωση των υποδομών

Η υποδομή των μεταφορών έχει μόνιμες και συχνά αμετάκλητες επιπτώσεις στο περιβάλλον όσν αφορά τη χρήση γης και εξαιτίας της εξάπλωσή της.Οι επιπτώσεις της χρήσης γης ποικίλλουν σε συνάρτηση με τα διαθέσιμα εδάφη. Ετσι, η υποδομή των μεταφορών δεν θα έχει τις ίδιες επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον όπως στις λιγότερες κατοικημένες αγροτικές περιοχές.

Στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, η υποδομή των μεταφορών μπορεί να δημιουργήσει εμπόδια στην κινητικότητα των πεζών, να απομονώσει φυσικά και κοινωνικά ορισμένες αστικές περιοχές, να δημιουργήσει οπτικούς φραγμούς, να παροξύνει τις οχλήσεις και διαταραχές που προκαλεί η υφιστάμενη κυκλοφορία και να αποδιοργανώσει τις καθημερινές κοινωνικές και εμπορικές δραστηριότητες.

Η υποδομή των μεταφορών καθορίζει επίσης την ανάπτυξη του αστικού και προαστειικού τοπίου, επηρεάζει την κοινωνική και αρχιτεκτονική ομοιογένεια των πόλεων και μειώνει το διαθέσιμο ζωτικό χώρο καθώς και τους χώρους "πρασίνου".

Επιπλέον, η υποδομή των μεταφορών προσβάλλει το τοπίο:
μπορεί να διαταράξει ή να καταστρέψει το φυσικό χώρο καθώς και να προκαλέσει μόνιμες καταστροφές σε πολύτιμες φυσικές περιοχές, με αποτέλεσμα να επιδεινωθεί η οικολογική ισορροπία, πράγμα που έχει ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις στην άγρια πανίδα και χλωρίδα.

Δεν υπάρχουν πλήρη στοιχεία όσον αφορά το χώρο που καταλαμβάνει η υποδομή των διαφόρων μεταφορικών μέσω στην Κοινότητα. Ωστόσο, η χρήση γης από κάθε μεταφορικό μέσο μπορεί να εκτιμηθεί κατά προσέγγιση με βάση το μήκος των διαφόρων δικτύων υποδομής.

Σύμφωνα με τις στατιστικές της Eurostat, το 1986 το οδικό δίκτυο της Κοινότητας αποτελείτο από 30,237 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και

2.549.907 χλμ. άλλων οδών, το σιδηροδρομικό δίκτυο από 70.911 χλμ. γραμμών μονής κατεύθυνσης και 54.918 χλμ. γραμμών διπλής κατεύθυνσης και το δίκτυο πλωτών οδών (συμπεριλαμβανομένων των φυσικών υδάτινων οδών) εκτινόταν σε 21.643 χλμ.

Ετσι, η έκταση που καταλαμβάνει το κοινοτικό οδικό δίκτυο ανέρχεται σε 28.949 χλμ2, δηλαδή στο 1,3% της συνολικής έκτασης της Κοινότητας. Ο αριθμός αυτός δεν περιλαμβάνει το χώρο που προορίζεται για τις διασταυρώσεις και τις συνδέσεις ούτε τους χώρους στάθμευσης. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο χώρος στάθμευσης ενός μόνο αυτοκινήτου σε ένα υπαίθριο πάρκινγκ που έχει σχεδιασθεί για το σκοπό αυτό, μπορεί να ανέλθει σε 17μ2. (E.E.C. Policy and Provision in Europe, Βρυξέλλες 1989. 6.20).

Οσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας, ο χώρος που καταλαμβάνεται είναι 706χλμ, δηλαδή 0,03% της συνολικής έκτασης της Κοινότητας. Στους αριθμούς αυτούς δεν συνυπολογίζεται ο χώρος που καταλαμβάνουν οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και οι σταθμοί διαλογής των βαγονιών των αμαξοστοιχιών. Οπως προκύπτει από μια σύγκριση της μεταφορικής ικανότητας των διαφόρων μέσων σχετικά με τη μετακίνηση εργαζομένων κατά τις ώρες αιχμής, μια σιδηροδρομική γραμμή διπλής κατεύθυνσης μπορεί να μεταφέρει τον ίδιο αριθμό ατόμων (6.500 επιβάτες) με έναν αυτοκινητόδρομο (Fondation Rol Bandouin, Βρυξέλλες 1991.6.20).

Η έκταση που καταλαμβάνουν οι πλωτές μεταφορές εσωτερικού είναι αδύνατο να εκτιμηθεί, δεδομένου ότι δεν υπάρχει κανένα στοιχείο για το μέσο πλάτος των διαφόρων τύπων καναλιών και επειδή τα δίκτυα πλωτών οδών στην Κοινότητα περιλαμβάνουν επίσης φυσικές υδάτινες οδούς, όπως λίμνες και ποτάμια. Επίσης, δεν υπάρχουν συνολικά στοιχεία ούτε για το χώρο που καταλαμβάνουν οι αερολιμένες στην Κοινότητα. Ωστόσο, μπορεί να εκτιμηθεί ότι η έκταση που καταλαμβάνεται κυμαίνεται από 200 έως 400 ha για τους μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες και από 1.500 έως 2.000 ha για τους μεγάλους αερολιμένες. Οι εκτιμήσεις αυτές ενισχύονται από τα ακόλουθα παραδείγματα: Παρίσι-Ορλύ 1500 ha Βρυξέλλες-Ζάβεντεμ 1600

ha, Αμστερνταμ-Σχιπόλ 1800 ha και Παρίσι-Ρουασύ 3100 ha. (Mens en Ruimte, Βρυξέλλες Δεκ. 1989, 6.19).

Περιορισμός της εξάπλωσης των υποδομών

Προκειμένου να περιοριστέ; η εξάπλωση των υποδομών θα πρέπει να εξασφαλισθεί η πλήρης χρήση της υπάρχουσας υποδομής καθώς και να προγραμματιστεί με στρατηγικό τρόπο η επέκταση των υπαρχόντων δικτύων υποδομών. Επίσης θα πρέπει να περιοριστεί η αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, ιδίως στους πλέον επιβαρημένους τομείς.

Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με:

- την αποτελεσματική και καλύτερη δυνατή χρήση της υπάρχουσα μεταφορικής ικανότητας.
- τη δημιουργία προγραμμάτων για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα οποία εξασφαλίζουν πιο ορθολογική κατανομή της ροής της κυκλοφορίας, ιδίως στον οδικό και αεροπορικό τομέα.
- το συντονισμό του προγραμματισμού των έργων υποδομής και της περιφερειακής ανάπτυξης, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- τη συστηματική υλοποίηση και παρακολούθηση της εκτίμησης των επιπτώσεων που έχουν στο περιβάλλον τα νέα έργα, πολιτικές, σχέδια και προγράμματα τα οποία επηρεάζουν τη ζήτηση στον τομέα των μεταφορών.
- τη μετατροπή των εγκαταλελειμμένων υποδομών με σκοπό τη χρησιμοποίησή τους από "οικολογικά" μέσα μεταφοράς.

Η οργάνωση των αγορών θα πρέπει να επιτρέπει την αποτελεσματική και καλύτερη δυνατή χρήση της υπάρχουσας μεταφορικής ικανότητας και, επομένως, να ευνοεί τη μεταφορά από τους επιβαρημένους τομείς στους τομείς στους οποίους υπάρχει πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, και συγκεκριμένα από το οδικό δίκτυο προς το σιδηροδρομικό, τις συνδυασμένες μεταφορές και τις πλωτές μεταφορές

εσωτερικού για τα εμπορεύματα, και από το ιδιωτικό αυτοκίνητο προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τα άτομα. Ο προγραμματισμός της υποδομής πρέπει επίσης να συντονιστεί ώστε να συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου αυτού.

Η πλήρης εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών καθώς και η εξάλειψη και πρόληψη της στρέβλωσης.

<u>Συμπέρασμα της αξιολόγησης</u>

Μια πρώτη αξιολόγηση μπορεί να αποδείξει ότι,για τις διάφορες συνιστώσες, τη λειτουργική ρύπανση, τις επιπτώσεις των υποδομών μεταφοράς στο χώρο, τις συνέπειες της συμφόρησης και τους κινδύνους που συνδέοονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ο αντίκτυπος των μεταφορών στο περιβάλλον διαφέρει σε συνάρτηση με κάθε τομέα μεταφοράς.

- Η λειτουργική ρύπανση είναι ο βασικός παράγοντας που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε όλους τους τομείς μεταφορών, και ιδίως στις οδικές, τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές.

- Η χρήση γης είναι ο δεύτερος σημαντικός παράγοντας κυρίως όσον αφορά τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

- Η συμφόρηση, αν και σημαντική, αποτελεί έναν δευτερεύοντα παράγοντα, αν και επιδεινώνει τη λειτουργική ρύπανση και ασκεί αυξημένες πιέσεις στην υπάρχουσα μεταφορική ικανότητα των υποδομών. Αφορά κυρίως τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές και, στην περίπτωση των οδικών μεταφορών, οι επιπτώσεις είναι σοβαρότερες στα αστικά κέντρα.

- Οι κίνδυνοι που συνδέονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων αποτελούν σημαντική ενδεχόμενη απειλή για το περιβάλλον, εξαρτώνται δε από την ποσότητα των επικίνδυνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται από ένα συγκεκριμενο μεταφορικό μέσο.

Οι τέσσερις αυτές συνιστώσες καθορίζουν, σε διαφορετικό βαθμό, τον αντίκτυπο κάθε μεταφορικού μέσου στο περιβάλλον.

Οι επιπτώσεις της λειτουργικής ρύπανσης, της χρήσης του εδάφους, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των κινδύνων που συνδέονται με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, από κοινού ή μεμονωμένα, είναι σημαντικότερες για τις οδικές μεταφορές.

Υπό ομαλές συνθήκες οι οδικές μεταφορές στην Κοινότητα θα εξακολουθήσουν να αυξάνουν σημαντικά.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 42% στο διάστημα 1990-2010, από 805 σε 1.139 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα μέχρι το 2010, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν μόνο κατά 33% την ίδια περίοδο. (The European Perspective July '90).

Αν και ο συνολικός πληθυσμός της Κοινότητας θα παραμείνει σταθερός μέχρι το 2010, η ζήτηση για μεταφορές επιβατών θα επηρεαστεί από μεταβολές στο δημογραφικό περιβάλλον, όπως για παράδειγμα το μέγεθος του ενεργού πληθυσμού, το ποσοστό της συμμετοχής των γυναικών στο εργατικό δυναμικό, τη σύνθεση και τον αριθμό των νοικοκυριών, την ηλιακή διάρθρωση του πληθυσμού και την παράταση της ενεργού ζωής μετά τη συνταξιοδότηση.

Ο στόλος των ιδιωτικών οχημάτων θα αυξηθεί κατά 45% από 115 εκατομμύρια το 1987 σε 167 εκατομμύρια μέχρι το 2010, με αποτέλεσμα την αναλογία 530 αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους μέχρι το 2010, σε σύγκριση με 381 αυτοκίνητα που είναι σήμερα.

Στο ίδιο πλαίσιο, οι μεταφορές επιβατών αναμένεται να αυξηθούν κατά 74% μεταξύ 1990 και 2010.

Διαρθρωτικές μεταβολές

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες η οικονομία παρουσίασε ορισμένες βασικές διαρθρωτικές μεταβολές με σημαντικές επιπτώσεις στη ζήτηση των μεταφορών.

Οι τιμές των μεταφορών, οι οποίες μέχρι στιγμής δεν αντανακλούν το σύνολο του εξωτερικού και εσωτερικού κόστους, συνέβαλαν στις μεταβολές αυτές.

Κατ' αρχήν, η δομή της βιομηχανικής παραγωγής παρουσίασε μεταστροφή, από τη βιομηχανική παραγωγή βασικών αγαθών στην παραγωγή αγαθών προηγμένης τεχνολογίας που χαρακτηρίζονται από υψηλή αξία και μικρό όγκο. Επιπλέον, η βιομηχανία προηγμένης τεχνολογίας στην Κοινότητα παρουσιάζει μία γεωγραφική μετατόπιση προς τους αποκαλούμενους "νέους βιομηχανικούς χώρους", στη νότια Ευρώπη.

Η συνεχώς αυξανόμενη σημασία του τομεα παροχής υπηρεσίων αποτελεί μία ακόμη σημαντική διαρθρωτική μεταβολή, Ο τομέα υπηρεσιών αντιπροσώπευε το 58% του συνολικού ΑΕΠ της Κοινότητας το 1985. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί 66% μέχρι το 2000. Οι νέες δραστηριότητες στον τομέα των υπηρεσιών παρουσιάζουν την τάση να συγκεντρώνονται στις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας με αποτέλεσμα να ενταθεί ακόμη περισσότερο η πίεση στα ήδη κορεσμένα δίκτυα μεταφορών.

Οι τεχνολογίες στον τομέα της μεταποίησης παρουσιάζουν επίσης ταχείες και ριζικές μεταβολές.
Οι νέες μέθοδοι διαχείρισης των αποθεμάτων "(την κατάλληλη στιγμή)" δημιουργούν ανάγκη για μικρότερες και τακτικότερες αποστολές, μείωση των προθεσμιών παράδοσης και αύξηση των μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Οι περισσότερο πολύπλευρες μέθοδοι παραγωγής με βασικό προσανατολισμό τον καταναλωτή δημιουργούν επίσης αυξημένες ανάγκες για συχνότερες αποστολές μικρότερου μεγέθους.
Για τους λόγους αυτούς, η ζήτηση στον εν λογω τομέα αφορά όλο και περισσότερο εξειδικευμένους και υπερσύγχρονους τρόπους μεταφοράς.

Η βελτίωση των δικτύων επικοινωνιών οδήγησε με τη σειρά της σε μία ευρύτερη γεωγραφική εξάπλωση των οικονομικών

δραστηριοτήτων και δημιούργησε συστήματα παραγωγής περισσότερο εξειδικευμένα και ευέλικτα.
Η τάση κατάτμησης της παραγωγής, όπως για παράδειγμα στη βιομηχανία αυτοκινήτου δημιουργεί νέα ρεύματα μετακίνησης προιόντων και προσωπικού μεταξύ των διάφορων μονάδων παραγωγής. Εξάλλου, η ηλεκτρονική μετάδοση δεδομένων παρέχει πλέον τη δυνατότητα διαχωρισμού της διοικητικής εργασίας από τις κεντρικές δραστηριότητες διαχείρισης.

Ολοι αυτοί οι παράγοντες επηρεάζουν τη ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές και μετατοπίζουν παράλληλα την έμφαση από τον όγκο στη συχνότητα και στην ταχύτητα των μεταφορών, στην αύξηση του συνολικού όγκου, των μέσων αποστάσεων και της συχνότητας καθώς και της ταχήτητας της φορτοεκφόρτωσης, ενώ ταυτόχρονα μειώνεται το μέσο μέγεθος των αποστολών. Η ποιοτική διάσταση - ταχύτητα, αξιοπιστία, συχνότητα, ευελιξία αποκτά κατά συνέπεια μεγαλύτερη σημασία.

Η προσπάθεια που γίνεται στο συμπερασματικό αυτό κεφάλαιο συνοψίζει από την ανάλυση που στα επί μέρους κεφάλαια προηγήθηκε , τα βασικά κατά την άποψή μου στοιχεία που αναφέρονται στην προώθηση της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο να προσδιορίσει τις ενέργειες και τα μέτρα που απαιτούνται σε επίπεδο πολιτικής, προκειμένου η Ε.Ε. να προχωρήσει στην άμβλυνση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών της Ευρώπης και την ενίσχυση των μειονεκτικών περιοχών, την επικοινωνία στην ενιαία αγορά λαμβανομένης υπόψη της περιβαλλοντικής πολιτικής, σε τρόπο ώστε να αναδειχθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση ως ένα ισορροπημένο σύστημα ανάπτυξης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

Μετακινήσεις από χώρα σε χώρα, σε αποστάσεις μεγαλύτερες από 80χλμ. σε χιλιάδες (και για τις δύο κατευθύνσεις).

Μετακινήσεις μεταξύ των άλλων χωρών της Κοινότητας	1970 Αριθμός	Δείκτης	2000 Αριθμός	Δείκτης
ΒΕΛΓΙΟ				
Σύνολο	28.146	(100)	47.916	(170)
από τις οποίες οδικώς	26.836	(100)	43.128	(161)
ΔΑΝΙΑ				
Σύνολο	5.688	(100)	9.610	(169)
από τις οποίες οδικώς	4.204	(100)	5.722	(136)
ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ				
Σύνολο	51.434	(100)	98.194	(191)
από τις οποίες οδικώς	47.114	(100)	80.112	(170)
ΓΑΛΛΙΑ				
Σύνολο	40.214	(100)	95.830	(238)
από τις οποίες οδικώς	35.622	(100)	70.368	(198)
ΙΡΛΑΝΔΙΑ				
Σύνολο	3.680	(100)	5.092	(136)
από τις οποίες οδικώς	2.508	(100)	2.044	(81)
ΙΤΑΛΙΑ				
Σύνολο	20.428	(100)	50.188	(246)
από τις οποίες οδικώς	16.250	(100)	33.086	(204)
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ				
Σύνολο	2.164	(100)	4.422	(204)
από τις οποίες οδικώς	2.026	(100)	3.910	(193)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ				
Σύνολο	32.034	(100)	62.224	(194)
από τις οποίες οδικώς	29.880	(100)	52.656	(176)
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ				
Σύνολο	15.876	(100)	38.532	(243)
από τις οποίες οδικώς	7.988	(100)	10.762	(135)
Συνολικές διεθνείς μεταφορές ανάμεσα στα Κράτη-Μέλη :	99.832	(100)	206.004	(206)
από τις οποίες οδικώς	86.214	(100)	150.894	(175)

Σημείωση: Επειδή κάθε μετακίνηση μετράται δύο φορές-στη χώρα προέλευσης και στη χώρα προορισμού-το σύνολο είναι ίσο με το μισό άθροισμα των εθνικών τιμών.

Πηγή : *"Το μέλλον των μεταφορών επιβατών στην Ευρώπη", ΟΟΣΑ, Παρίσι 1977 (COST 33).*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΗ

6.1. ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

6.1.1. Εισαγωγή.

Διαρκής κινητικότητα για την Κοινότητα ως σύνολο

1. Σύμφωνα με το άρθρο 74 της Συνθήκης της ΕΟΚ, οι θεμελιώδεις σκοποί της κοινής κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών είναι αυτοί που εμπεριέχονται στο κείμενο της και καθορίζονται αναλυτικά στο άρθρο 2 της Συνθήκης του Maastricht. Κύριος στόχος είναι να αναδείξουν την Κοινότητα ως ένα χώρο αρμονικό και ως ένα ισορροπημένο σύστημα ανάπτυξης, που θα σέβεται το περιβάλλον και παράλληλα θα πετύχει το ανώτατο επίπεδο σύσγκλισης των οικονομικών δραστηριοτήτων, ένα υψηλό επίπεδο απασχόλησης και κοινωνικής προστασίας, την άνοδο του βιοτικού επιπέδου, την οικονομική και κοινωνική συνοχή καθώς και την αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών της.

Επιπλέον όπως καθορίστηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (δικαστική απόφαση 167/73 άρθ. 74) κάνοντας αναφορά στα άρθρα 2, και 3, τηρείται η εφαρμογή όλων των γενικών κανόνων της Συνθήκης που αφορούν τον τομέα των μεταφορών εκτός από τις περιπτώσεις ακυρώσεως και όπου ορίζεται κάτι διαφορετικό. Οι ειδικές διατάξεις που αναφέρονται στις μεταφορές δε σκοπεύουν να παραμερίσουν τους θεμελιώδεις κανόνες της Συνθήκης, όπως παράδειγμα αυτούς που αναφέρονται στην εγκαθίδρυση της κοινής αγοράς, αλλά σκοπός τους είναι να τους ενισχύσουν με κοινές ενέργειες των κρατών.

2. Η ανάπτυξη της κοινής κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών κατά την άποψή μου πρέπει να ανταποκριθεί στα γενικότερα ζητήματα της εξάντλησης των φυσικών πηγών και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε ευρύτερο επίπεδο. Πριν και από την Συνάντηση Κορυφής στο Rio,

η Κοινότητα είχε υποστηρίξει την εφαρμογή των αρχών της λογικής ανάπτυξης στη Διακήρυξη του Δουβλίνου τον Ιούνιο του 1990. Το σημείο αυτό αναπτύχθηκε από την Κομισιόν στο πέμπτο περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης, στον οποίο τονίστηκε η σημασία τη περιβαλλοντικής ολοκλήρωσης και των πλουτοπαραγωγικών πηγών στη τομεακή πολιτική.

Κάτω από αυτήν την προοπτική ο τομέας των μεταφορών έχει ιδιαίτερη σημασία. Για παράδειγμα, το φαινόμενο του θερμοκηπίου συνδέθηκε απ' ευθείας με τη χρησιμοποίηση ενέργειας, ενώ οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα είναι αναμφισβήτητα ερώτημα υπέρτατης σημασίας. Αλλωστε η Κοινότητα έθεσε συγκεκριμένους στόχους για την σταθεροποίηση του CO2 και ο τομέας των μεταφορών αποτελεί το κλειδί για τις απαραίτητες ενέργειες, ούτως ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της σταθεροποίησης στα επίπεδα του 1990 για το έτος 2000. Τελικά, σε συνδυασμό με τη Συνθήκη του Maastricht, το άρθρο 130r της Συνθήκης θα υποχρεώσει την Κοινότητα να ολοκληρώσει τις οδηγίες για περιβαλλοντική προστασία με τον καθορισμό και την εφαρμογή άλλων κοινοτικών πολιτικών περιλαμβανομένης και αυτής των μεταφορών.

3. Παράλληλα η κοινοτική πολιτική των μεταφορών θα πρέπει να λαβει σοβαρά υπόψη σύμφωνα με το άρθρο 130b της Συνθήκης του Maastricht, τη δυναμική της κοινοτικής οικονομίας και το πρόβλημα της συνοχής επιδιώκοντας στην άμβλυνση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών και την ενδυνάμωση των λιγότερο πλεονεκτικών. Η ανάπτυξης της υποδομής των μεταφορών πρέπει να αποτλεί άμεση προτεραιότητα με την εφαρμογή προγραμμάτων, που αναδεικνύουν τις περιφέρειες και την προώθηση των διευρωπαϊκών έργων, τα οποία βελτιώνουν την πρόσβαση σε ορισμένες περιοχές.

4. Συνεπώς, στον τομέα των μεταφορών αυτοί οι σκοποί απαιτούν την εφαρμογή πολιτικών που να εξασφαλίζουν την άμεση επικοινωνία στην ενιαία αγορά και να δημιουργούν συνθήκες οικονομικής προόδου σε διαφορετικά γεωγραφικά διαμερίσματα της Κοινότητας, μέσα από την ανάδειξη των καλύτερων δυνατών περιβαλλοντικών και κοινοτικών συνθηκών στα πλαίσια της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής.

5. Η δραστηριότητα των μεταφορών υπονοεί ότι, στη βάση μιας αμιγούς λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και οι προσφερόμενες δυνατότητες για την καλύτερη διαθέσιμη τεχνολογία δίνουν σε πολίτες και επιχειρήσεις τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές τις τεχνολογίες με τον προσφορότερο δυνατό τρόπο έτσι ώστε να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους και τις φιλοδοξίες τους.

Η πρόσβαση σ' αυτές τις διευκολύνσεις γίνεται με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και για μακροχρόνια χρήση. Ταυτόχρονα οι υπηρεσίες μεταφορών είναι ασφαλείς και καλύπτουν τόσο τους χρήστες όσο και αυτούς που αναλαμβάνουν τον κίνδυνο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την προώθηση της κοινοτικής συνοχής.

Τελικά τα συστήματα μεταφορών οφείλουν να συνεισφέρουν στην προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα στη λύση των μεγάλων περιβαλλοντικών απειλών, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου και το πρόβλημα της βιώσιμης ανάπτυξης. Η πραγματοποίηση όλων αυτών των στόχων σημαίνει σαν γενικός κανόνας ότι όλοι οι χρήστες των μεταφορών θα πληρώσουν το κόστος που τους αναλογεί. Ειδικότερα, η διεθνοποίηση του εξωτερικού κόστους θα μπορούσε να αποτελέσει στοιχείο της πολιτικής των μεταφορών ολοκληρώνοντας έτσι την προστασία του περιβάλλοντος. Την ίδια στιγμή η πρόσβαση σ' αυτές τις ευκολίες θα επιτευχθεί στο χαμηλότερο δυνατό κόστος και για μεγάλο χρονικό διάστημα στήριξης και ανάπτυξης.

6. Αυτή η προσέγγιση συνοψίζεται σαν επακόλουθο της διαρκούς-βιώσιμης-ανάπτυξης, ή αειφορικής, όπως αποκαλείται, για ένα συνολικό πρόγραμμα, που να συμπεριλαμβάνει :

α. τη συνεχή ενίσχυση και κατάλληλη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, διευκολύνοντας την ελεύθερη διακίνηση αγαθών και ατόμων μέσα στην Κοινότητα.

β. τη μετάβαση από την εξάλειψη του τεχνικού ως ρυθμιστή των εμποδίων προς την υιοθέτηση της ορθολογικής πολιτικής που ευνοεί την ανάπτυξη, μέσω του ολοκληρωμένου υστήματος μεταφορών στην

Κοινότητα, με την ολοκληρωτική χρησιμοποίηση της πλέον σύγχρονης τεχνολογίας.

γ. τα μέτρα που εξασφαλίζουν, ότι η ανάπτυξη αυτή των συστημάτων συνεισφέρει σ' ένα διαρκές πρόγραμμα ανάπτυξης σεβόμενη το περιβάλλον και ειδικότερα οδηγώντας προς την επίλυση μεγάλων περιβαλλοντικών προβλημάτων.

δ. τις ενέργειες που παράγουν την ασφάλεια

ε. μέτρα σε κοινοτικό πεδίο

στ. την ανάπτυξη σχέσεων με τρίτες χώρες με προτεραιότητα σ' αυτές που είναι σημαντικές για την Κοινότητα στο σύνολό της ως προς τις μεταφορές αγαθών και προσώπων.

7. Η υιοθέτηση ενός τέτοιου σφαιρικού προγράμματος απαιτεί ανάλυση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν στο τομέα των μεταφορών προκειμένου να αναγνωρισθούν εκείνα στα οποία η κοινοτική πρωτοβουλία είναι απαραίτητη, αφού προσφέρει την κύρια οικονομική συνδρομή.

8. Εκτιμώντας την προετοιμασία των νέων δράσεων της Κοινότητας στο πεδίο των μεταφορών, πρέπει να γίνει μία διάκριση μεταξύ εκείνων των θεμάτων για τα οποία η Κοινότητα έχει αποκλειστική εξουσία και εκείνων για τα οποία μοιράζει την εξουσία της με τα κράτη μέλη. Σε σχέση με τα πεδία αποκλειστικής εξουσίας, αξιοσημείωτη είναι η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στις υπηρεσίες των μεταφορών και, σ' ένα αναπτυσσόμενο τομέα του των δημοσίων σχέσεων των μεταφορών με τρίτες χώρες, όπου η Κοινότητα είναι υποχρεωμένη να πραγματοποιεί τους εκχωρημένους αντικειμενικούς σκοπούς της σ' αυτήν και την ανάγκη για δράση που η ίδια η Συνθήκη έχει θέσει.

Στα πεδία επιμερισμού εξουσίας, όπως αυτό της υποδομής των μεταφορών, πρώτη προτεραιότητα είναι η ανάγκη για κοινοτική δράση, λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της δράσης με αυτό του συστήματος της Συνθήκης. Σ' αυτήν την περίπτωση τα σημαντικά μέρη αυτής της πλοκής θα λειτουργήσουν αρνητικά με τις υπηρεσίες

μεταφορών της εσωτερικής αγοράς, με την κοινή πολιτική των μεταφορών και με την υποχρέωση να παρέμβει στις απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος με αυτήν την πολιτική. Σ' αυτό το πεδίο η πολιτική βούληση στην κοινοτική δράση είναι πολύ δυνατή.

Επιπροσθέτως, κριτήρια όπως οι διασυνοριακές διαστάσεις του προβλήματος των μεταφορών, η δυσκολία των κρατών μελών να απευθυνθούν για ανεξάρτητα ζητήματα από κοινού, με τον κίνδυνο της ανταγωνιστικής αλλοίωσης, εάν συμβεί, και της προστιθέμενης αξίας στο περιορισμένο κόστος των συμπληρωματικών κοινοτικών δράσεων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο θα μπορούσαν να έχουν εφαρμογή ως προς την διάκριση εκείνων των ζητημάτων πάνω στα οποία δικαιολογείται η κοινοτική δράση. Ως δεύτερο βήμα θα ήταν επίσης απαραίτητο να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο η Κοινότητα θα μπορούσε να παρέμβει πάντα με κριτήριο την αρχή της αναλογικότητας. Σ' αυτήν την προοπτική θα αποδεικνύετο ιδιαίτερα αποτελεσματική η χρήση των σχετικά εύκαμπτων εργαλείων, όπως οι συμβουλές για δίκτυα, καθώς επίσης και η ακολουθούμενη ανάπτυξη των αποτελεσματικών προσεγγίσεων που καθιστούν ικανούς τους σκοπούς της Κοινότητας και οι οποίες πραγματοποιούνται δια μέσου των διεθνών οργανισμών και των οργάνων της.

9. Ως προς τη διαχείριση και τον έλεγχο των κοινοτικών ενεργειών, ο στόχος θα είναι, όπως και στο παρελθόν, η μεγαλύτερη δυνατή αποκέντρωση με την πραγματοποίηση των κοινοτικών στόχων και υποχρεώσεων. Η χρήση των οδηγιών και των κατευθυντήριων γραμμών, από τη φύση τους θα διευκολύνει αυτό το έργο. Στον τομέα των ελέγχων, εκτός από τους ελέγχους για τους οποίους η (Commission) Επιτροπή έχει τη δική της ευθύνη, όπως για θέματα που σχετίζονται με τον κοινοτικό προϋπολογισμό, η έμφαση θα πρέπει να δοθεί στις ενέργειες των εθνικών αρχών. Η κοινοτική παρέμβαση έχει σκοπό την προώθηση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο

6.1.2. Επιβολή της Ολοκλήρωσης και Ομαλής Λειτουργίας της Εσωτερικής Αγοράς.

1. Η υιοθέτηση της απαραίτητης νομοθεσίας για την ίδρυση της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μεταφορών, σε σχέση με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη οδεύει προς την πραγματοποίηση. Οι υπηρεσίες των μεταφορών καθορίζονται βάσει νομοθετικού πλαισίου στο οποίο δε γίνονται διακρίσεις, με κριτήρια την εθνικότητα ή τον τόπο ίδρυσης και λειτουργίας τους. Οι γενικοί κανόνες του δικαίου έχουν εφαρμογή και στον τομέα των μεταφορών και ο περιορισμός ως προς τη δυναμικότητα ή στο σύστημα τιμών έχουν εντελώς εξαλειφθεί ή περιοριστεί σε ένα εντελώς προστατευτικό ρόλο. Οι διενεργούντες τις μεταφορές μπορούν κατά συνέπεια να απολαμβάνουν των πλεονεκτημάτων της εσωτερικής αγοράς και να ενεργούν κατά την κρίση τους, με τον πιο αποδοτικό τρόπο, στα πλαίσια των συνθηκών του ανταγωνισμού, οι οποίες είναι εναρμονισμένες σε σημαντικά πεδία όπως οι προϋποθέσεις ασφαλείας οι τεχνητές προδιαγραφές και τα επαγγελματικά standards.

2. Η ολοκλήρωση, επιβολή και η κανονική λειτουργία της ενιαίας αγοράς των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών αδιαμφισβήτητα θα συνεχιστεί και θα αποτελέσει τον κύριο κορμό της κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών.

3. Στο πεδίο των εσωτερικών μεταφορών, μπορεί να ανακύψουν περιπτώσεις στις οποίες οι μηχανισμοί που προβλέπονται για μεταφορά προσώπων και αγαθών οδικώς σε καταστάσεις ανάγκης είναι πιθανόν να καταστεί αναγκαίο να χρησιμοποιηθούν.

4. Στο πεδίο των σιδηροδρόμων τα δικαιώματα της χρήσης υποδομής που δίδονται σε διεθνείς σιδηροδρομικούς οργανισμούς για τις ανάγκες συνδυασμένων διεθνών μεταφορών απαιτούν ώστε οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να προβούν σε αμερόληπτες συμφωνίες σε διάφορα διοικητικά τεχνικά και οικονομικά θέματα που απαιτούνται για να διασφαλιστεί επαρκής και ασφαλής χειρισμός της σχετικής κίνησης.

Η σύναψη τέτοιων συμφωνιών μπορεί να εγείρει σύνθετα και ευαίσθητα ζητήματα. Γι' αυτό το λόγο είναι απαραίτητο για την Commission να βρίσκεται σε επαφή με τους άμεσα ενδιαφερόμενους, ώστε να συμβάλλει στην εξεύρεση άμεσων λύσεων.

5. Στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας η Commission είναι υπεύθυνη για το μέρος που αφορά την εκτέλεση του τρίτου πακέτου απελευθέρωσης. Θα χρειαστεί η σωστή ερμηνεία των κανονισμών στο θέμα των αδειών των μεταφορών στις περιπτώσεις εταιριών που το πιστοποιητικό των αερομεταφορέων τους δεν έχει γίνει δεκτό από εθνικές αρχές. Η Commission θα πρέπει να αποφασίσει εάν μπορούν να δικαιολογηθούν αποφάσεις που έχουν παρθεί από εθνικές αρχές και που περιορίζουν την άσκηση του δικαιώματος των μεταφορών (root access) για λόγους διασποράς της κίνησης μεταξύ αεροδρομίων ή για το λόγο ότι σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα ή τυχόν προβλήματα συμφόρησης. Τελικά η Commission θα πρέπει να αποφασίσει για παράπονα σε σχέση με τα υπερβολικά υψηλά ναύλα, ή για μία καθοδική πορεία επιπέδων των ναύλων που μπορεί να δημιουργεί ζημιές. Σε σχέση με αυτό, θα δημοσιεύσει τις μεθόδους που σκοπεύει να χρησιμοποιήσει για να αξιολογήσει εάν τα αεροπορικά ναύλα είναι υπερβολλικά υψηλά ή υπερβολικά χαμηλά.

6. Παράλληλα με τα παραπάνω, η κανονική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας θα πρέπει να ελέγχεται καθόλους τους τρόπους και εάν χρειάζεται να αναλαμβάνεται δράση για να επιβεβαιώνεται η προσαρμογή εθνικών νόμων, κανονισμών και διοικητικών διαδικασιών. Επιπλέον για να αποφευχθεί πιθανή υπονόμευση των αποτελεσμάτων των μέτρων θα πρέπει να επιβεβαιωθεί ότι εγκαταστάσεις όπως, λιμενικές, αεροπορικοί και εμπορευματικοί σταθμοί μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο υπό καθεστώς αμερόληπτης πρόσβασης και χρήσης.

7. Η εναρμόνιση τέτοιων δραστηριοτήτων με την αρχή της αλληλεγγύης είναι αδιαμφισβήτητη. Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι στον τομέα των μεταφορών αυτή η δραστηριότητα κυρίως αφορά την επιβεβαίωση στην εναρμόνιση των εθνικών ρυθμιστικών συστημάτων με τους κοινοτικούς νόμους και σκοπούς και στη μή ύπαρξη ειδικών

παρεμβάσεων για συγκεκριμένες μεταφορικές επιχειρήσεις ή συναλλαγές. Αυτή είναι κυρίως ευθύνη των εθνικών και τοπικών αρχών. Οι πιθανές παρεμβάσεις στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας όσον αφορά άδειες μεταφοράς και ναύλα είναι αναγκαίες εξαιρέσεις και όχι ο κανόνας. Θεωρούνται αναγκαίες από την Κοινότητα για να επιβεβαιώσει ότι ορισμένες σημαντικές αποφάσεις μπορούν να επαληθεύονται με ανεξάρτητες αξιολογήσεις.

8. Τα οικονομικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των μεταφορικών δραστηριοτήτων είναι τέτοια, ώστε ζητήματα που αφορούν την κατάλληλη εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού να μπορούν να τεθούν. Τα μεταφορικά συστήματα που είναι βασισμένα στην εκμετάλλευση μοναδικών δικτύων τείνουν σε μονοπώλιο ή ολιγοπώλιο. Ολοκληρωμένα συστήματα που περιλαμβάνουν ειδικότερα, πολύτροπη μεταφορά, τείνουν να απαιτούν συνεργασία με συμφωνίες μεταξύ διαφόρων συντελεστών. Οι υποχρεώσεις των υπηρεσιών προς το δημόσιο συμφέρον περιέχουν την απόδοση σχετικών ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων. Τελικώς, οι μεταφορικές επιχειρήσεις συχνά βασίζονται σε δημόσια χρηματοδότηση μέρος της οποίας μπορεί να αποτελεί επιδότηση. Μερικές από τις επιδοτήσεις μερικές από τις οποίες μπορεί να μην είναι συμβατές με την λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Ολες οι παραπάνω τάσεις δείχνουν ότι η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών είναι βασικής σημασίας για την αποτελεσματικότητα του τομέα, και ότι ταυτοχρόνως πρέπει να υπολογίζονται τα σύνθετα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα.

9. Στην αμέσως επόμενη περίοδο οι αγορές στον τομέα των μεταφορών στην Κοινότητα θα ανοίγουν προοδευτικά σε μεγαλύτερο συναγωνισμό μεταξύ των συντελεστών όχι μόνο όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταξύ κρατών μελών, αλλά και εντός των πρώην εθνικών αγορών πολλές εκ των οποίων ήταν παραδοσιακά προστατευμένες. Αυτή η διαδικασία της απελευθέρωσης είναι βέβαιο ότι θα υποστεί σημαντικές αλλαγές λόγω του ότι και οι μεταφορείς και οι καθορίζοντες την πολιτική προσπαθούν να προσαρμοστούν στο μέγεθος και τις απαιτήσεις μιας γνήσιας ενιαίας αγοράς. Οι πιο δυναμικοί

μεταφορείς αναμένονται να αναζητήσουν οικονομίες κλίμακος, ώστε να υπερασπίσουν το μερίδιο της αγοράς τους και να εκμεταλλευτούν νέες ευκαιρίες που προκύπτουν, όπως τη βελτιωμένη παραγωγικότητα λόγω τεχνολογικού εκσυγχρονισμού, ενώ παράλληλα ορισμένες από αυτές τις αλλαγές είναι συνδεδεμένες με την πειθαρχία σε απαιτήσεις ασφάλειας και περιβάλλοντος.

10. Εκτιμάται επίσης ότι ο τομέας των μεταφορών θα υποστεί σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές που περιλαμβάνουν την είσοδο νέων ανταγωνιστών σε ορισμένες αγορές και παράλληλα νέες διασυνδέσεις μεταξύ μεταφορικών εταιρειών όπως και συγκέντρωση συμφερόντων διαφόρων τύπων. Νέες επενδύσεις θα γίνουν στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα. Οι αρχές σε εθνικά και περιφερειακά επίπεδα αναμένεται να βοηθήσουν τη διαδικασία της προσαρμογής με τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους, συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής βοήθειας μέρος της οποίας μπορεί να υπαχθεί στις προβλέψεις της Συνθήκης για ενισχύσεις. Οι πολιτικές της Κοινότητας ως προς τις οικονομικές συγκεντρώσεις, συμφωνίες και συντονισμένες δράσεις μεταξύ επιχειρήσεων θα είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικές. Το αυτό ισχύει και όσον αφορά την κρατική ενίσχυση και ειδικά τα ανταγωνιστικά δικαιώματα. Η Κοινότητα πρέπει να επιβεβαιώσει ότι η διαδικασία προσαρμογής στην ενιαία αγορά πραγματοποιείται υπό συνθήκες που αποφεύγουν τις παραμορφώσεις της αγοράς εξασφαλίζοντας στους μετέχοντες ίσες ευκαιρίες να ανταγωνιστούν και προσφέροντας στους χρήστες το όφελος των ανταγωνιστικών οργανισμών. Τα παραπάνω είναι ένα βασικό στοιχείο στην πραγματοποίηση του κεντρικού στόχου της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών.

6.1.3. Ζήτηση Μεταφορών, Συναγωνισμός και Υποκατάσταση μεταξύ διαφόρων μεταφορικών μέσων.

1. Οι τάσεις δείχνουν ότι υπό κανονικές συνθήκες η ζήτηση για μεταφορές, επιβατών και εμπορευμάτων, πιθανότητα θα συνεχίσει να

αυξάνεται με ρυθμό τουλάχιστον όσο γρήγορος είναι και ο συνολικός ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας. Αυτό υποδηλώνει ότι μέχρι το τέλος της 10ετίας πιθανότατα η ζήτηση θα είναι μεταξύ 1/3 και 1/4 υψηλότερη από ότι είναι σήμερα. Εάν δεν αναληφθεί δραστηριότητα ένα μεγάλο μέρος από αυτήν τη ζήτηση θα συγκεντρωθεί στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος είναι ήδη κορεσμένος. Τα αίτια αυτού του κορεσμού πηγάζουν κυρίως από τους δύο παρακάτω λόγους.

Πρώτον, όπως έχει ήδη λεχθεί δημόσιες επενδύσεις στην υποδομή έχουν μειωθεί σε πραγματικούς όρους κατά τα δέκα τελευταία χρόνια, ενώ η κίνηση αυξήθηκε. Δεύτερον, οι απαιτήσεις σχεδιασμού έχουν επιβάλει αυξημένους περιορισμούς στην ανάπτυξη νέων προγραμμάτων. Το αποτέλεσμα είναι η έλλειψη στο επίπεδο της υποδομής που θα χρειαζόταν για να ανταποκριθεί στη ζήτηση, ειδικά στον οδικό τομέα.

2. Μια δυνατή λύση, τουλάχιστον εν μέρει, είναι να ερευνηθούν τρόποι για αύξηση των αναγκαίων πόρων για επενδύσεις ειδικώς μετά από την ανάπυτξη του ιδιωτικού τομέα. Η προσέγγιση που σχεδιάζεται στην βάση της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ενωσης για τα ευρωπαϊκά δίκτυα θέτει ανάλογους στόχους. Αλλά οι νέες επενδύσεις είναι μέρος μόνο της απάντησης. Επίσης σημαντική είναι η συνεχιζόμενη προσπάθεια για εξάλειψη των τεχνικών περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών, οι οποίοι παρεμποδίζουν την υιοθέτηση των πλέον αποτελεσματικών λύσεων. Επιπλέον είναι βασικό να εξεταστεί πώς η υποαπασχολούμενη χωρητικότητα στο σύστημα μεταφορών, ειδικά σε μέσα άλλα από τα οδικά, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί, με σεβασμό, παράλληλα, της αρχής της ελεύθερης επιλογής για τον χρήστη. Υπάρχουν σοβαροί λόγοι για να θεωρηθεί, όπως ήδη αναφέρθηκε ότι υπάρχει αχρησιμοποίητη χωρητικότητα, υπαρκτή και εν δυνάμει, υπάρχει όσον αφορά το σιδηρόδρομο, τις μεταφορές επί εσωτερικών υδάτων και την ακτοπλοϊα. Μέτρα πολιτικής και προηγμένης τεχνολογίας μπορούν να επιζητήσουν και να αυξήσουν τόσο και την ελκυστικότητα κάθε ξεχωριστού μέσου όσο και να προωθήσουν τη συνδυασμένη χρήση διαφορετικών μέσων. Οι συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να περιλαμβάνουν τις ευρύτερες δυνατότητες που προσφέρονται από διαφορετικούς συνδυασμούς, ειδικότερα σιδηροδρόμων-θάλασσας,

σιδηροδρόμων εσωτερικών υδάτων και σιδηροδρόμων-αέρα. Αυτές οι μεταφορές με χρήση πολλαπλών μεταφορικών μέσων μπορούν να δώσουν τον καλύτερο συνδυασμό των διαφόρων συστημάτων, ώστε να συναντήσουν τις ανάγκες μεταφορέων και χρηστών.

3. Για να απαντήσουμε στο γιατί, τα τελευταία τριάντα χρόνια υπάρχει μια στροφή προς στις οδικές μεταφορες, είναι αναγκαίο να κοιτάξουμε τους καθοριστικούς παράγοντες της επιλογής μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Ουσιαστικά αυξανόμενη διείσδυση και χρήση των οδών σε όλες τις περιοχές παίζει σημαντικό ρόλο και το αυτοκίνητο είναι πιο εύχρηστο από τα άλλα μέσα μεταφοράς, περιορίζοντας τον ανταγωνισμό μεταξύ μέσων, ειδικά για τις μικρές μεταφορές. Στις αγορές των μεταφορών όπου όλα τα μέσα συναγωνίζονται, πολλά στοιχεία μπαίνουν στη διαδικασία της επιλογής : ευκαμψία, ταχύτητα, φερεγγυότητα, συχνότητα, ασφάλεια, εφιστικότητα, άνεση και τιμή είναι πιθανόν τα πιο σημαντικά. Στις μεταφορές εμπορευμάτων το αυξανόμενο μερίδιο των αγαθών υψηλής αξίας - μικρού όγκου και η διόγκωση της χρήσης και της πληροφορικής στην παραγωγή και στη διανομή έχουν ευνοήσει μέσα τα οποία έχουν καλή επίδοση στα τέσσερα πρώτα κριτήρια, που θα μπορούσαν να περιγραφούν με τον τίτλο ποιότητα.

Οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές, οι τελευταίες προσφέροντας υψηλής ποιότητας μεταφορά σε σχετικά υψηλό κόστος, κέρδισαν τα μέγιστα από αυτές τις εξελίξεις. Επιπλέον λόγω του γεγονότος ότι τα εξωτερικά κόστη δεν εσωτερικοποιήθηκαν πλήρως, οι συνεχείς σχετικές μειώσεις των τελών προς τους χρήστες ανακίνησαν αυτήν τη διαδικασία, αφού δεν κάνουν τις οδικές μεταφορές μονάχα πιο ελκυστικές αλλά επίσης μειώνουν το κίνητρο για περαιτέρω εξέλιξη και εκμετάλλευση του δυναμικού άλλων συστημάτων.

4. Το πρόβλημα της κάλυψης των εξωτερικών κόστων και αυτών της υποδομής δημιουργούν μία σειρά από ζητήματα. Ομως οι υπάρχουσες ενδείξεις δείχνουν ότι οι οδικές μεταφορές δεν καλύπτουν όλα τα κόστη τους, ειδικά εάν τα εξωτερικά κόστη συνυπολογιστούν. Τα εξωτερικά κόστη έχουν υπολογιστεί και βρίσκονται στην τάξη του 3% του εγχώριου προϊόντος (GDP) στις βιομηχανικές χώρες.

5. Οσον αφορά τις αλλαγές στα επίπεδα των επιβαρύνσεων αυτές διαφέρουν μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Γι' αυτό και η μεγέθυνση του μεριδίου του οδικού τομέα χρωστάει πολλά στις συνεχείς μειώσεις των ναύλων σε σχέση με άλλα μέσα. Ετσι λοιπόν, αλλαγές θα γίνουν όπου υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις, γεγονός όμως που δε συμβαίνει πάντα. Ειδικά για μικρές διαδρομές υπάρχουν εν δυνάμει εναλλακτικές λύσεις και αυτή η περίπτωση κάνει άλλα μέσα μεταφοράς πιο ανταγωνιστικά και ως εκ τούτου διασφαλίζει ότι αν οι οδικές μεταφορές θα πληρώνουν το κανονικό τους μερίδιο στην υποδομή και στα εξωτερικά κόστη αυτό θα δράσει προς όφελος των άλλων μέσων, κυρίως εάν παρθούν επί πλέον μέτρα για αύξηση της ελκυστικότητάς τους.

6. Δύο επιπλέον ζητήματα ενισχύουν αυτήν την άποψη.

Πρώτον, εάν οι χρήστες των οδών καλύπτουν το πραγματικό κόστος του εν λόγω μεταφορικού συστήματος, οι οδοί αποτελούν πεπερασμένο πόρο υπό την έννοια ότι οδική δυναμικότητα δεν μπορεί να κατασκευαστεί για να συναντήσει την αύξηση της ζήτησης. Σε κορεσμένες και άλλες περιβαλλοντικές και ευαίσθητες ειδικά περιοχές, οι δυνατότητες για αύξηση της δυναμικότητας του συστήματος είναι τώρα μάλλον περιορισμένες. Σε συνθήκες στενότητας είναι ουσιαστικό να διασφαλιστεί ότι μηχανισμοί ελέγχου της ζήτησης που περιλαμβάνουν επιβαρύνσεις θα δημιουργήσουν κίνητρο για προτιθέμενους χρήστες, ώστε να αποφασίσουν μεταξύ διαφόρων άλλων εναλλακτικών χρήσεων.

Δεύτερον, η επιβολή των επιβαρύνσεων ή ακόμα η τιμολόγηση των δρόμων (διόδια) αντιστοιχεί σε ένα μηχανισμό αγοράς που ενώ αφήνει στους μεταφορείς τη δυνατότητα επιλογής, διασφαλίζει καλύτερη χρησιμοποίηση στο χώρο και στο χρόνο διαφόρων μεταφορικών μέσων. Ορισμένες άλλες πιθανές τεχνικές δεν έχουν αυτά τα πλεονεκτήματα. Είναι ουσιαστικό όμως να ερευνηθούν πλήρως οι δυνατότητες για λύση των προβλημάτων στη βάση ενός τέτοιου μηχανισμού αποφεύγοντας

την ανάγκη για περισσότερο παρεμβατικες τεχνικές, που υποκαθιστούν τις επιλογές των χρηστών.

7. Μία ένσταση μπορεί να προβληθεί, ότι αυξανόμενες επιβαρύνσεις του κόστους των μεταφορών, ειδικά των οδικών, θα ήταν οικονομικά καταστροφικές όχι μόνο για τους μεταφορείς αλλά και για την οικονομία γενικότερα. Η λύση που θα μπορούσε να εξεταστεί και η οποία θα απέφευγε ή θα περιόριζε γενικές αυξήσεις στα κόστη των μεταφορών είναι να μειωθούν ταυτόχρονα ως επιβαρύνσεις αδειών και άλλες, που εφαρμόζονται σε βαριά οχήματα, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μεταφορείς με πολλά μέσα, με παράλληλη αύξηση των άλλων επιβαρύνσεων συμπεριλαμβανομένων αυτών του Ι.Χ.. Αυτό πρέπει να συνοδεύεται με καθορισμό των προδιαγραφών των βαρέων οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές με πολλαπλά μέσα σε σχέση με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Το ειδικό καθεστώς φόρου που εφαρμόζεται σε τέτοια οχήματα θα αντανακλά το γεγονός ότι θα έχουν χαμηλότερες χιλιομετρικές διαδρομές από τα άλλα μέσα, και ότι θα επιφέρουν χαμηλότερα εξωτερικά κόστη. Οι προδιαγραφές επίσης θα προωθούν τη χρήση συστημάτων πολλαπλών μεταφορών σε όλη την Κοινότητα.

8. Η σχέση μεταξύ των χρεωμένων κόστων των διαφορετικών μέσων μεταφοράς μπορεί επίσης να διαφοροποιηθεί με τη χρήση κρατικής χρηματοδότησης, ώστε να μειωθούν αυτά τα μέσα τα οποία έχουν εν δυνάμει χωρητικότητα προς όφελος μέσων που βρίσκονται υπό πίεση. Ομως μία γενική πολιτική μόνιμης επιδότησης ορισμένων τύπων μεταφορών ειδικά μακρών αποστάσεων δε θα ήταν αποδεκτή. Ελευθερώνει τους σχετικούς μεταφορείς από την ανταγωνιστική πίεση, ενώ παράλληλα μειοδοτεί έναντι των ανταγωνιστών τους. Προφανώς δε θα δημιουργήσει μακροχρόνια βιώσιμες και αποτελεσματικες λύσεις.

Πάντως οι ενισχύσεις πρέπει να παίξουν ένα ρόλο όχι μόνο στην αλλαγή της σχέσης του κόστους των μέσων μεταφορών, αλλά και στην εξεύρεση των μεθόδων που θα βοηθούν στην ανάπτυξη σύγχρονων μεταφορών, φιλικών προς το περιβάλλον, όχι απαραίτητα οδικών. Τέτοιες κατευθύνσεις δεν είναι χρήσιμες μόνο για τον προσανατολισμό

των εθνικών, τοπικών ή περιφερειακών αρχών, αλλά και για τον προσανατολισμό της κοινοτικής χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών δικτύων και την λήψη μέτρων που ενισχύουν μέσα μεταφοράς που προσφέρουν τη δυνατότητα νέας χωρητικότητας με ευνοϊκές περιβαλλοντικές συνθήκες, όπως εσωτερικά ύδατα και ναυτιλία.

9. Μέτρα που επηρεάζουν τα χρεωνόμενα κόστη των μεταφορών έχουν άμεση επίδραση στην ανταγωνιστικότητά τους. Είναι δύσκολο για τις εθνικές ή τοπικές αρχές να δράσουν μόνες τους, διότι έτσι θα δράσουν ανασταλτικά στις περιφερειακές επιχειρήσεις. Γι' αυτό το λόγο τέτοιου είδους μέτρα παίρνονται συνήθως μέσα σε πλαίσιο που αποφασίζεται σε κοινοτικό επίπεδο. Ετσι η ανάπτυξη ενός κοινοτικού πλαισίου σ' αυτόν τον τομέα, δίνει την δυνατότητα στις τοπικές αρχές να πάρουν μέτρα ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες, για παράδειγμα να αποφασίζουν για εισαγωγή οχημάτων οδικών τιμολογήσεων. Δηλαδή μπορούν να χρησιμοποιούν συστήματα επιβαρύνσεων, ηλεκτρονικά συστήματα πληρωμής και η δραστηριότητα να κατευθύνεται σε κοινοτικό επίπεδο, ώστε να χρησιμοποιούνται συμβατές τεχνολογίες σε οχήματα από διαφορετικά κράτη μέλη που να χρησιμοποιούν τις ίδιες εγκαταστάσεις. Προηγούμενη και τρέχουσα έρευνα στην Κοινότητα επαληθεύει τη συμβατότητα των τεχνολογιών και τώρα βοηθά την εξέλιξη κοινών προδιαγραφών ενός πανευρωπαϊκού συστήματος επιβαρύνσεων.

6.1.4. Συστήματα και Δίκτυα Ανάπτυξης

1. Η ικανότητα των μεταφορικών συστημάτων της Κοινότητας να ανταποκριθούν στις προκλήσεις που ήδη περιγράφησαν, βασίζεται μέχρι ενός υπολογίσιμου σημείου στη δυνατότητα ευρωπαϊκών βιομηχανιών να αναπτύξουν νέα συστήματα χρήσης της τελευταίας τεχνολογίας και όλων αυτών των σχετικών που ενσωματώνουν τέτοια συστήματα δικτύων τα οποία μεγενθύνουν την πρακτική τους χρησιμότητα για στους χρήστες. Επιτυχή αποτελέσματα ερευνητικών προγραμμάτων στον τομέα των μεταφορών διασφαλίζουν ότι οι τελευταίες επιστημονικές και τεχνολογικές αναπτύξεις συμβάλλουν στην επίτευξη

της ποιότητας των μεταφορικών συστημάτων, στηρίζοντας τους αντικειμενικούς σκοπούς της πολιτικής των μεταφορών. Ως επί το πλείστον η εντεινόμενη ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων πρέπει να εξασφαλίσει ότι τα συστήματα, και τα διαφορετικά συστατικά τους μέρη, ενεργούν και τα δύο ήπια και αποτελεσματικά ξεπερνώντας τα σύνορα, όπου αυτά υπάρχουν, γεωγραφικά ή τεχνικά.

2. Η Κοινότητα έχει να παίξει σπουδαίο ρόλο σε αυτές τις περιοχές που ως επί το πλείστον πολλά προβλήματα είναι κοινά σε όλα τα κράτη μέλη, αν και σε διαφορετικό επίπεδο, αφού έχει διασυνοριακές διαστάσεις. Σ' αυτό το πλαίσιο πρέπει να βρεί νέες κοινές λύσεις και να αναπτύξει κοινές πολιτικές δια μέσου της συνεργασίας στην Κοινότητα, και πέραν αυτής. Ετσι οι κίνδυνοι μπορούν να επιμεριστούν και οι οικονομίες κλίμακος μπορούν να πραγματοποιούνται, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη νέων συστημάτων, που απαιτούν σοβαρές επενδύσεις. Οι βιομηχανικές επιπτώσεις τέτοιων δραστηριοτήτων είναι επομένως σημαντικές.

3. Η εν δυνάμει αλληλουχία μεταξύ της έρευνας και των δικτύων ανάπτυξης αποτελούν αξιοσημείωτες πρωτοβουλίες. Εάν νέες τεχνολογίες αναπτύσσονται από κοινού είναι πολύ ευκολότερο να προωθήσουν την εφαρμογή τους μέσα από την υιοθέτηση κατάλληλων προδιαγραφών και τεχνικών κανονισμών για την περαιτέρω ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων και των νέων υπηρεσιών στα πλαίσια της συμβατότητας, και διασυνεργασίας. Αντιστρόφως η ανερχόμενη ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων και των νέων υπηρεσιών μεταφορών σίγουρα θα ωθήσουν την έρευνα προς νέες τεχνικές λύσεις για να πραγματοποιήσουν τους επιβαλλόμενους στόχους.

Να σημειωθεί επίσης ότι οι βιομηχανικές επιπτώσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη είναι σοβαρές γιατί αναδεικνύουν την σημασία της ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών της Κοινότητας σε σχέση με το άρθρο 130 της Συνθήκης.

Περιβάλλον

4. Η επίδραση των μεταφορών στο περιβάλλον έχει παγκόσμιο ενδιαφέρον από τότε που η αύξηση της κυκλοφορίας ενοχοποιείται για την κατανάλωση ενέργειας, τις ατμοσφαιρικές εκπομπές, τη μόλυνση υδάτων και εδάφους, το θόρυβο και τη συμφόρηση των δικτύων.

Παράλληλα δεν μπορεί να αγνοηθεί η περιβαλλοντική πολιτική, η οποία μέσα από τις μεταφορές προωθεί την εκπόνηση προγραμμάτων ανάπτυξης και έρευνας στις νέες τεχνολογίες, η οποία μπορεί και πρέπει να επιτευχθεί στο προσεχές μέλλον. Με αυτήν την έννοια επίσης, αξίζει να δοθεί προσοχή στις δυνατότητες να περιληφθούν οι περιβαλλοντικοί τομείς στη διαχείριση της κυκλοφορίας και να επηρεάσουν το χρήστη του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τη συνολική ζήτηση για μεταφορές όπως και στις επιπτώσεις τέτοιων δυνατοτήτων για τη βιομηχανία οχημάτων.

Κοινωνική διάσταση

5. Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών μεταφορών και συστημάτων δεν είναι απλά ζήτημα ανάπτυξης νέων βιομηχανικών εξοπλισμών. Ο ανθρώπινος παράγοντας έχει καθοριστική σημασία στην περαιτέρω επιλογή των καινοτομιών εκείνων που μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας.

Ετσι η ανάπτυξη νέων τεχνολογικών πεδίων πρέπει να δημιουργήσει νέους κανόνες σύγχρονης λειτουργίας που θα μειώνει το κόστος και το χρόνο, συμπεριλαμβανομένης της τηλεματικής, ώστε να μπορεί εύκολα να γίνει αποδεκτή από τους χρήστες. Επιπλέον, οι τεχνικές αλλαγές δεν μπορούν να ιδωθούν χωριστά από τα άλλα μέτρα, που θα πρέπει απαραιτήτως να διασφαλίζουν την αποτελεσματικότητά τους για παράδειγμα, τη χρήση δημοσιονομικών και άλλων οικονομικών πολιτικών για να επηρεάσουν τη χρηστική και διαχειριστική επιλογή, την ενσωμάτωσή τους σε τεχνικές προδιαγραφές, περιλαμβανομένων εκείνων των συσχετίσεων με κατευθυντήριες γραμμές για διευρωπαϊκά

δίκτυα μεταφορών ή της έντασής τους με μέτρα που αποβλέπουν στο να καταστήσουν τη συλογική μεταφορά πιο ελκυστική.

Ενέργειες που αφορούν τεχνολογικές καινοτομίες πρέπει να συνοδεύονται από την αρχή της ολοκλήρωσής τους σε κοινοτικό επίπεδο, ώστε να υπάρξει μια πλήρης κοινοτική πολιτική στον τομέα των μεταφορών.

Μια νέα ολοκληρωμένη προσέγγιση

6. Μέχρι σήμερα η κοινοτική έρευνα και ανάπτυξη δραστηριοτήτων που αφορούν τις μεταφορές προωθούνται μέσα από προγράμματα που έχουν διαφορετικούς πρωταρχικά σκοπούς. Ετσι η προσέγγιση μπορεί να φαίνεται κατά κάποιο τρόπο αποτελεσματική, αλλά ακόμη δεν έχει εξασφαλιστεί ο συντονισμός των προγραμμάτων, ώστε να γνωρίζουμε τις επιπτώσεις σε όλες τις διαστάσεις από την εφαρμογή της κοινής πολιτικής των μεταφορών.

7. Στο τέταρτο πρόγραμμα-πλαίσιο η προταθείσα ιδέα είχε ως αρχή το γεγονός ότι οι δραστηριότητες που αφορούν τις μεταφορές έχουν άμεση σχέση με την έρευνα και την ανάπτυξη και θα πρέπει να ιδωθούν ως ένα ενιαίο σύνολο δραστηριοτήτων και κατευθύνσεων που διασφαλίζουν τους αντικειμενικούς σκοπούς της κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών. Με αυτόν τον τρόπο η αρχή της αλληλεγγύης θα βρει απόλυτη εφαρμογή, γιατί όχι μόνο οι κοινοτικές δραστηριότητες θα παρουσιάζουν σύγκλιση με τα γενικά κριτήρια της αλληλεγγύης, όπως η ύπαρξη κοινών προβλημάτων με αποτελέσματα διασυνοριακά, εγγυόμενες τη διασυνεργασία του εξοπλισμού και την συσχέτιση των δικτύων, *τον επιμερισμό των κινδύνων και την πραγματοποίηση* οικονομιών κλίμακας, αλλά επιπροσθέτως τα επιλεγμένα προγράμματα θα είναι αυτά που θα αντανακλούν τους αντικειμενικούς σκοπούς και τις προτεραιότητες που εδραιώθηκαν στη βάση της συνεχούς ανάλυσης της έννοιας της κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών.

8. Η προσέγγιση του 4ου προγράμματος πλαισίου είχε ως αποτέλεσμα την επιλογή ενός διαφανούς κατανοητού *σχέδιου πλαισίου* για τις μεταφορές σχετικό με την έρευνα και την ανάπτυξη. Το πλαίσιο

αποτελείται από τρία κύρια συστατικά μέρη : ένα πρόγραμμα σχεδιάστηκε για να στηρίξει τις στρατηγικές παραμέτρους των τεχνικών μεταβολών που πρέπει να αναπτυχθούν και δύο τεχνολογικά συστατικά μέρη, ένα επικεντρωμένο στην εφαρμογή της τηλεματικής στις μεταφορές και το άλλο στην εφαρμογή άλλων βιομηχανικών τεχνολογιών. Η δραστηριότητα της Επιτροπής θα επικεντρωθεί σε ένα απολογισμό των δυνατών αποτελεσμάτων νέων τεχνολογιών στις μεταφορές και το διανεμητικό σύστημα, κάνοντας διάκριση των χρηστών και διαχειριστών του σε τοπική, περιφερειακή και διαπεριφερειακή κινητικότητα.

Το θέμα κλειδί σε αυτόν τον τομέα θα είναι η σχέση μεταξύ των ανθρώπινων τομέων και των δυνατών τεχνικών αλλαγών. Η τηλεματική επικεντρώνεται στο πως αυτές οι τεχνολογίες μπορούν να εφαρμοστούν σε όλα τα πεδία των μεταφορών και στην πιο ολοκληρωμένη λειτουργικότητά τους. Το τελικό συστατικό μέρος θα ερευνήσει πώς άλλες τεχνολογίες, συμπεριλαμβανομένων γενικών τεχνολογιών που αναπτύχθηκαν σε περιοχές με προηγμένη βιομηχανία, πρώτες ύλες και προηγμένες τεχνολογίες, συμβάλλουν στην λύση των προβλημάτων των μεταφορών και ενθαρρύνουν διασυνεργασίες με βιομηχανίες, οι οποίες έχουν συνάφεια με τις μεταφορές.

Διευρωπαϊκή ανάπτυξη δικτύων

9. Μέχρι πολύ πρόσφατα, τα δίκτυα μεταφορών, περιγράφοντο λεπτομερώς από κρατική άποψη. Επιπλέον συχνά εχουν προσδιοριστεί περισσότερο σε σχέση με την ανάπτυξη των ειδικών δικτύων των διαφορετικών μεταφορικών μέσων παρά με τη μεταξύ τους σχέση, πολύ δε λιγότερο με την ολοκλήρωσή τους ως ενιαίου συστήματος μεταφορών. Κατά την άποψη της Κοινότητας, η παραδοσιακή προσέγγιση έχει αναπόφευκτα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα. Αυτά επικεντρώνονται στη συχνή απουσία των κατάλληλων συσχετίσεων μεταξύ των εθνικών δικτύων, αφού παραλείπουν συνδέσμους και συμφορήσεις (μποτιλιαρίσματα), όπως επίσης εμπόδια στη διασυνεργασία, γεγονός που συνεπάγεται σοβαρές ανεπάρκειες. Τέτοια

εμπόδια συναντώνται σε όλες τις μεθόδους μεταφορών, (για παράδειγμα, σχετικά με τις διαφορές στο πλάτος γραμμής των σιδηροδρόμων και του ηλεκτρικού ρεύματος στον τομέα των σιδηροδρόμων και μεταξύ των μεθόδων, για παράδειγμα, των μη συμβατών προσεγγίσεων στις τεχνικές προδιαγραφές για τις συνδυασμένες μεταφορές.)

Ενα ειδικότερα χαρακτηριστικό παράδειγμα υπάρχει στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας όπου υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ των μη συμβατών εθνικών συστημάτων, των προδιαγραφών, και της πρακτικής ενέργειας. Επιπροσθέτως, διαφορές της γεωγραφικής κατάστασης και της οικονομικής ιστορίας των κρατών μελών έχουν ως αντίκτυπο αξιοσημείωτες αποκλίσεις στη διαθεσιμότητα και ποιότητα της υποδομής των μεταφορών. Γενικά όμως οι κεντρικές και βόρειες περιοχές της Κοινότητας είναι πολύ καλύτερα εξοπολισμένες σε σύγκριση με τις περιφερειακές και νότιες πειροχές. Η γενική στασιμότητα της επένδυσης στην υποδομή των μεταφορών, κατά την τελευταία δεκαετία, δεν εξασφαλίζει ένα περιβάλλον που να ευνοείται από τις πρόωρες εξαλείψεις αυτών των εμποδίων και των δυσαναλογιών.

10. Κάτω από αυτές τις δυσκολίες, η συνολική αποτελεσματικότητα των μεταφορικών δικτύων της Κοινότητας, στην οποία στηρίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και προσώπων, είναι απολύτως προσδιορισμένη και πράγματι απειλείται από την αυξανόμενη συγκέντρωση της κυκλοφορίας σ' ένα συγκεκριμένο αριθμό οδών, τύπων και προορισμών με τους οποίους η παρούσα οργάνωση των δικτύων βρίσκει υπερβολικά δύσκολο να αντιμετωπίσει. Η μη ισόρροπη ανάπτυξή των λιμανιών της Κοινότητας είναι ένα παράδειγμα που δύσκολα αντιμετωπίζεται και για το οποίο έχει ήδη γίνει αναφορά. Καθώς επίσης η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση των υδάτινων οδών του Ρήνου και Ροδανού, η σύνδεση Λονδίνο-Παρίσι σιδηροδρομικώς, η πίεση στο Παρίσι και στις βορειοδυτικές περιοχές της Ευρώπης, η συμφόρηση στις οδούς που οδηγούν στις πρόσφατα ανοιγμένες περιοχές της Ανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, ειδικότερα στις

διαβάσεις των συνόρων και, πολύ γενικότερα, στους κόμβους των αυτοκινητόδρομων και στα αστικά κέντρα της Βόρειας Ευρώπης.

Ο ρόλος της Κοινότητας

11. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συνεπάγεται δικαιοδοσίες σε όλα τα επίπεδα λήψης αποφάσεων: ευρωπαϊκό, κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό. Μέχρι σήμερα η Κοινότητα αν και είχε μάλλον περιορισμένο ρόλο, τα τελευταία χρόνια έχει κάνει σημαντικά βήματα. Η Κοινότητα ξεκινώντας το 1978 με την ίδρυση μιας επιτροπής για την υποδομή των μεταφορών και μία συμβουλευτική δικαιοδοσία με σκοπό την αναπτυξιακή συνεργασία των μεταφορικών συνδέσμων, προώθησε δειλά κάποια χρηματοδοτικά προγράμματα για επενδύσεις σε θέματα κοινοτικού ενδιαφέροντος το 1982.

Το 1990 αποφασίστηκε ένας μεσοπρόθεσμος προϋπολογισμός για μία περίοδο τριών χρόνων και περίπου την ίδια εποχή, ένα δίκτυο για τρένα μεγαλύτερηςταχύτητας που αναπτύχθηκε στην βάση μίας προπαρασκευαστικής εργασίας από μία ομάδα εργασίας υψηλού επιπέδου, αποτελούμενη από κυβερνητικούς ειδικούς, διαχειριστές βιομηχανικών μεταφορών και χρήστες.

Αυτή η προσέγγιση για την ανάπτυξη των δικτύων ανάπτυξης για συνδυασμένες μεταφορές δια θαλάσσης, αυτοκινητοδρόμων και εσωτερικών υδάτων έχει εφαρμοστεί από τότε. Επιπροσθέτως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης έχει δώσει σοβαρές εισφορές για τη χρηματοδότηση της υποδομής των μεταφορών, στο πλαίσιο προγραμμάτων που υποστηρίζονται από την Κοινότητα καθώς επίσης και ένα σημαντικό κονδύλι για προγράμματα που εμπίπτουν στα συνοριακά ενδιαφέροντα της Κοινότητας.

12. Μεγάλη σημασία επίσης έχουν οι επενδύσεις για την υποδομή των μεταφορών, οι οποίες και χρηματοδοτήθηκαν από την Κοινότητα μέσω των διαρθρωτικών ταμείων και της νομισματικής πολιτικής.

Από τη συγκρότηση των διαρθρωτικών ταμείων το 1988 οι αξιώσεις των λιγότερο ανεπτυγμένων κρατών μελών και περιφερειών έπρεπε να ακολουθήσουν την τεχνική του σχεδιασμού των Πλαισίων Στήριξης της Κοινότητας. Αλλωστε στις στρατηγικές ανάπτυξης έχουν παίξει μεγάλο ρόλο οι παράγοντες προσέγγισης. Επενδύσεις μεταφορών έχουν εξασφαλιστεί από το ERDF: Οι δεσμεύσεις πιστώσεων για την υποδομή των μεταφορών από το 1975 εκτιμήθηκαν σε περίπου 16.000 MECU, με μικρότερα ποσά από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (EAGGF). Σ' αυτό έρχεται να προστεθεί η συμβολή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (EIB) για την υποδομή των μεταφορών με ποσό που εκτιμήθηκε στα 14.000 MECU περίπου. Από το 1982 έως το 1991 με σχετικά μικρότερο ποσό αλλά όχι ασήμαντο προστίθεται και η συμβολή της Ευρωπαϊκής Κοινοπραξίας Ανθρακος και Χάλυβος με σκοπό την αύξηση κατανάλωσης του ατσαλιού, με ποσό 1.200 MECU περίπου από το 1987. Πολλά από τα χρηματοδοτηθέντα με αυτόν τον τρόπο προγράμματα είχαν συνοριακό κοινοτικό ενδιαφέρον από την στιγμή που βελτίωσαν τα δίκτυα μεταφορών από την άποψη όλων των εν δυνάμει χρηστών.

13. Αναφορά θα έπρεπε να γίνει στις δραστηριότητες της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη για την οποία για δέκα χρόνια με τη συμμετοχή της Κοινότητας, έχει αναπτύξει το δικό της πρόγραμμα δικτύων, ιδιαιτέρως, για τους αυτοκινητόδρομους και σιδηρόδρομους, TEM ή TER (Trans European Motorways, Trans European Railways).

Αυτά έχουν εξασφαλίσει το μίνιμουμ του συντονισμού για την ανάπτυξη αυτών των δικτύων σε ολόκληρη της Ευρώπη.

14. Οι προβλέψεις των διευρωπαϊκών δικτύων στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ενωση όπως στη Λευκή Βίβλο αναφέρονται εξασφαλίζουν νέα βάση για κοινοτική δράση, προσδιορίζουν με μεγαλύτερη ευκρίνεια τους αντικειμενικούς σκοπούς και τα όρια εμπλοκής της Κοινότητας και

εισάγουν ένα νέο πλαίσιο, καθώς επίσης και νέα προσέγγιση της χρηματοδότησης. Ολα αυτά τα εφόδια εξασφαλίζουν διευκρινίσεις όπως είναι η αρχή της αλληλεγγύης και επί πλέον με ποιόν τρόπο η Κοινότητα θα συνδέσει τις δραστηριότητές της με εκείνων των ανταγωνιστικών διοικητικών αρχών σε άλλα επίπεδα. Η εφαρμογή μάλιστα της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει επίσης να ολοκληρωθεί μεσα στα πλαίσια της ανάπτυξης αυτών των δικτύων.

Αντικειμενικοί σκοποί

Οι αντικειμενικοί σκοποί της κοινοτικής αυτής πράξης προσδιορίζονται στην ίδρυση και ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, μεσα στο πλαίσιο ενός συστήματος ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών, δια μέσου της προώθησης της σχετικότητας και της διασυνεργασίας των εθνικών δικτύων και πρόστασης σ' αυτά. Πρέπει ιδιαιτέρως να ληφθεί υπόψη η ανάγκη σύνδεσης νησιωτικών, απομονωμένων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Εν συντομία, ο στόχος που πρέπει να ακολουθηθεί σύμφωνα με την Κοινότητα δεν είναι η βελτίωση της υποδομής των μεταφορών γενικά, αλλά η ολοκλήρωση του συστήματος των κοινοτικών μεταφορών, διαμέσου της ολοκλήρωσης και του συνδυασμού των δικτύων, λαμβάνοντας ιδιαιτέρως υπόψη τις ανάγκες των πιο απομονωμένων γεωγραφικά περιοχών.

Η διαδικασία

15. Η πραγματοποίηση αυτού του στόχου απαιτεί, κατ' αρχήν, εξέταση, βασισμένη στην ήδη ολοκληρωμένη δουλειά, ή σε αυτή που δημιουργεί τις αδυναμίες και τις δυνατότητες των διαφορετικών δικτύων μεταφορών και των αλληλεξαρτήσεών τους, υπό την άποψη να αναγνωρισθεί ο καλύτερος τρόπος συνέχισης. Αυτό το έργο κατά την άποψή μου απαραιτήτως να πραγματοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο με τη μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή των εξαρτώμενων εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών, καθώς επίσης και με τη συμμετοχή των διαχειριστών δικτύων των χειριστών και των χρηστών. Οι χρησιμοποιηθείσες δομές και οι διαδικασίες που ήδη ξεκίνησαν, για να

προετοιμάσουν τις πρωτοβουλίες για την υποδομή μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αυτό το σκοπό και, εάν είναι απαραίτητο, να τύχουν περαιτέρω επεξεργασίας. Στη βάση αυτής της προπαρασκευαστικής εργασίας, η Επιτροπή πρέπει, κατά την άποψη του συγγραφέα, να προτείνει κατευθυντήριες γραμμές, που να καλύπτουν τους σκοπούς, τις προτεραιότητες και τις γενικές κατευθύνσεις των αντιμετωπιζόμενων μέτρων της σφαίρας των διευρωπαϊκών δικτύων, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος, μαζί με κάθε απαραίτητο παρεπόμενο μέτρο, για να εξασφαλίσουν τη συσχέτιση και διασυνεργασία του κινητού εξοπλισμού συμπεριλαμβανομένης της χρήσης της τηλεματικής για τη διαχείριση των μεταφορών, ιδιαίτερα, στο πεδίο των τεχνικών προδιαγραφών. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να υιοθετηθούν από το Συμβούλιο μέσω της διαδικασίας συναπόφασης με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και αφού ληφθούν υπόψη οι θέσεις της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής των Περιφερειών.

Θα πρέπει επομένως προκειμένου να υιοθετηθούν οι κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας, οι κατάλληλες περιφερειακές και τοπικές αρχές να προσδιορίζουν την ακριβή εφαρμογή των απαιτούμενων προγραμμάτων υποδομής, ούτως ώστε να πραγματοποιηθούν τα δίκτυα όπως αρχικά προσδιορίστηκαν. Είναι σαφές ότι οι τροποποιημένες και εξελιγμένες κατευθυντήριες γραμμές περαιτέρω μπορούν να εκφράζουν αλλαγές ανάλογα με τις περιστάσεις.

Χρηματοδότηση

16. Η χρηματοδότηση της υποδομής των μεταφορών στην Κοινότητα θέτει σοβαρά προβλήματα. Από τη μια μεριά, όπως ήδη δείχθηκε, εάν η κυκλοφορία έχει αυξηθεί, το γενικό επίπεδο επενδύσεων στην υποδομή των μεταφορών έχει παραμείνει στάσιμο στο 1% περίπου του Εγχώριου Προϊόντος (GDP) και σε μερικές περιοχές έχει σημειωθεί πτώση. Από την άλλη μεριά, μία λογική εκτίμηση του απαιτούμενου ύψους της επένδυσης για την περίοδο 1990 με 2010 για να εξασφαλιστεί η κανονική λειτουργία του συνολικού συστήματος μεταφορών είναι της τάξης των

1000 με 1500 εκατομμυρίων ECU, ή 1 με 1,5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (GDP) της Ε.Ο.Κ. και πιθανόν να αυξηθεί εάν πρέπει να πραγματοποιηθούν σημαντικές βελτιώσεις.

Δεδομένου του μεγεθους του συνολικού προϋπολογισμού της Κοινότητας η χρηματοδοτική συμμετοχή πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη. Πραγματικά δεν υπάρχει δυνατότητα αυτή τη στιγμή να υποκαταστήσει η Κοινότητα γενικώς τις εθνικές αρχές των κρατων μελών ή τον ιδιωτικό τομέα, ως πρωτογενής πηγή χρηματοδότησης. Αλλωστε δεν έχει πόρους, και εάν ακόμα είχε, ο ρόλος της σύμφωνα με την Συνθήκη δεν είναι να αναπτύξει την υποδομή των μεταφορών αλλά να επικεντρώσει στους στόχους που περιγράψαμε παραπάνω. Η συνεισφορά της Κοινότητας συνίσταται στην εξασφάλιση των χρηματοδικών μέτρων που θα εξασφαλίσουν ότι τα χρηματοδοτικά προγράμματα υποδομής σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο παρ' όλα αυτά θα ολοκληρωθούν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο και με προτεραιότητες που η Κοινότητα ως σύνολο αποφάσισε ότι είναι αναγκαίες. Στα πλαίσια της συνοχής και των περιφερειακών αναπτυξιακών πόρων, η θέση της Κοινότητας είναι να εξασφαλίσει χρηματοδότηση με τρόπο που θα επιτρέψει την πραγματοποίηση προγραμμάτων που πιθανόν σε άλλη περίπτωση θα πραγματοποιούνταν, είτε καθόλου είτε στα επόμενα πέντε χρόνια περίπου.

6.2. Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Συμπερασματικά, η ανάλυση που προηγήθηκε στα κεφάλαια 3 και 4 σημειώνει τα θετικά αποτελέσματα που θα μπορούσαν να προκύψουν από την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών της Ε.Ο.Κ.

Τα οφέλη που θα προκύψουν από την ενοποίηση αυτή για τους Έλληνες χρήστες των υπηρεσιών μεταφοράς συνδέονται με την μείωση των τιμών ως αποτέλεσμα της εξάλλειψης των εμποδίων και στο ίδο επίπεδο με αυτά των χρηστών άλλων χωρών. Οι απώλειες των Ελλήνων μεταφορέων δεν θα είναι μεγαλύτερες από εκείνες που παρατηρούντο κάτω από συνθήκες έλλειψης της ενοποίησης.

Αναμένεται να προκύψουν λοιπόν οφέλη για την Ελλάδα κάτω από αυτές της εξελίξεις. Βεβαίως τα οφέλη δεν θα μπορούσαν να προσδιοριστούν επακριβώς καθώς συνδέονται με αυτά των χρηστών-καταναλωτών όσο και των παραγωγών-μεταφορέων. Μάλιστα αν υποτεθεί ότι για μία από τις δύο ομάδες υπάρχουν απώλειες το καθαρό όφελος θα προσδιοριστεί ως το άθροισμα των δύο αποτελεσμάτων. Ετσι, παρά τις δυσκολίες στην εκτίμηση του οφέλους από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και τις επιφυλάξεις δεν θα μπορούσε μάλλον να αγνοηθεί το θετικό αποτέλεσμα της ενοποίησης για την οικονομία της χώρας.

Ας ληφθεί υπόψη ότι η ποσοτικοποίηση που επιχειρήθηκε, αναφέρεται μόνο στις οδικές και αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, των οποίων η δημιουργούμενη προστιθέμενη αξία αποτελεί το ήμισυ του τομέα των μεταφορών. Ο τελευταίος με τη σειρά του δημιουργεί το 6% του εθνικού προϊόντος επομένως το εκτιμώμενο ετήσιο όφελος του 0,5% του Α.Ε.Π. δεν μπορεί παρά να θεωρείται σημαντικό ως αποτέλεσμα της ολοκλήρωσης αυτής της εσωτερικής αγοράς.

Ας σημειωθεί επίσης ότι παρά την αύξηση που θα επέλθει στο κόστος εκμετάλλευσης των Δ.Χ.Φ.Α., και τα λιγότερο ενθαρρρυντικά μηνύματα, που για την επιτυχή οργάνωση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε μεγάλες επιχειρήσεις και την ασκούμενη προστασία του κλάδου στο εσωτερικό της χώρας, αντιμετωπιζόμενο το θέμα από την πλευρά του κλάδου των μεταφορών, δείχνει ότι στο νέο ανταγωνιστικότερο περιβάλλον οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς θα εξασφαλίσουν και οικονομικά οφέλη πέρα από την οικονομική τους επιβίωση. Αυτό κυρίως συνδέεται με την ευνοϊκή διατήρηση στο κόστος εκμετάλλευσης των Δ.Χ.Φ.Α. ανάμεσα στους Έλληνες και στους ξένους μεταφορείς, οι πρώτοι χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι λειτουργούν με χαμηλό κόστος, ενώ οι δεύτεροι από αρτιότερη οργάνωση και αποτελεσματικότητα. Παρά τις αναπροσαρμογές λόγω της κατάργησης των εμποδίων η ενοϊκή διαφορά αναμένεται να διατηρηθεί.

Σαν αποτέλεσμα μάλιστα αυτής της διατήρησης αναμένεται αύξηση της συμμετοχής Ελλήνων μεταφορέων στην ανάληψη μεταφορικού έργου της Κοινότητας. Ετσι θα προκύψει μια διεύρυνση του κύκλου εργασιών

των Ελλήνων μεταφορέων με συνεπαγόμενη αύξηση στα καθαρά οικονομικά τους αποτελέσματα. Αυτό αναμένεται να ισχύσει παρά τη διατήρηση ελεγχόμενου καθεστώτος στις εσωτερικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας.

Ο τελευταίος παράγοντας δεν θα πρέπει να αγνοηθεί καθώς και άλλες κοινοτικές χώρες εξακολουθούν να προστατεύουν τις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές τους. Αυτό με τη σειρά του δυσχεραίνει την απελευθέρωση της αγοράς οδικών μεταφορών αλλά και συντελεί ώστε να καθυστερούν ή να μην προκύπτουν τα θετικά αποτελέσματα που αναφέρθηκαν πιο πάνω.

Ας τονιστεί στο σημείο αυτό και μία Ελληνική ιδιαιτερότητα, που για την ώρα δημιουργεί προβλήματα στο έργο των Ελληνικών οδικών μεταφορέων. Είναι αυτή που συνδέεται με τα προβλήματα της διέλευσης των Ελληνικών οχημάτων από χώρες που δεν είναι κοινοτικές αλλά παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και στην υπόλοιπη Κοινότητα. Η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο θέμα αυτό θα οδηγούσε στην ευνοϊκή αντιμετώπισή του από την πλευρά της Ελλάδας.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούν οι επιδράσεις της απελευθέρωσης των οδικών μεταφορών στο κόστος εκμετάλλευσης των Δ.Χ.Φ.Α. Ορισμένες θα έχουν μειωτική και άλλες αυξητική επίδραση σε αυτό το κόστος. Ετσι η εναρμόνιση στις συνθήκες εργασίας των οδηγών Δ.Χ.Φ.Α. θα έχει αυξητική επίδραση παρά την θετική επίδραση που θα ασκήσει η ενοϊκότερη κοινοτική νομοθεσία στις συνθήκες εργασίας των οδηγών, στην ασφάλειά τους και στην εξασφάλιση των δικαιωμάτων τους. Όμως αυτό με τη σειρά του αναμένεται να οδηγήσει σε ένα ευρύτερο όφελος, αυτό που συνδέεται με την εξυγίανση της αγοράς οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, λόγω της εναρμόνισης των συνθηκών εργασίας.

Ακόμη, η εναρμόνιση των φορολογικών επιβαρύνσεων των Δ.Χ.Φ.Α. συνδέεται με την απώλεια εσόδων για τον κρατικό προϋπολογισμό αφού θα ισχύσει η αρχή της εδαφικότητας, ενώ θα αυξηθεί το κόστος εκμετάλλευσης των φορτηγών αυτών. Με την εφαρμογή της αρχής της εδαφικότητας η Ελλάδα ως ακραία κοινοτική χώρα θα εισπράττει

λιγότερα από τα κοινοτικά φορτηγά που θα κυκλοφορούν στο έδαφός της σε σχέση με τις πληρωμές των Ελληνικών φορτηγών στις άλλες κοινοτικές χώρες. Για τους Έλληνες μεταφορείς η εφαρμογή αυτής της αρχής δεν αναμένεται να επιδράσει στο κόστος εκμετάλλευσης, θα παρατηρηθεί ωστόσο διαφοροποίηση σε ότι αφορά τη χώρα καταβολής των τελών κυκλοφορίας τα οποία τώρα θα καταβάλλονται όχι στη χώρα-έδρα αλλά στη χώρα της οποίας χρησιμοποιείται η σχετική υποδομή.

Από την άλλη πλευρά, θα μπορούσε να προκύψει μειωτική επίδραση στο κόστος εκμετάλλευσης των Δ.Χ.Φ.Α. από την απελευθέρωση της αγοράς λόγω της υιοθέτησης της ελευθερίας εισόδου. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει υπό την προϋπόθεση της καλύτερης αξιοποίησης των κοινοτικών αδειών οι οποίες παρέχονται σε Δ.Χ.Φ.Α. και της εκτέλεσης τριγωνικών μεταφορών δηλαδή μεταφορών μεταξύ της Ελλάδας και της υπόλοιπης Κοινότητας και τρίτων χωρών. Μέχρι τώρα αυτός ο παράγοντας δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς. Τα θετικά οφέλη για την οικονομία και τους μεταφορείς θα προκύψουν με βάση και το μέχρι τώρα συγκριτικό πλεονέκτημα των Ελλήνων μεταφορέων που συνδέεται με την παροχή από αυτούς χαμηλής τιμής παροχής υπηρεσιών.

Μειωτική επίδραση στο κόστος εκμετάλλευσης αναμένεται να ασκήσει και η ελευθερία στις μεταφορές σε κάθε χώρα-μέλος από μή εγκατεστημένους σε αυτή κοινοτικούς μεταφορείς (cabotage). Το ίδιο ισχύει και για την ελεύθερη εγκατάσταση. Οι Έλληνες μεταφορείς αναμένεται να αξιοποιήσουν αυτούς τους δύο παράγοντες καλύτερα από τους μεταφορείς άλλων κρατών-μελών, κυρίως λόγω του χαμηλού κόστους εκμετάλλευσης, της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας - στο άκρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης - αλλά και του μικρού μεγέθους της Ελληνικής έναντι της Κοινοτικής Αγοράς.

Ας σημειωθεί ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών δεν αναμένεται να επιδράσει μάλλον αρνητικά για τους διαμεταφορείς καθώς πρώτο, οι διαμεταφορείς λειτουργούν ήδη σε ένα απελευθερωμένο περιβάλλον και, δεύτερο ο ρόλος τους θα παραμείνει καθοριστικός στην οργάνωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με δεδομένο το μικρό μέγεθος των Ελληνικών Επιχειρήσεων οδικών

μεταφορών. Ταυτόχρονα οι διαμεταφορείς θα συνεχίζουν να προτιμούν τα οικονομικότερα ελληνικά φορτηγά.

Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών θα οδηγήσει στην είσοδο περισσοτέρων προσώπων για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων. Η αξιοποίηση της ευκαιρίας που προσφέρεται για την δημιουργία μεγάλων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων θα δημιουργήσει νέους υποψηφίους, ενώ δεν θα πρέπει να αποκλείονται οι διαμεταφορείς αλλά και οι Έλληνες που εργάζονται στο εξωτερικό. Ωστόσο οι εκπτώσεις για τους οδικούς μεταφορείς που ήδη λειτουργούν καθώς κάθε αυτοκινητιστής αποκτά την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα. Επίσης το κράτος θα συνεχίσει να ασκεί μάλλον έλεγχο στην μεταφορική δυναμικότητα μέσω του ελέγχου που θα ασκεί στη χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Δ.Χ.Φ.Α.

Ερχόμενοι τέλος στην εναρμόνιση της πολιτικής κομίστρων καθώς αυτό που τείνει να ισχύει είναι η διαμόρφωση ενός ναύλου αναφοράς τόσο από τις εθνικές αρχές όσο και από την κοινοτική πολιτική. Με την έννοια αυτή περιορίζεται το αμφιριακό σύστημα κομίστρων, και μαζί με τον περιορισμό του αθέμιτου ανταγωνισμού θα πρέπει να αναμένονται θετικά μάλλον αποτελέσματα από την εναρμόνιση της τιμολογιακής πολιτικής.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο και συγκεκριμένα οι τέσσερεις νομοθετικές πράξεις για τις διακοινοτικές τακτικές αερομεταφορές δημιουργούν απειλές αλλά και ευκαιρίες για την Ο.Α. Ετσι η κατάργηση των διμερών συμβάσεων που περιόριζε τον ανταγωνισμό στους ναύλους μειώνει την αποτελεσματική προστασία για την Ο.Α.

Από την άλλη πλευρά η ενοποίηση και η ένταση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να οδηγήσει στον εκσυγχρονισμό και στην εξυγίανση της Ο.Α. για την οποία ενδιαφέρεται η Ελλάδα. Η Ο.Α. δεν θα μπορούσε μάλλον να αποφύγει τα μέτρα εξυγίανσης ακόμα και χωρίς την ενοποίηση της αγοράς, καθώς το αποτέλεσμα θα ήταν η συνεχής επιδείνωση της θέσης της και αυτά θα πρέπει να ληφθούν για το σύνολο του δικτύου της.

Η επιδείνωση ωστόσο θα έλθει ταχύτερα κάτω από την επερχόμενη ενοποίηση αν δεν ληφθούν έγκαιρα μέτρα, αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι το ευρωπαΐκό τμήμα του δικτύου της Ο.Α. ήταν το πλέον κερδοφόρο. Μάλιστα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ο.Α. ως μικρή εταιρεία θα μπορούσε να περιέλθει σε δυσμενή θέση από την απελευθέρωση των περιορισμών στους ναύλους, καθώς η απελευθέρωση, η εμπειρία στις Η.Π.Α. δείχνει, ευνοεί κυρίως τις μεγάλες επιχειρήσεις.

Συγκεκριμένα κάτω από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό παρατηρείται μείωση του αριθμού των αεροπορικών εταιρειών όταν μάλιστα δεν ελέγχεται επαρκώς ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Η εμπειρία ακόμα δείχνει ότι λαμβάνονται μέτρα περιορισμού της κυρίαρχης θέσης των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών και των επιδράσεων που μπορούν να ασκήσουν.

Αναφέρονται σε συγκεκριμένους όρους και συνθήκες για την μείωση των ναύλων, οι νέες γραμμές σε περιφερειακά αεροδρόμια, η αύξηση της χωρητικότητας, η 5η ελευθερία και ο συνδυασμός σημείων και οι εξαιρέσεις από ορισμένους κανόνες ανταγωνισμού για τις αερομεταφορές. Με την έννοια αυτή επιδιώκεται από τις χώρες η μείωση των συνεπειών του ολιγοπωλιακού ανταγωνισμού και έτσι η συνέχιση της λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών τους.

Ερχόμενοι τώρα στην Ο.Α., η τελευταία θα μπορούσε να επιβιώσει κάτω από το έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον που προέρχεται από την ενοποίηση των αερομεταφορών μέσω της μείωσης του κόστους λειτουργίας της, της αύξησης της παραγωγικότητάς της, στα οποία η Ο.Α. έχει δυνατότητες σε σχέση με άλλες αποτελεσματικότερες εταιρείες.

Ταυτόχρονα το διαμορφούμενο για την Ο.Α. χαμηλότερο εργατικό κόστος σε σχέση με αεροπορικές εταιρείες άλλων κοινοτικών χωρών μπορεί να βοηθήσει στην κάλυψη των διαφορών στην παραγωγικότητα. Η Ο.Α. μπορεί επίσης να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που προσφέρουν τα δικαιώματα της 5ης ελευθερίας και του συνδυασμού σημείων με δεδομένο το μεγάλο μήκος των γραμμών του Ευρωπαϊκού δικτύου της.

Οι επιπτώσεις από τις ρυθμίσεις της ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς μεταφορών θα είναι για τις σιδηροδρομικές μεταφορές μάλλον αμελητέες, καθώς οι σιδηρόδρομοι περιορίζουν τη δραστηριότητά τους εντός των εθνικών συνόρων, στις σιδηροδρομικές μεταφορές δεν παρατηρούνται προβλήματα, δεν τίθεται θέμα απελευθέρωσης αφού λείπουν οι ποσοτικοί περιορισμοί και η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων επιλύει τα τυχόν προβλήματα που παρουσιάζονται. Εξαίρεση στα πιο πάνω θα μπορούσαν να αποτελέσουν οι συδυασμένες μεταφορές οι οποίες ίσως επηρεασθούν από την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών.

Για την Ελλάδα θα μπορούσε να διακριθεί και μία ευνοϊκή εξέλιξη για τους σιδηροδρόμους της αφού από τα διάφορα ταμεία θα μπορούσε να προωθηθεί ο εκσυγχρονισμός τους. Η συγκυρία είναι ευνοϊκή καθώς την ίδια επιθυμία έχουν και άλλες κοινοτικές χώρες. Δεν παρατηρείται το ίδιο για την περίπτωση των οδικών μεταφορών.

Ο μεγαλύτερος στόχος της κοινής λιμενικής πολιτικής έγκειται στην εξαφάνιση οποιασδήποτε διάκρισης στη διασύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα, μέσω της εναρμόνισης των σιδηροδρομικών, οδικών και πλωτών μεταφορών. Παρατηρείται όμως ότι υπάρχει μεγάλη ποικιλία στις λιμενικές δομές των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε ορισμένα κράτη μέλη υπάρχουν δυσκολίες κατά την εφαρμογή μιας εθνικής λιμενικής πολιτικής, γιατί οι μεγάλοι λιμένες λόγω της μακράς παράδοσης στο θέμα της αυτονομίας τους, επιθυμούν να διατηρήσουν μία αυτονομία των αποφάσεών τους.

Τα ελληνικά λιμάνια κατέχουν γεωγραφικά μια ιδιόμορφη θέση σε σχέση με τον Κοινοτικό χώρο μια και η χώρα μας στερείται άμεσης χερσαίας πρόσβασης στον πυρήνα της Κοινοτική Αγοράς, γεγονός που τα τοποθετεί σε μειονεκτική θέση με τα Κοινοτικά. Για το λόγο αυτό, η ολοκληρωση της χερσαίας υποδομής μεταφορών με απόληξη στα Ελληνικά λιμάνια διεθνούς σημασίας πρέπει να αντιμετωπισθεί ανάλογα στα πλαίσια της Κοινοτικής Πολιτικής, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί πρόσβαση.

Τα ελληνικά λιμάνια μεταφόρτωσης (κυρίως για εμπορευματοκιβώτια) σήμερα δέχονται ισχυρότατο ανταγωνισμό από αντίστοιχα λιμάνια Τρίτων Χωρών στην Αν. Μεσόγειο. Προβλήματα επίσης υπάρχουν και στα λιμάνια διαμετακόμισης από και προς τις χώρες της Μ. Ανατολής και Β. Αφρικής.

Θα πρέπει λοιπόν να πραγματοποιηθεί μακροπρόθεσμα και πέρα από το 1992 ένας ουσιαστικός εκσυγχρονισμός των Ελληνικών λιμανιών τόσο όσο αφορά τις επενδύσεις υποδομής και εξοπλισμού, όσο και τα θέματα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης.

Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στα λιμάνια της "Δυτικής Πύλης" (Πάτρα, Ηγουμενίτσα) τα οποία εκ των πραγμάτων αποτελούν εναλλακτικές πύλες επικοινωνίας της χώρας μας με τον Κοινοτικό χώρο.

Κινούμενη μέσα σε ένα βασικό πλαίσιο αρχών, η πολιτική της Ελλάδας είναι η αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών ακτοπλοΐας που έχει πληγεί σοβαρά την τελευταία δεκαετία, λόγω της συνεχούς αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης σε σχέση με τα πλοία τρίτων χωρών καθώς και η διατήρηση διεθνώς ενός ελεύθερου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, που θα επιτρέψει στο Ελληνικό υπερπόντιο πλοίο να έχει ελεύθερη πρόσβαση στα φορτία.

6.3. ΠΡΟΤΑΣΗ

Οι μεταφορές, ένας από τους κύριους παράγοντες της ανάπτυξης της οικονομίας και της ομαλής λειτουργίας των παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως στα κεφάλαια 2 και 4 αναλύεται, καθώς και βασικό εργαλείο επιδίωξης ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης καλούνται να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στην απρόσκοπτη διακίνηση προσώπων και αγαθών στην ενιαία Ευρωπαϊκή αγορά.

Ο ζωτικός ρόλος που διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή οικοδόμηση, οδήγησε του πρωτεργάτες της να θεωρήσουν

την θέσπιση κοινής πολιτικής ως έναν από τους θεμελιώδεις στόχους της συνθήκης της Ρώμης.

Αλλά ενώ τα τελευταία τριάντα χρόνια η Ευρώπη παρουσίασε σημαντική βελτίωση των εθνικών οδικών και σιδηροδρομικών της υποδομών, η πρόοδος δεν ήταν η ίδια στην σύνδεση μεταξύ όλων των κρατών μελών της κοινότητας.

Και αυτό γιατί, μέχρι πρόσφατα η κοινή πολιτική μεταφορών δεν παρουσίασε εντυπωσιακή ανάπτυξη όπως άλλοι κοινοτικοί τομείς.

Τα αίτια της σημαντικής αυτής καθυστέρησης συνοψίζονται :

- Στα διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και στις οικονομικές ανισότητες μεταξύ γεωγραφικών κεντρικών και περιφερειακών χωρών της Ε.Ο.Κ.

- Στις γεωγραφικές συνθήκες που υποδείκνυαν διαφορετικές πολιτικές

- Στην έλλειψη Ευρωπαϊκού συντονισμού με αποτέλεσμα τα κράτη μέλη να αναπτύξουν τα συγκοινωνιακά τους δίκτυα για την κάλυψη εθνικών αναγκών.

- Στην έλλειψη κοινοτικού πλαισίου για χρηματοδοτική συμμετοχή έργων υποδομής μεταφορών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Η ευθύνη για την μη κοινή προώθηση του τομέα βαρύνει κατά κύριο λόγο το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών των Χωρών μελών.

Ηδη από 1.1.93 η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά αποτελεί μια πραγματικότητα. Σύμφωνα με το άρθρο 2 της συνθήκης του Μάαστριχτ, κύριος στόχος της κοινής κοινοτικής πολιτικής των μεταφορών είναι να αναδείξει την κοινότητα σ' ένα αρμονικό περιβάλλον και θα πετύχει το ανώτατο επίπεδο σύγκλισης των οικονομικών δραστηριοτήτων, ένα υψηλό επίπεδο απασχόλησης και κοινωνικής προστασίας, την άνοδο του βιοτικού επιπέδου, και την αλληλεγγύη των κρατών της.

Παράλληλα η κοινοτική πολιτική για τις μεταφορές θα πρέπει να λάβει υπόψη το πρόβλημα της συνοχής επιδιώκοντας την άμβλυνση των

ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών και την ενδυνάμωση των λιγότερο πλεονεκτικών. Η ανάπτυξη των μεταφορών πρέπει να συνδυάζεται με προγράμματα που αναδεικνύουν τις περιφέρειες και την προώθηση διευρωπαϊκών έργων βελτιώνοντας την πρόσβαση σε ορισμένες περιοχές.

Η κοινότητα εκτός των άλλων πρέπει να επεμβαίνει στον προσανατολισμό των μεταφορών εκείνων, που εξασφαλίζουν εξοικονόμηση ενέργειας, ανταποκρινόμενη στα γενικότερα ζητήματα εξάντλησης των φυσικών πόρων. Τα συστήματα μεταφορών οφείλουν επίσης να συνεισφέρουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό σημαίνει ότι οι χρήστες των μεταφορών θα κληθούν να πληρώσουν το κόστος που τους αναλογεί.

Οι περιφερειακές πολιτικές της κοινότητας που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των ασθενέστερων περιφερειών μπορούν να εκμεταλευθούν την αυξανόμενη κινητικότητα των σύγχρονων επιχειρήσεων ώστε να προωθήσουν μια πιο ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη.

Η ακολουθούμενη πολιτική θα πρέπει να εξασφαλίζει την άμεση επικοινωνία στην ενιαία αγορά και να δημιουργεί συνθήκες οικονομικής προόδου σε διαφορετικές περιοχές της κοινότητας.

Η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και η εφαρμογή της διαθέσιμης τεχνολογίας δίνουν την δυνατότητα σε πολίτες και επιχειρήσεις να ικανοποιήσουν τις ανάγκες και τις φιλοδοξίες τους. Η ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συνδυάζεται με ένα πλαίσιο ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών δια μέσου της διασυνεργασίας των εθνικών δικτύων. Σ' αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανάγκη σύνδεσης νησιωτικών απομονωμένων και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της κοινότητας.

Η ολοκλήρωση ενός ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαιτεί τη δημιουργία συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας (αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές συνδέσεις, αεροπορικές γραμμές, θαλάσσιες μεταφορές, ενώ η ισόρροπη χρήση του κοινοτικού εδάφους απαιτεί τριχοειδείς συνδέσεις με τις νέες συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας.

Συμπερασματικά, ο στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί δεν είναι μόνον η βελτίωση της υποδομής των μεταφορών γενικά αλλά η ολοκλήρωση του συστήματος των κοινοτικών μεταφορών διαμέσου της ολοκλήρωσης και του συνδυασμού των δικτύων της, λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη τις ανάγκες των πιο απομονωμένων γεωγραφικά περιοχών.

Οσον αφορά την Ελλάδα διαπιστώνεται μια έντονη ανάγκη για την εφαρμογή Ενιαίας Πολιτικής Μεταφορών ώστε να αλλάξει η κατάσταση που δημιουργεί η αποσπασματική άσκηση πολιτικής από τις δεκάδες δημόσιες επιχειρήσεις και φορείς αλλά και την ανάπτυξη νέων τεχνολογικών για την ασφάλεια και παραγωγικότητα.

Η υιοθέτηση από την Ελλάδα μέτρων προσαρμοσμένων στην κοινή΄κοινοτική πολιτική μεταφορών κρίνεται αναγκαία για την ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών που είναι απαραίτητη για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας σε Εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Συγκεκριμένα, η ένταξη της Ελληνικής πολιτικής μεταφορών στα πλαίσια της κοινοτικής πολιτικής θα προσφέρει την ευκαιρία στήριξης της οικονομικής ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο μέσω της ισόρροπης ανάπτυξης των περιφερειών της κοινότητας αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο μέσω της επιδίωξης της ισόρροπης ανάπτυξης των περιφερειακών περιοχών και του κέντρου της χώρας.

Η σύνδεση της Ελλάδας με τα αναπτυσσόμενα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών συνιστά τη διεθνή διάσταση της επιδιωκόμενης πολιτικής μεταφορών, ενώ η "προγραμματισμένη" επέκαση των δικτύων στον Ελληνικό χώρο συνοδευόμενη από την ανάλογη πολιτική στον τομέα της υποδομής μεταφορών σε περιφερειακό επίπεδο αποτελεί την εθνική διάσταση που στοχεύει στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Τα συγκοινωνιακά έργα δεν επηρεάζουν μόνο την διεξαγωγή των μεταφορών αλλά η χρήση τους έχει πολλαπλές και "πολλαπλασιαστικές" οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες.

Μια συνεπής πολιτική στον τομέα της υποδομής μεταφορών θα επηρεάσει ευνοϊκά τον προσανατολισμό και την ανάπτυξη συγκεκριμένων κλάδων της οικονομίας άρα και την οικονομία στο

σύνολό της. Τα δίκτυα υποδομών έχουν κατασκευασθεί με βάση εθνικούς στόχους. Η σύνδεση με τα ευρωπαϊκά δίκτυα εκτός των νέων συνδέσεων μεγάλης ταχύτητας θα πρέπει να εξασφαλίζει και την συμβατότητα των εθνικών δικτύων των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι αναγκαίο για την περίπτωση της Ελλάδας, ιδιαίτερα για τις οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Η βελτίωση του δικτύου των μεταφορών που συνδέει την περιφέρεια με το κέντρο μέσω επενδύσεων σε επίγεια, θαλάσσια και εναέρια μέσα καθώς και η σύνδεση των περιφερειακών περιοχών της χώρας με τις συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας (τριχοειδείς συνδέσεις), που εντάσσονται στο ευρωπαϊκό δίκτυο θα εξυπηρετήσει τα συνεχώς μεγεθυνόμενα ρεύματα μεταφορών αλλά και τα νέα δημιουργούμενα από την ευκολότερη και ταχύτερη σύνδεση περιφέρειας κέντρου, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των περιοχών αυτών και την άμβλυνση των ανισοτήτων με το κέντρο.

Ενα αναπτυγμένο δίκτυο μεταφορών υψηλής ταχύτητας αποτελεί βασικό παράγοντα για την περιφερειακή ολοκλήρωση προσφέροντας πρόσβαση στις περιφερειακές περιοχές της χώρας, χωροταξική αναδιάρθρωση και αποκέντρωση.

Τέλος, με την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής ένωσης η εφαρμογή κοινής πολιτικής στον τομέα υποδομής των μεταφορών παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις παραμεθόριες και νησιωτικές περιοχές. Λόγω της μεγάλης απόστασης από το εθνικό κέντρο οι περιοχές αυτές θα είναι ανάμεσα σε εκείνες που θα ωφεληθούν από την κατάργηση των συνόρων που εμποδίζουν την οικονομική τους ανάπτυξη. Η σύνδεσή τους με τα μεγάλα ευρωπαϊκά δίκτυα και μέσω αυτών με τα μεγάλα αστικά βιομηχανικά κέντρα και αγορές θα προσφέρει το κατάλληλο μέσο για την ανάπτυξη των απαραίτητων ροών που θα τους εξασφαλίσουν οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη.

Για την περίπτωση των Ελληνικών παραμεθόριων περιοχών που συνιστούν ταυτόχρονα και σύνορα Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα λόγω της μεγάλης απόστασης από τα Ευρωπαϊκά κέντρα ώστε να αποκτήσουν εύκολη και ταχεία πρόσβαση

(όχι μόνον οδική ή σιδηροδρομική αλλά εναέρια και θαλάσσια) με τα Ευρωπαϊκά δίκτυα ώστε να επωφεληθούν από τις υπάρχουσες αλλά και προτεινόμενες πολιτικές σύγκλισης των ασθενέστερων περιοχών της κοινότητας.

Η Ελλάδα είναι σήμερα η χώρα με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ από τις χώρες της Ευρώπης των 12, ενώ βρίσκεται αποκομμένη από τη συνέχεια του Κοινοτικού Χώρου. Στη βάση των διαπιστώσεων που αναφέρονται προηγούμενα, τα κύρια στοιχεία που θα προσδιορίσουν τις προοπτικές ανάπτυξης και την πολιτική χωροταξικής οργάνωσης και στα πλαίσια της την ανάπτυξη της υποδομής μεταφορών είναι αφενός η ικανότητα αναπροσαρμογής του παραγωγικού προτύπου στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού και στην παγκόσμια αναδιάρθρωση, καθώς και η άρση της απομόνωσης και βελτίωση της σύνδεσης με τους διεθνείς άξονες, τα οικονομικά κέντρα και τις διεθνείς αγορές της Ευρώπης των 12.

Οσον αφορά την αναδιάρθρωση και εκσυγχρονισμό του παραγωγικού δυναμικού, και την προσέλκυση επενδύσεων, καθοριστικός παράγοντας είναι η αξιοπιστία και ποιότητα της οικονομικής υποδομής. Οι υπηρεσίες, οι επικοινωνίες και μεταφορές και η ποιότητα περιβάλλοντος αποκτούν καθοριστική σημασία για την ανάπτυξη.

Οσον αφορά την άρση της γεωγραφική απομόνωσης σε σχέση με την προσπελασιμότητα των οικονομικών κέντρων και των αγορών της Ευρώπης, η περιφερειακότητα της Ελλάδας είναι δεδομένη από την γεωγραφική της θέση. η πολιτική μεταφορών, στο πλαίσιο αυτό, μπορεί να λειτουργήσει προς μία διπλή κατεύθυνση: να βελτιώσει αφενός τους όρους προσπελασιμότητας προς τα δυτικά κέντρα και, αφετέρου, να αξιοποιήσει τις προοπτικές που διανοίγονται με τις εξελίξεις στον ευρύτερο γεωγραφικό της περιβάλλον.

Το ερώτημα κατά πόσο η Ελλάδα θα μπορούσε να αποτελέσει διαμετακομιστικό κέντρο της Ευρώπης προς τη Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική, έχει κατά καιρούς απασχολήσει τις αρχές και την έρευνα της χώρας μας. Οπως είναι φανερό, ένας ενδεχόμενος τέτοιος ρόλος της Ελλάδας θα σήμαινε έναν όγκο διαμετακομιστικού φορτίου

εντελώς άλλης τάξης από αυτόν που εξετάζεται όταν συζητείται η διαμετακόμιση των γειτονικών βαλκανικών κρατών. Το ενδιαφέρον για την Ελλάδα ως "γέφυρα προς την Μ. Ανατολή", ήταν όπως είναι φυσικό, ιδιαίτερα μεγάλο την περίοδο των πετρελαϊκών ανατιμήσεων και την άνθησης του εμπορίου Ευρώπης-Μ. Ανατολής (μέσα δεκαετίας '70 με αρχές δεκαεταίας του '80). Αργότερα, ο πόλεμος Ιράν-Ιράκ και κυρίως η κατάρρευση της τιμής του πετρελαίου, μετέβαλαν ριζικά την εικόνα και κατέστησαν το όλο ζήτημα σχετικά ανεπίκαιρο.

Οι ιδέες που έχουν διατυπωθεί στο ζήτημα αυτό συνήθως περιλαμβάνουν την αξιοποίηση ελληνικών λιμανιών (Θεσσαλονίκη, Βόλος, Πειραιάς, Καλαμάτα) ως "πυλών" προς τον νότο, σε συνδυασμό με την βελτίωση των υπαρχουσών ή την κατασκευή νέων οδών πρόσβασης προς τα λιμάνια αυτά από την υπόλοιπη Ευρώπη.

Ειδικότερα:

- Η Θεσσαλονίκη είχε κατά καιρούς προταθεί ως τέτοια "πύλη", τελευταία με την ιδέα του "Ευρωλιμένα". Ο "Ευρωλιμένας" συνδυαζόταν με την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Βορρά-Νότου (Trans-European Motorway-TEM), που θα ενώνει το Gdansk με τη Μεσόγειο.

- Ο Βόλος είχει προταθεί εναλλακτικά, μετά την εγκατάλειψη της ιδέας του "Ευρωλιμένα", που θα μπορούσε να αξιοποιήσει και τον άξονα Βορρά-Νότου(TEM), αλλά και τον άξονα Ανατολής-Δύσης, μέσω της Εγνατίας. Οπως είναι γνωστό, κατά τη δεκαετία του '80 λειτούργησαν πράγματι πορθμειακές γραμμές προς τη Συρία, που όμως τελικά σταμάτησαν να λειτουργούν λόγω κυρίως των γνωστών γεγονότων. Είχε επίσης μελετηθεί και η ίδρυση σιδηροδρομικής πορθμειακής γραμμής.

Η διαδρομή από τα Βαλκάνια προς Θεσσαλονίκη/Βόλο έχει να ανταγωνισθεί την χερσαία οδό μέσω Βουλγαρίας-Τουρκίας που, προοπτικά, φαίνονταν πιο ανταγωνιστική. Βέβαια, η Θεσσαλονίκη παρουσίαζε ενδεχόμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα για ορισμένες διαδρομές προς την Ανατολική Μεσόγειο (Αίγυπτος, Λιβύη) ή και πέραν

της διώρυγος του Σουέζ, για τον χώρο της Ανατολικής Ευρώπης, εφόσον βέβαια θα αναπτύσσονταν οι σχετικές υποδομές (ΤΕΜ κ.λ.π.). Στο πλαίσιο αυτό, σημαντικό ήταν και το ζήτημα της πλωτής οδού, η μελέτη της οποίας ειχε δρομολογηθεί την δεκαετία του '70, αλλά που ουσιαστικά εγκαταλείφθηκε από ελληνικής πλευράς στις αρχές της δεκαετίας του '80, για οικονομικούς αλλά μάλλον και για πολιτικούς λόγους.

Δύο πρόσφατες εξελίξεις μεταβάλλουν την εικόνα όσον αφορά τη διαμετακόμιση από την Ευρώπη προς τη Μ. Ανατολή: τα γεγονότα στη Γιουγκοσλαβία και ο πόλεμος και το εμπάργκο του Ο.Η.Ε. κατά του Ιράκ. Η χερσαία διαδρομή μέσω Βουλγαρίας-Τουρκίας γίνεται αδύνατη, ενώ ακόμη και για την πρόσβαση στην Τουρκία γίνεται αδύνατη, ενώ ακόμη και για την πρόσβαση στην Τουρκία υπάρχουν τα εμπόδια που ήδη αναφέρθηκαν.

Ανεξάρτητα όμως από τα αποτελέσματα που είχαν οι προσπάθειες αυτές, θα πρέπει να γίνει σαφές ότι η ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου δεν είναι μόνο θέμα μεταφορών. Οι μεταφορές, αν και θα παίξουν τον κύριο λόγο στην αξιοποίηση των όποιων πλεονεκτημάτων, αναμένεται να προκύψουν από μια τέτοια εξέλιξη, εντούτοις οι στόχοι και τα κριτήρια στα οποία θα βασιστεί η απόφαση για ανάπτυξη - ή μη ανάπτυξη - της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου ειναι θέμα της εμπορικής, οικονομικής και γενικά εθνικής πολιτικής.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι μεταφορές καλούνται να εξυπηρετήσουν τους μακροχρόνιους αυτούς εθνικούς στόχους και προσανατολισμούς, αλλά σαφώς δεν τους θέτουν.

Από αυτή την άποψη, οι μέχρι τώρα προσπάθειες στο θέμα δεν έχουν μεταφραστεί σε μια μακροχρόνια πολιτική, στην οποία εντάσσονται τα όσα γίνονται ή προγραμματίζεται να γίνουν για τις μεταφορές και που σχετίζονται με τις προοπτικές ανάπτυξης της χώρας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου.

Στην έκταση που οι μεταφορές είναι δυνατόν να συμβάλλουν στη διαμόρφωση της μακροχρόνιας εθνικής στρατηγικής για μια τέτοια εξέλιξη, σημειώνεται ότι - με βάση τη γεωγραφική θέση της χώρας, τη θέση των διεθνών αξόνων μεταφορών, τις ροές εμπορευμάτων πάνω στους άξονες αυτούς, την υποδομή και γενικά την οργάνωση του κλάδου μέσα στην Ελλάδα - οι προοπτικές είναι πως, αν διαμορφωθεί κατάλληλο πλαίσιο, οι μεταφορές άνετα μπορούν να προσαρμοστούν στο ρόλο που θα κληθούν να παίξουν.

Σ' ό,τι αφορά την γεωγραφικη θέση-απόσταση και θέση πάνω στους κύριους άξονες μεταφορών - η Ελλάδα φαίνεται, ότι πλεονεκτεί, σε σύγκριση με τις άλλες κοινοτικές χώρες.

Η Ελλάδα μια μικρή χώρα με παραδοσιακά κάλες σχέσεις και με σημαντική σύμπτωση συμφερόντων με τις περισσότερες από τις χώρες της Μ. Ανατολής και της Β. Αφρικής, γενικά, δεν αντιμετωπίζει πολιτικής φύσεως προβλήματα για την ανάπτυξή της σε κέντρο διαμετακομιστικού και μεταμορφωτικού εμπορίου.

Αν και η ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου αποτελεί - για χρόνια τώρα - βασική επιδίωξη της χώρας, εντούτοις ελάχιστη πρόοδος όπως ήδη αναφέρθηκε έχει σημειωθεί προς την κατεύθυνση αυτή. Οι λόγοι σχετίζονται τόσο με την αδυναμία της Ελλάδας να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις που προϋποθέτει μια τέτοια προσπάθεια, όσο και σε εξωτερικούς παράγοντες (π.χ. οι διαμάχες και η αναταραχή που επικρατεί στις χώρες της Μ. Ανατολής και της Β. Αφρικής), οι οποίοι συχνά ανατρέπουν και την γενικότερη εξωτερική πολιτική της χώρας.

Σε ό,τι αφορά τους εξωτερικούς παράγοντες η κατάσταση όχι μόνο δεν ελέγχεται από την Ελλάδα αλλά σε μεγάλο βαθμό είναι και εντελώς απρόβλεπτη. Παρά ταύτα όμως πιστεύεται ότι η υιοθέτηση μιας μακροχρόνιας πολιτικής με σταθερούς στόχους και προσανατολισμούς μπορεί να μετριάσει τις αρνητικές συνέπειες των εξελίξεων αυτών.

Από τα πιο πάνω γίνεται φανερό ότι αν η Ελλάδα δεν αναπτύχθηκε σε σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο μέχρι σήμερα αυτό οφείλεται

περισσότερο στην αδυναμία αξιοποίησης των θετικών για τον σκοπό αυτό στοιχείων και κυρίως στην έλλειψη συνέχειας στην πολιτική που όλοι φαίνεται ότι συμφωνούν ότι θα πρέπει να ακολουθηθεί αλλά που για κάποιους λόγους που δεν μπορούν να εξηγηθούν δεν υλοποιείται ή έστω δεν υλοποιείται συστηματικά.

Για την ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού και μεταφορτωτικού εμπορίου - πέρα από την υποδομή και το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο - απαιτείται και η χάραξη μιας μακροχρόνιας εθνικής στρατηγικής για τον ρόλο που θέλει να παίξει η χώρα στην ευρύτερη περιοχή της. Εκ των πραγμάτων ο ρόλος αυτός δεν περιορίζεται μόνο στις μεταφορές αλλά σχετίζεται άμεσα και με τον ευρύτερο διεθνή πολιτικό και οικονομικό προσανατολισμό της χώρας.

Η προσέλκυση διερχόμενης από την χώρα κίνησης αποτελεί και τη βασική πρόταση για την στρατηγική ανάπτυξης του συστήματος των διεθνών μεταφορών της χώρας. Στην πρόταση αυτή αντικατοπτρίζονται η βούληση για την ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, η ευνοϊκή γεωγραφική θέση της χώρας, ο υφιστάμενος - αλλά και ο προβλεπόμενος - όγκος των ροών του μεταφορικού έργου προς και από τις χώρες της περιοχής αυτής, καθώς και οι καλές προοπτικές που υπάρχουν για την αυτόνομη ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών που θα εξειδικεύεται στην εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς.

Από την άποψη των προτάσεων για την άσκηση πολιτικής στις διεθνείς μεταφορές προτεραιότητα φαίνεται ότι έχει:

- Η ενθάρρυνση και ενίσχυση της προσπάθειας για την αύξηση του αριθμού των φορτηγών που διέρχονται από την Ελλάδα. Με αυτό τον τρόπο όχι μόνο εξασφαλίζεται η συμπληρωματική κίνηση που χρειάζεται με την αποτελεσματική λειτουργία των πορθμειακών γραμμών μέσω των οποίων μπορούν να μεταφερθούν και τα ελληνικά προϊόντα που εξάγονται προς τις χώρες της περιοχής αυτής, αλλά και η προώθηση της ανάπτυξης της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου.

- Η επιτάχυνση της κατασκευής των αναγκαίων έργων υποδομής και του εκσυγχρονισμού του θεσμικού πλαισίου που θα επιτρέψει την μείωση του κόστους και γενικά την βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται.

- Η αξιοποίηση του ενδιαφέροντος των διαμεταφορέων και των άλλων επιχειρηματικών κλάδων για τις ελεύθερες ζώνες και την κατασκευή ιδιωτικών αποθηκευτικών χώρων που θα επιτρέψουν την παροχή νέων δυναμικών υπηρεσιών - ανάλογων με αυτές που προσφέρει η εμπορική ναυτιλία - που δεν θα εξαρτάται από τον όγκο των ελληνικών εξαγωγών και εισαγωγών αλλά από τον όγκο του διεθνούς εμπορίου που θα κατορθώσουν να προσελκύσουν στην Ελλάδα. Πέρα από την προστιθέμενη αξία που αναμένεται να προκύψει, οι δραστηριότητες αυτές θα προωθήσουν την ανάπτυξη ενός διεθνούς συστήματος μεταφορών μέσω του οποίου θα εξασφαλίζεται και η οικονομική μεταφορά των ελληνικών εξαγωγών, αλλά και η εξασφάλιση μεγάλου όγκου Ευρωπαϊκού αλλά και διεθνούς μεταφορικού έργου για τα ελληνικά φορτηγά αυτοκίνητα.

Από τα πιο πάνω καθίσταται απολύτως σαφές ότι το σύστημα μεταφορών αποτελεί ένα ενιαίο σύνολο. Η υποδομή των επί μέρους κλάδων μεταφορών διασυνδέεται άμεσα και λειτουργικά μεταξύ τους. Η υποδομή αυτή εξυπηρετεί ταυτόχρονα το μεταφορικό έργο που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο, καθώς και εκείνο που δημιουργείται από τις εξαγωγές και από τις εισαγωγές από τις άλλες χώρες και από την διερχόμενη από την χώρα κίνηση. Για αυτό τον λόγο οι προτάσεις που γίνονται για τα έργα υποδομής αναγκαστικά θα πρέπει να προβλέπουν στην ικανοποίηση των αναγκών που προκύπτουν από το σύνολο των δραστηριοτήτων αυτών.

Βασικό σημείο για την πλήρη εξίσωση των συνθηκών μεταφοράς των ελληνικών εξαγομένων προϊόντων προς αυτά των άλλων χωρών είναι η άμεση σύνδεση του ελληνικού χώρου με τους διεθνείς άξονες μεταφορών.

Ως προς τις προοπτικές διαμετακόμισης, υπάρχουν επίσης οι προϋποθέσεις ώστε η Ελλάδα, κατά κύριο λόγο η Θεσσαλονίκη, αλλά

και η Αλεξανδρούπολη, και ενδεχόμενα ορισμένοι οδικοί άξονες, να εξυπηρετήσουν διαμετακομιστικά σημαντικό μέρος του εξωτερικού εμπορίου των υπό μεταρρύθμιση γειτονικών κρατών, κύρια της Βουλγαρίας, της ΠΓΔ της Μακεδονίας και της νέας Γιουγκοσλαβίας. Μακροπρόθεσμα, είναι ενδεχόμενο η Θεσσαλονίκη να αναλάβει ρόλο σημαντικού κέντρου για μια ευρύτερη ενδοχώρα που να υπερβαίνει τα σύνορα των χωρών που ήδη αναφέρθηκαν.

Η Ελλάδα μπορεί επίσης να αποτελέσει διαμετακομιστικό κόμβο που θα ενώνει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική και άλλες περιοχές. Σε συνθήκες ομαλοποίησης της κατάστασης στα Βαλκάνια, η Θεσσαλονίκη μπορεί να παίξει ένα τέτοιο ρόλο για μια ευρύτερη ενδοχώρα. Στην περίπτωση συνέχισης των προβλημάτων στη Γιουγκοσλαβία, ο οδικός άξονας της Εγνατίας σε συνδυασμό με τις δυτικές πύλες, μπορεί να εξυπηρετήσει εγκάρσιες κινήσεις.

Προτείνεται δηλαδή να καταστεί η Ελλάδα κέντρο διαμετακομιστικού και μεταφορτωτικού εμπορίου από την οποία θα διέρχεται ένας μεγάλος όγκος εμπορευμάτων που δεν θα έχει αρχική προέλευση ή τελικό προορισμό την Ελλάδα.

Προϋπόθεση όμως για την προσέλκυση διερχομένης από την χώρα κίνηση (transit) είναι η αντιμετώπιση όλων εκείνων των προβλημάτων τα οποία θέτουν φραγμούς στην ανάπτυξη της Ελλάδας σε κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Τα προβλήματα αυτά πηγάζουν κυρίως από την χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται - που σε μεγάλο βαθμό είναι αποτέλεσμα της ανεπάρκειας της σχετικής υποδομής - το ψηλό κόστος, το ακατάλληλο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο, καθώς και την έλλειψη μιας μακροχρόνιας εθνικής πολιτικής και προσανατολισμού για την εξυπηρέτηση τέτοιων σκοπών.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων προτείνεται να καταβληθεί προσπάθεια για αύξηση του όγκου των φορτίων (εξαγωγές, εισαγωγές, διερχόμενη κίνηση) που έχουν προέλευση/προορισμό τα ελληνικά λιμάνια. Ανεξάρτητα από τις δυνατότητες που υπάρχουν για την αύξηση των ροών των εξαγωγών και των εισαγωγών, οι προοπτικές για την αύξηση της διερχόμενης από την χώρα κίνησης είναι καλές. Η

γεωγραφική θέση της χώρας και η θέση της πάνω στους διεθνείς άξονες μεταφορών σαφώς ευνοεί μια τέτοια εξέλιξη. Αν η Ελλάδα κατορθώσει να καταστεί διεθνές κέντρο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων και σε κάθε περίπτωση κατορθώσει να εξασφαλίσει αρκετά φορτία, ώστε να καταστεί συμφέρουσα η προσέγγιση στα ελληνικά λιμάνια ενός μεγάλου αριθμού πλοίων που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια, τότε το υφιστάμενο μειονέκτημα των μεταφορών θα μετατραπεί σε πλεονέκτημα. Ως προς τις μεταφορές οι Ελληνες εξαγωγείς θα έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα, έναντι των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, αφού η Ελλάδα - όταν χρησιμοποιείται η διώρυγα του Σουέζ - γεωγραφικά ευρίσκεται πλησιέστερα προς τις χώρες της Ν.Α. Ασίας, της Αυστραλίας και των χωρών της Α. Αφρικής. Με τη θεαματική αύξηση της χρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων και το είδος της οργάνωσης που συνεπάγεται η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια η γεωγραφική θέση της Ελλάδας παρουσιάζεται ολοένα και πιο προνομιούχος.

Βέβαια οι τακτικές θαλάσσιες γραμμές που λειτουργούν σήμερα και διέρχονται από την περιοχή της Μεσογείου ουσιαστικά ελέγχονται από ξένους και λειτουργούν με αυστηρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Αυτό ισχύει ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων, τη διαδρομή που ακολουθούν και το επίπεδο των ναύλων. Τα δυσανάλογα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζονται κατά την μεταφορά των ελληνικών προϊόντων σήμερα οφείλονται στο ότι, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, η προσέγγιση στα ελληνικά λιμάνια δεν είναι πάντα συμφέρουσα για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ενα άλλο πρόβλημα που χαρακτηρίζει τις τακτικές θαλάσσιες γραμμές είναι γενικά η μονοπωλιακή δομή τους, που περιορίζει σημαντικά την διαπραγματευτική θέση του φορτωτή. Οι περιορισμοί που συνεπάγεται η δομή αυτή για τους φορτωτές έχει ιδιαίτερη σημασία για χώρους όπως η Μεσόγειος όπου συχνά ο όγκος των προς μεταφορά εμπορευμάτων επιτρέπει την - οικονομικότερη - χρησιμοποίηση πλοίων που δεν ανήκουν σε κάποια από τις τακτικές γραμμές.

Για την αύξηση της διερχόμενης κίνησης προτείνεται:

- Η ανάπτυξη δύο τουλάχιστον σημαντικών λιμανιών (π.χ. Πειραιώς και Θεσσαλονίκης) στα οποία θα μπορεί να γίνεται η ομαδοποίηση και αποομαδοποίηση φορτίων και ιδιαίτερα των εμπορευματοκιβωτίων των οποίων η σημασία αυξάνεται για έναν ολοένα και μεταλύτερο αριθμό εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη των λιμανιών αυτών μεταξύ των άλλων συνεπάγεται ποσοτική και ποιοτική βελτίωση της σχετικής υποδομής, αύξηση των αποθηκευτικών επιβαρύνσεων, επιμήκυνση του ωραρίου - συμπεριλαμβανομένων των Σαββατοκύριακων και των εορτών - λειτουργίας των λιμανιών, αύξηση της παραγωγικότητας, καλύτερη συντήρηση μηχανημάτων, προσθήκη περισσοτέρων οχημάτων χειρισμού και στοιβασίας Ε/Κ, αξιοπιστία στην τήρηση των χρόνων λιμένος, αλλαγή νοοτροπίας και πλήρη ανάληψη υποχρεώσεων φορτοεκφόρτωσης από το δύο λιμάνια και γενικά μείωση του κόστους χρήσης των διάφορων εξυπηρετήσεων στα λιμάνια.

- Πέρα από αυτά για την ανάπτυξη των δυό αυτών λιμανιών είναι απαραίτητη και η προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου που διέπει όχι μόνο τη λειτουργία τους, αλλά και τη λειτουργία των τελωνείων, τη δημιουργία και διαχείριση των αποθηκευτικών χώρων, καθώς και των ελεύθερων ζωνών. Σε ό,τι αφορά τα δύο τελευταία η προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου στα όσα περιλαμβάνονται στους Κανονισμούς (ΕΟΚ) 2504/88 και (ΕΟΚ) 2562/90 για τις ελεύθερες ζώνες και τις ελεύθερες αποθήκες, αντίστοιχα, καθώς και τους Κανονισμούς (ΕΟΚ) 2503/88 και (ΕΟΚ) 2562/90 για την αποθήκευση εμπορευμάτων από τα τελωνεία, θα επιτρέψει την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που υπάρχουν.

- Σε ό,τι αφορά τις ελεύθερες ζώνες και τις ελεύθερες αποθήκες και άλλα ελληνικά λιμάνια φαίνεται ότι μπορεί να τις διεκδικήσουν επωφελώς (π.χ. Καλαμάτα).

- Τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας, και του Βόλου παίζουν ήδη σημαντικό ρόλο στην διερχόμενη από την χώρα κίνηση εμπορευμάτων και ιδιαίτερα για εκείνα που μεταφέρονται με φορτηγά αυτοκίνητα από την Δ. και Κ. Ευρώπη προς τις χώρες της Μ. Ανατολής. Οι προοπτικές είναι ότι στο μέλλον ο ρόλος αυτός

μάλλον θα αυξηθεί. Προϋπόθεση για αυτό είναι η βελτίωση της λιμενικής υποδομής και των έργων προσπέλασης σε αυτά, ενώ οι προοπτικές δημιουργίας ελεύθερων ζωνών και ελεύθερων αποθηκών προσδίδει πρόσθετη βαρύτητα στα λιμάνια αυτά.

- Τέλος απαιτείται η συμπλήρωση και βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων των λιμανιών Πειραιώς, Θεσ/νίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Βόλου, των προσπελάσεων προς τα λιμάνια αυτά, καθώς και γενικότερα η βελτίωση των χερσαίων δικτύων και εξυπηρετήσεων.

Η επιλογή αυτή για την ανάπτυξη της χώρας σε διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ Ευρώπης αφενός και Μ. Ανατολής και Αφρικής ενισχύει όπως προκύπτει από την ανάλυση που προηγήθηκε, διεθνώς το ρόλο της χώρας μας, καθιστά δε την Ελλάδα επιλέξιμη για μεγαλύτερο μερίδιο στα νέα υπερτοπικά δίκτυα, εφόσον πλέον με την επιλογή αυτή εντάσσεται στους στρατηγικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ("Ευρώπη 2000" C.E.E. 1993).

Παράλληλα όμως, και σε ότι αφορά το εθνικό επίπεδο, η στρατηγική αυτή προωθεί την ενίσχυση της διαπεριφερειακής ολοκλήρωσης, ενώ επίσης αντιμετωπίζει τα προβλήματα αποκλεισμού των γεωγραφικά περιθωριακών ζωνών στην χώρα μας.

Για να υποστηρίξουμε την παραπάνω άποψη εκτιμήσαμε τα εξής δεδομένα που αφορούν κατά κύριο λόγο το παραγωγικό σύστημα.

Ο τομέας με τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης για τα επόμενα χρόνια θα εξακολουθήσει να είναι ο τουρισμός που έχει και τις μεγαλύτερες απαιτήσεις υποδομής, όσον αφορά τη διεθνή επιβατική κίνηση και επηρεάζει σημαντικά το δίκτυο αερομεταφορών.

Ο πρωτογενής τομέας, χωρίς σημαντικές διαφοροποιήσεις στο επίπεδο του όγκου της παραγωγής, με ενεργό και ουσιαστική προσπάθεια αναδιάρθρωσης μπορεί να οδηγηθεί σε μια κατεύθυνση αξιοποίησης πλεονεκτημάτων και τοπικών ιδιαιτεροτήτων, προς δυναμικούς και ποιοτικούς κλάδους και προϊόντα. Η πολιτική μεταφορών για την στήριξη του τομέα θα λειτουργήσει αφενός σε τοπικό επίπεδο, όπως

είναι η βελτίωση της προσπελασιμότητας ξένων αγορών για τα προϊόντα της Κρήτης και, αφετέρου, προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της εθνικής υποδομής εμπορευματικών μεταφορών και διεθνών διασυνδέσεων.

Στον τομέα της μεταποίησης, παρ' όλο που οι προοπτικές αναδιάρθρωσης και ανάπτυξης του τομέα είναι δυσμενείς, ιδιαίτερα ενόψει της ΟΝΕ, μια μακροχρόνια στρατηγική εθνικής και περιφερειακής ανάπτυξης θα πρέπει να στοχεύει στη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την ανάπτυξή τους. Η οικονομική υποδομή και ειδικότερα οι μεταφορές αποκτούν ιδιαίτερη σημασία στη διαμόρφωση των συνθηκών αυτών.

Στο πλαίσιο αυτό, οι διεθνείς τάσεις αύξησης της κινητικότητας του κεφαλαίου και στροφής προς ευέλικτα συστήματα παραγωγής αναδεικνύουν νέες περιοχές σε δυναμικά κέντρα παραγωγικής ευελιξίας και ενδογενούς τοπικής ανάπτυξης. Η επιτυχία των περιοχών αυτών στηρίζεται κυρίως στην ευελιξία των μικρών μονάδων παραγωγής, τα δίκτυα συνεργασίας και ενημέρωσης, στην αξιόπιστη οικονομική υποδομή και τους τοπικούς μηχανισμούς υποστήριξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας, χαρακτηριστικά που, είτε υπάρχουν, είτε μπορούν να δημιουργηθούν, υπό προϋποθέσεις και στον ελληνικό χώρο, όπου οι παραγωγικές δομές ευνοούν ένα τέτοιο μοντέλο ανάπτυξης. Τέτοιες περιοχές είναι οι μητροπόλεις, τα μεσαίου μεγέθους δυναμικά αστικά κέντρα, πολλά από τα οποία ήδη διαθέτουν λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές που, λόγω της ποιότητας περιβάλλοντος και την πολιτιστικών αξιών, θα μπορούσαν να αποτελέσουν πόλους παρόμοιας ανάπτυξης.

Ετσι, ως προς τον τομέα της μεταποίησης, βασική επιδίωξη είναι η υποστήριξη με κατάλληλες υποδομές μεταφορών των τάσεων και προοπτικών που διαγράφονται, η αντιμετώπιση των ελλειμματικών υποδομών της χώρας, ιδίως σε ότι αφορά το εθνικό δίκτυο, η συμπλήρωση της υποδομής και η σύνδεση των μεγάλων και μεσαίων αστικών κέντρων και, τέλος, η δημιουργία κατάλληλης υποδομής σε περιοχές που είναι επιθυμητή η διάχυση της ανάπτυξης, όπως π.χ. η Δυτική Ελλάδα και η Θράκη.

Με εξαίρεση περιοχές της Χώρας που εμφανίζουν σημαντική ανάπτυξη στον τουρισμό και δευτερευόντως στη γεωργία, η οικονομική επίδοση των λοιπών περιφερειών είναι ανάλογη της απόστασής τους από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης και την σχετική τους απομόνωση. Ετσι ιδιαίτερα αισθητή από αυτή την άποψη είναι η απόσταση και η κακή υποδομή σύνδεσης της Αν. Μακεδονίας και Θράκης, η απομόνωση του δυτικού άξονα, της χώρας καθώς και η απομόνωση των νησιών του Αιγαίου.

Παράλληλα εξακολουθεί να υπάρχει πρόβλημα ανεπαρκών συνδέσεων μεταξύ των πόλων του αστικού συστήματος, ενώ η αναπτυξιακή υστέρηση και περιβαλλοντική υποβάθμιση των μεγάλων πόλεων της χώρας καθιστά προβληματική την προοπτική ανάπτυξής τους σε επίπεδο εξυπηρετήσεων ευρωπαϊκών μητροπόλεων. Επίσης, η ανεπαρκής και ακατάλληλη υποδομή στερεί τις Ελληνικές περιφέρειες από μια βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των δυναμικών κλάδων.

Προβάλλονται λοιπόν με βάση αυτή την προβληματική δύο στόχοι:

Η βελτίωση των υποδομών και ο εκσυγχρονισμός των τομέων και των περιοχών που παρουσιάζουν έντονα στοιχεία δυναμισμού.

Στο στόχο αυτό περιλαμβάνονται τα δίκτυα εθνικής και διαπεριφερειακής σημασίας και η υποδομή των μεγάλων αστικών κέντρων.

Την ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου στον ελληνικό χώρο, με την ουσιαστική άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών και τη βελτίωση της λειτουργικότητας του συστήματος οικισμών.

Η διασφάλιση μιας συγκοινωνιακής υποδομής μέσω της οποίας επιτυγχάνεται η ενιαιοποίηση σε όρους προσπελασιμότητας του συνόλου του εθνικού εδάφους αποτελεί προϋπόθεση διάχυσης των ήδη αναπτυγμένων παραγωγικών δραστηριοτήτων και ανασυγκρότησης των νέων αναμενόμενων στα πλαίσια της ολοκλήρωσης της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς.

Κρίσιμο στοιχείο της ανάπτυξης ενός τέτοιου συστήματος αποτελεί η συνεκτίμηση κατά το σχεδιασμό του, της περιβαλλοντικής κατάστασης της χώρας με στόχο την προστασία των περιβαλλοντικά ευαίσθητων και υπό ανόρθωση περιοχών, σε συνδυασμό με τη λειτουργικότητα του προτεινόμενου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών.

Στις σημερινές συνθήκες διεθνοποίησης, η ταχεία και υψηλής ποιότητας προσπέλαση σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο στα τοπικά και περιφερειακά παραγωγικά συστήματα - μεσαία αστικά κέντρα (Πάτρα, Λάρισα, Βόλος, Ηράκλειο), ορισμένα περιφερειακά κέντρα όπως Γιάννενα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, καθώς και περιοχές της χώρας των οποίων οι προοπτικές ανάπτυξης βασίζονται στη διεθνοποίηση, όπως ορισμένα νησιά, αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την ανάπτυξη. Ο παράγοντας αυτός απαιτεί την ύπαρξη ή την ταχεία προσπέλαση στις διεθνείς αεροπορικές πύλες της χώρας και την αναβάθμισή τους.

Οσον αφορά τον δεύτερο στόχο, δηλαδή την ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου στον ελληνικό χώρο, η δημιουργία συνθηκών ισόρροπης ανάπτυξης και λειτουργικής εξυπηρέτησης διαμορφώνεται σε συνάρτηση με την ιεραρχία του οικιστικού δικτύου και της ενδοχώρας που αυτό εξυπηρετεί. Η χωρική αυτή διάρθρωση διαμορφώνεται βέβαια σε συνάρτηση με τους βασικούς εθνικούς άξονες του δικτύου.

Στο πλαίσιο αυτό, οι κύριοι στόχοι της πολιτικής υποδομών μεταφορών από χωροταξική άποψη διαμορφώνεται ως εξής :

- Ανάπτυξη των αξόνων και κόμβων που προωθούν την συγκοινωνιακή ενσωμάτωση της χώρας στην διευρυμένη Κοινότητα και την υπόλοιπη Ευρώπη.

- Αξιοποίηση των προοπτικών στο ευρύτερο γεωγραφικό περιβάλλον με τη διαμόρφωση κατάλληλης υποδομής μεταφορών (Βαλκάνια, ΧΚΑΕ).

- Ενίσχυση και επέκταση της εξαγωγικής βάσης της χώρας, με βελτίωση των υποδομών και εκσυγχρονισμό των περιοχών και τομέων που παρουσιάζουν έντονα στοιχεία δυναμισμού ή αντίστοιχες προοπτικές.

- Ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου στον ελληνικό χώρο, με την ουσιαστική άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών - Δυτικός άξονας, Θράκη, νησιά και τη βελτίωση της λειτουργικότητας του συστήματος αστικών κέντρων.

Οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται εν πολλοίς ταυτόχρονα με την ανάπτυξη ενός διασυνδεδεμένου συστήματος μεταφορών (οδικών, θαλασσίων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών), το οποίο θα αποτελεί και καθοριστικό στοιχείο ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού της παραγωγικής διαδικασίας, καθώς θα συμβάλλει στην ενιαιοποίηση του χώρου και θα βελτιώνει τους όρους κινητικότητας των συντελεστών που δρουν σ' αυτό.

Με βάση τα όσα έως τώρα αναπτύχθηκαν στο κεφάλαιο της Πρότασης, θεωρούμε σκόπιμο ότι η σύντομη αναφορά στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.) 1994-1999 είναι απαραίτη, προκειμένου να εξαχθεί το συμπέρασμα εάν η ακολουθούμενη πολιτική οδηγεί στην διαμόρφωση μιας Κοινοτικής Πολιτικής Μεταφορών.

Οι βασικές κατευθύνσεις της αναπτυξιακής στρατηγικής, μέσω της οποίας το Κ.Π.Σ. θα συμβάλει στην ανάπτυξη και την σύγκλιση της ελληνικής οικονομίας είναι :

- ενίσχυση του παραγωγικού τομέα με ειδικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην δημιουργία ενός κλίματος που θα αντιστρέψει την από μακρού υφιστάμενη ; τάση μείωσης των επενδύσεων.

- μεγάλες επενδύσεις υποδομής, που συνδέονται με τον παραγωγικό τομέα, όπως μεταφορές, τηλεπικοινωνίες, ενέργεια.

- ανάπτυξη και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, με σκοπό την διεύρυνση της επιστημονικής και τεχνολογικής βάσης της οικονομικής διαστηριότητας και την αύξηση της παραγωγικότητας.

Το Κ.Π.Σ., το οποίο εξειδικεύει τις αναπτυξιακές προτεραιότητες στις οποίες θα διατεθούν τα 13,98 δισ. ECU που αναλογούν στην Ελλάδα από τα Διαρθρωτικά Ταμεία, οι κοινοτικοί πόροι, του οποίου θα φθάσουν σε μέσο

ετήσιο ρυθμό, το 4,8 του ΑΕΠ, θα αυξήσουν κατά 0,9 τον ετήσιο ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ (Υπ. Εθνικής Οικονομίας, Ιούλιος 1994). Το στοιχείο αυτό έρχεται να επιβεβαιώσει στο τμήμα προφανώς, που του αναλογεί, τα συμπεράσματα του εμπειρικού υποδείγματος, της μελέτης αυτής, για την ποσοστιαία συμμετοχή των επενδύσεων για τις υποδομές μεταφορών στην αύξηση του Α.Ε.Π.

Το Κ.Π.Σ. στηρίζεται στους ακόλουθους πέντε αναπτυξιακούς άξονες:

- επενδύσεις σε μεγάλα έργα υποδομής, που θα μειώσουν την περιφερειακότητα της χώρας και θα δημιουργήσουν ένα περιβάλλον ευνοϊκό για παραγωγικές επενδύσεις.

- ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της οικονομίας με την εφαρμογή μιας νέας βιομηχανικής πολιτικής και με τον εκσυγχρονισμό της γεωργίας, της αλιείας και του τουρισμού.

- βελτίωση των συνθηκών ζωής, με ολοκληρωμένες δράσεις στους τομείς περιβάλλοντος, αλιείας και πρόνοιας, πολεοδομικής ανάπτυξης

- ανάπτυξη και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, προώθηση της απασχόλησης και ενίσχυση των δομών της αγοράς εργασίας.

- μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και άρση της απομόνωσης των νησιωτικών περιοχών.

Οι άξονες αυτοί και οι επιμέρους δράσεις, στις οποίες οι άξονες αυτοί εξειδικεύονται λειτουργούν, όπως διαπιστώθηκε από τη μελέτη των στοιχείων που δόθηκαν από το αρμόδιο Υπουργείο, συμπληρωματικά, με συνέπεια το συνολικό αποτέλεσμα να είναι μεγαλύτερο από το άθροισμα των επιπτώσεων που θα είχε η μεμονωμένη εφαρμογή του καθενός άξονα ξεχωριστά.

Για το αντικείμενο όμως της διατριβής αυτής είναι σκόπιμο να αναφερθούμε στις επί μέρους δράσεις που περιλαμβάνονται στον πρώτο και τον πέμπτο άξονα, υποστηρίζοντας ότι με τις δράσεις αυτές

εξυπηρετούνται οι βασικοί αναπτυξιακοί στόχοι για ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη.

Διαπιστώνει λοιπόν κανείς ότι στον πρώτο άξονα και σε ότι αυτός αναφέρεται στις μεταφορές περιλαμβάνονται τα εξής:

- Τα έργα οδοποιίας επικεντρώνονται στον άξονα Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης (ΠΑΘΕ) και στον άξονα της Εγνατίας, Ηγουμενίτσα, -Θεσσαλονίκη-, Τουρκικά σύνορα.

- Σε ότι αφορά τα λιμάνια, τα έργα προτεραιότητας επικεντρώνονται στην δυτική πλευρά της Χώρας. Θα εκτελεσούν δηλαδή εργασίες εκσυγχρονισμού στα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Πάτρας, οι οποίες θα είναι συμπληρωματικές με τις επενδύσεις στους άξονες ΠΑΘΕ και Εγνατία.

- Σε ότι αφορά τα αεροδρόμια, αναφέρονται δράσεις για την ανάπτυξη της χωρητικότητας και της αερολιμενικής απόδοσης στα αεροδρόμια Θεσ/κης, Ηρακλείου, Κερκύρας, Ρόδου.

- Στους σιδηροδρόμους η παρέμβαση γίνεται στο τμήμα Πάτρας-Αθήνας-Θεσ/κης που αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρόμων για τραίνα υψηλής ταχύτητας.

Αναλύοντας τις παραπάνω παρεμβάσεις σε συνδυασμό με την ανάλυση που προηγήθηκε για την Κοινοτική πολιτική υποδομής μεταφορών, προκύπτει το συμπέρασμα, καθώς μάλιστα ορισμένα από τα έργα περιλαμβάνονται στις προτεραιότητες των Διευρωπαϊκών Δικτύων της "Λευκής Βίβλου" ότι δημιουργείται ένα ολοκληρωμένο Εθνικής κλίμακας μεταφορικό δίκτυο που δημιουργεί με την σειρά του, για την Χώρα μας τις προϋποθέσεις ένταξης στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα υποστηρίζοντας έτσι τον βασικό στόχο για την μείωση της περιφερειακότητας και προώθηση της εσωτερικής ολοκλήρωσης.

Τα έργα αυτά συμβάλλουν στην βελτίωση των διασυνδέσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και την τόνωση της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών. Προβλέπονται ακόμη έργα σε τρία λιμάνια της ανατολικής πλευράς (Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Βόλου) με

στόχο την διευκόλυνση της ανάπτυξης των μεταφορών εμπορευμάτων από και προς τις Βαλκανικές χώρες.

Το Κ.Π.Σ. περιλαμβάνει επίσης τις παρεμβάσεις στο "περιφερειακό σκέλος" κύρια έργα του οποίου μπορεί να θεωρηθούν τα εξής:

Ο κάθετος άξονας Σέρρες-Δράμα-Καβάλα, ο κάθετος άξονας Φλώρινα-Πτολεμαΐδα-Κοζάνη, η σύνδεση Ηπείρου-Θεσσαλίας (Αρτα-Καρδίτσα) και Ηπείρου-Δυτ. Μακεδονίας.

Τα παραπάνω σε συνδυασμό με παρεμβάσεις τοπικού Εθνικού και Περιφερειακού δικτύου με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα (Ελλάδα, ΠΑΘΕ), την ενίσχυση λιμενικών και αεροπορικών εγκαταστάσεων, την αναβάθμιση των υπηρεσιών μεταφοράς κύρια στον νησιωτικό χώρο, δημιουργούν προϋποθέσεις μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων και άρσης της απομόνωσης των νησιωτικών περιοχών.

Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Κ.Π.Σ.) 1994-1999 όπως αυτό μελετήθηκε, υποστηρίζεται ότι είναι βασικό εργαλείο, στα πλαίσια του Σχεδίου Περιφερειακής Ανάπτυξης, προσπάθειας της Χώρας για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, για την σύγκλιση της οικονομίας μας προς τους κοινοτικούς μέσους όρους, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των περιφερειών μας, για την ενίσχυση της Χώρας στην πορεία προς την Οικονομική και Νομισματική Ένωση, για την ανάληψη, τέλος, του ρόλου που πρέπει και μπορεί, όπως στην ανάλυση αυτής της μελέτης εξηγήθηκε, να παίξει η Ελλάδα σε σχέση με τους γείτονές της των Βαλκανίων αλλά και της Μεσογείου.

Τέλος, εάν η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση είναι το ζητούμενο, καταβλήθηκε προσπάθεια στα πλαίσια αυτής της διατριβής να εξηγηθεί, ότι, σημαντικό υπόβαθρο και απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία και τη δυναμική ανάπτυξη της μεγάλης εσωτερικής αγοράς, αποτελεί η ύπαρξη μιας συνεκτικής Κοινής Πολιτικής στο τομέα των Μεταφορών.

Η Χώρα μας - γεωγραφικά περιφερειακή με σοβαρά προβλήματα συνδέσεων με την υπόλοιπη Ευρώπη, που καθιστά τον τομέα των μεταφορών κλειδί για την ολοκλήρωση και την ενσωμάτωσή της στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο - καλείται να αναμετρηθεί στην ελεύθερη αγορά

μεταφορών και να ανταπεξέλθει στο όλο και αυξημένο κλίμα διεθνούς ανταγωνισμού, και στον χωρίς περιορισμούς και δεσμεύσεις ενιαίο οικονομικό χώρο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

1. "Μεταφορές στα πλαίσια της Ε.Ο.Κ.",
   Θ. Τερροβίτης ΚΕΠΕ 1986.

2. "Η Ελλάδα στην προοπτική του 2000",
   Πολυδωρίδης-Διονέλλης 1989

3. "Η Ελλάδα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Α' 5ετία"
   Π. Καζάκος - Κ. Στεφάνου
   Αθήνα 1990.

4. "Μέτρα για την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες"
   Commission 1990

5. "Στοιχεία Πολιτικής Οικονομίας",
   Σ.Γεωργουδάκης, Μ. Παπαγιαννάκης,
   Π. Ρέππας, Αθήνα 1987

6. "Θέματα Προγραμματισμού"
   Ν. Κόνσολας ΚΕΠΕ 1985

7. "Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική"
   Ν. Κόνσολας Εκδ. Παπαζήση
   Αθήνα 1985

8. "Εκθέσεις - Μεταφορές"
   ΚΕΠΕ 1989

9. "Εκθέσεις - Το Ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών"
   ΚΕΠΕ 1991

10. "Η Εναρμόνιση της Πολιτικής Μεταφορών"
Θ. Τερροβίτης , ΙΟΒΕ 1990

11. Ινστιτιούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης : " Μελέτη για τους σκοπούς & τα Μέσα της Περιφερειακής Πολιτικής"
ΥΠ.ΕΘ.Ο 1989

12. Α. Τρίτσης : "Για ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης της Χώρας"
Συνέδριο ΤΕΕ για την ανάπτυξη
26-29 Μαϊου , Αθήνα 1981

13. "Η Περιφερειακή Πολιτική της ΕΟΚ & των Χωρών - Μελών της
N. Vanhove and L.H. Klaassen
Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1983

14. "Περιφερειακή Οικονομική"
H. W. Richardson
Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1972

15. "Η Χωροθέτηση της Βιομηχανίας"
K. Chapman - D. Walker,
Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1992

16. "Τοπική Ανάπτυξη : Μια Στρατηγική για τη Δημιουργία Απασχόλησης"
Antonio Vasquez Banqueto,
Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα 1991

17. "Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση και Πολιτική"
Θ. Σκούντζου, Πειραιάς 1989.

18. "Σημειώσεις Χωροταξίας"
ΔΠΘ, Π. Λουκάκης, Ξάνθη 1985.

19. "Οι Διαρθρωτικές πολιτικές της Κοινότητας"
Bruce Millan, Επιτρόπου επί θεμάτων
περιφερειακής πολιτικής,
Λισσαβόνα, Μάϊος 1992

20. "Οικονομική Περιφέρεια και Αναπτυξιακή Στρατηγική"
Α. Παπαδασκαλόπουλος, Αθήνα 1989

21. "Βασικές Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης",
Α. Παπαδασκαλόπουλος, Αθήνα 1990

22. "Η Στρατηγική της απο τη βάση ανάπτυξης. Μια νέα αντίληψη για την Περιφερειακή ανάπτυξη"
1ο Διεπιστημονικό Συνέδριο ΕΜΠ
Σιδηρόπουλος, Η. Παπαδασκαλόπουλος
Αθήνα 1988

23. "Νομοθεσία Περιφερειακής Ανάπτυξης"
Αθανασόπουλος Κ.Γ.
Τ.Α. 1981, Τ.Β. 1982, Τ.Γ. 1983

24. "Η οργάνωση της Περιφερειακής Διοίκησης στα πλαίσια της αποκέντρωσης : ο θεσμός της περιφέρειας"
Αθανασόπουλος Κ.Γ.
Ελλάδα, Γαλλία, Ιταλία, Αθήνα 1988

25. "Σχέδιο Έκθεσης της Επιτροπής σχετικά με τις Μεταφορές στη Μεσόγειο",
Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο-Επιτροπή Μεταφορών
και Τουρισμού, 1991.

26. "Σημειώσεις Πολιτικής Μεταφορών"
Κ. Ράννος, Αθήνα 1991

27. "Η Πολιτική Μεταφορών της Ελλάδας μετά την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση"
Επιστημονική Διημερίδα-Πρακτικά, Θεσ/κη 1990

28. "Οι Ευρωπαϊκές Μεταφορές στη Δεκαετία του '90"
Σ. Τσέτσης Euroquide 37, Μάρτιος '92

29. "Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική"
Σ. Τσέτσης, Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ,
Μάρτιος 1991

30. "Διεθνείς διαστάσεις των Μεταφορών στην Ελλάδα"
Σ. Βάλντεν, Αθήνα 1993

31. "Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακής Υποδομής"
Ελλάδα-2010, ΥΠΕΘΟ 1993

32. "Πρόγραμμα Δράσης στον τομέα υποδομής μεταφορών ενόψει της πραγματοποίησης της εσωτερικής αγοράς του 1992"
Hoffman A2-187/88

33. "Κοινή Πολιτική Μεταφορών και οι υποχρεώσεις του Συμβουλίου στον τομέα αυτό"
Αναστασόπουλος A2-84/85, E.E.C.262/86

34. "Διαρθρωτικά Ταμεία της Κοινότητας 1994-1999"
Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Λουξεμβούργο 1993

35. "Ετήσια Έκθεση αξιολόγησης του ΠΕΠ Δ. Μακεδονίας"
Eurotek/Ταυρίδης Στ., ΥΠΕΘΟ-ΕΕΚ, Αθήνα '93

36. "Στοιχεία, εκτιμήσεις και προβλέψεις βασικών μεγεθών ΑΕΠ εθνικού και περιφερειακού επιπέδου"
Καββαδίας Π. , ΚΕΠΕ, Αθήνα 1992

37. "Προβλήματα αποτελεσματικότητας του Α' ΚΠΣ στην Ελλάδα"
Δ. Οικονόμου, ΤΟΠΟΣ, τεύχος 7, Αθήνα 1994

38. "Ετήσια έκθεση αξιολόγησης του ΜΟΠ Αττικής"
Πατέλης Γ., ΥΠΕΘΟ-ΕΕΚ: Αθήνα 1993

39. "Ετήσια έκθεση αξιολόγησης του ΠΕΠ Ιονίων νήσων"
Synergy/Παπαγεωργίου Γ.
ΥΠΕΘΟ-ΕΕΚ : Αθήνα 1993

40. "Ετήσια έκθεση αξιολόγησης του ΠΕΠ Θεσσαλίας"
ΥΠΟΔΟΜΗ/Δ.Οικονόμου,
ΥΠΕΘΟ-ΕΕΚ, Αθήνα 1993

41. "Διευρωπαϊκά Δίκτυα προς ένα ρυθμιστικό σχέδιο για το οδικό δίκτυο και τις οδικές μεταφορές"
Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1993

42."Ανταγωνιστικότητα και συνοχή: οι τάσεις στις Περιφέρειες."
Πέμπτη περιοδική έκθεση. Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Λουξεμβούργο
Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1994

43. "Κοινωνικό κράτος και κοινωνική πολιτική. Η σύγχρονη προβληματική"
Γετίμη Π., Γράβαρη Δ., Οικονόμου Β.
Θεμέλιο,
Αθήνα 1993

Ξένη

1. "A generalized theory of polarized developement"
   J. Friedmann, N. Hansen (ed)
   The Free Press, New York 1972
2. "Regional Development and Planning"A. Reader
   J. Friedmann and W.Alonso
   (MIT Press, Cambrigde, Mass, 1964)
3. "Regional Development Policy. A case study of Venezuela"
   J. Friedmann
   (MIT Press, Cambridge, Mass 1966)
4. "Regional Development Policy"
   J.P.Friedman
   (MIT Press 1966)
5. "Regional Development : A. Reader"
   J.P. Friedman and W.Alonso(eds)
   (MIT Press 1966)
6. "Amenagement du territoire et polarisation"
   J.R. Boudeville
   Gemin, Litec, 1972
7. "L'espace et les poles de croissance"
   J. Boudeville
   P.U.F., 1966
8. "Problems of regional economic planning"
   J. Boudeville
   Edinburgh, U.P 1966
9. "Problems of Regional Economic Planning"
   J.R. Boudeville
   Edinburgh U.P.1966

10. "Problems of Regional Economic Planning"
Edinburgh University Press, 1966

11. "The strategy of Economic Development"
A.O. Hirtschman
Yale University Press, 1958

12. "Structuration de l'Espace probleme fonciere et amenagement du territoire"
A.Lipietz
Environment and Planning A.V.7N4, 1975

13. "Economic Theory and underdeveloped regions"
G. Myrdal
London, 1969

14. "Regional Economics"
H. Nourse
Mc Graw Hill, 1968

15. Note sur les motion de pole de croissance"
F. Perroux
Economie Appliquee N.1-2, 1955

16. "The relevance of growth centers strategies to Latin America"
H. Richardson - M. Richardson

17. "Regional Economics"
H.W. Richardson
(Wenderfeld & Nicolson, London 1969)

18. "Regional Policy, A European Approach" Covver.1980
N. Vanhove - L. Klaassen

19. "Location and Cand Use : Towards a General Theory of Land Rent"

W. Alonso
Harvard UP Cambridge, Mass, 1964

20. "Location and the space Economy

W. Isard
(MIT Press, Cambridge, Mass 1956)

21. "Methods of Regional Analysis . An Introduction to Regional Science"

W. Isard
(MIT Press, 1960)

22. "Crise of infation, pourquoi?"

A. Lipietz
Maspero, Paris, 1979

23. "Raccolta delle lezioni"

Universita degli studi di Trieste

24. "L'interaction des transports aeriens et des transports terrestres en Europe"

CEMT 1983

25. "Economic des transports"

E. Quinet, L. Touzery, H. Triebel
Economica 1982

26. "Les autorontes et le development regional"

F. Plassard, Economica 1977

27. "Geographie des transports"

M. Molkowitsch 1973

28. **"The Spatial Development of Community Territory-The Case of Transeyropean Networks"**
E.E.C. Λισσαβώνα, Μάϊος 1992

29. **"Economic and Social Cohesion after 1993: Instruments of Structural Action"**
E.E.C. Λισσαβώνα, Μάϊος 1992

30. **"Proposals for a European High-Speed Network"**
Community of European Railways 1989

31. **"Europe 2000: Outlook for the Development of the Community's"**
Territory 1992

32. **"The Economics of Government Regulation"**
J. Strick, Toronto 1990

33. **"Economic Appraisal of Transport Projects"**
H. Adler, Bloomington 1971

34. **"Transport in a fast Changing Europe"**
Group Transport 2000, EEC 1990

35. **"Future evolution of the transport sector"**
Atkins Planning Consultants, 1990

36. **"Energy in Europe, Energy for a New Century. The European Perspective"**
E.E.C. Special Issue, Βρυξέλλες, Ιούλιος 1990

37. **"The Community's Structual Interventions Statistical Bulletin/No.4"**
Commission of the European Cummunity, DG for the Coordiantion of Structural Policies, 1992

38. "Fourth Annual Report of the Implementation of the Reform of the Structural Funds"
Commission of the European Community 1993

39. "Europe in figures."
Third edition, Eurostat 1992

40. "Understanding Regression Analysis"
Beverly Hills: SAGE
Schroeder L., Sjoquist D., Stephan P., 1986

41. "The Contriubtion of Ifrastructure to Regional Development"
Luxembourg: Office for Official Publications
of the European Communities
Biehl D. et al. 1986

42. "The role of infrastructure in regional development"
European Research in Regional Science,
Vol. 1, Pion Ltd London
Biehl D. 1991

43. "Cities and Services. The Geography of Collective Consumption"
Routledge and Kegan Paul, London
Pinch S. 1985

Κανονισμοί Ε.Ε.

- Απόφαση Δικαστηρίου της 4.4.1974
  Θέμα No. 167/33 R.C.E.J. 1974, σελ. 367.

- Αρθρο 10 της οδηγίας 91/440 του Συμβουλίου της ΕΟΚ στις 29.7.1991 (Φ.Ε.Κ. 237, 24.8.1991).

- Αρθρο 13 του Κανονισμού του Συμβουλίου της ΕΟΚ, No.2407/92 της 23.7.1992 (Φ.Ε.Κ. 240, 24.8.1992).

- Αρθρα 8 και 9 του Κανονισμού του Συμβουλίου της ΕΟΚ, No.2408/92 της (Φ.Ε.Κ. 240,24.8.1992).

- Αρθρο 7 του Κανονισμού του Συμβουλίου της ΕΟΚ, No. 2409/92 της 23.7.1992 (Φ.Ε.Κ.240, 24.8.1992).

- Απόφαση Δικαστηρίου της 30.4.1986, υποκείμενο στις περιπτώσεις 209-R.C.E.J. 1986, σελ. 1457.

- Μνημόνια αριθμός 2 για θέματα ανάπτυξης της εναέριας Κοινοτικής Πολιτικής των Μεταφορών, COM (84)72, Παράρτημα IV.... "Χρηματοδοτικά και Δημοσιονομικά μέτρα που αφορούν ναυτιλιακές εργασίες με πλοία που είναι εγγεγραμμένα στην Κοινότητα, SEK/89/921".

- Αρθρο 14 της οδηγίας του Συμβουλίου 91/440 ΕΟΚ της 29.7.91 237, 24.8.91).

- Αρθρο 13 Κανονισμού του Συμβουλίου 2408/82 (Φ.Ε.Κ. 240/24.8.92) και άρθρο 9 Κανονισμού του Συμβουλίου 2409/92 (Φ.Ε.Κ. 240, 24.8.92).

- Αρθρο 11 Κανονισμού του Συμβουλίου (EEC) No. 4055/86 της 22.12.86 (Φ.Ε.Κ. 378, 31.12.86).

- **Αρθρο 16 παρ. 1 Κανονισμού του Συμβουλίου** ΕΟΚ No.3820/85 της 20.12.85 (Φ.Ε.Κ. 370, 31.12.86)

- **Οδηγία Συμβουλίου 78/546/EEC,** 12.06.78 (OSL 168/29, 26.06.78).
  89/462/EEC, 18.07.89 (OSL 226/8,03.08.89).
  80/1177/EEC, 04.12.80 (OSL 350/23, 23.12.80).
  80/1119/EEC, 17.11.80 (OSL 339/30, 15.12.80).

- **OS No.c86/4** της 7 Απριλίου 1992.

- **Χρηματοδοτικά της Κοινότητας από σήμερα μέχρι 1997,** COM(92)2001, Μαρτίου 1992.

- **Ορα, εξάλειψη αλλοιώσεων ανταγωνισμού φορολογικής φύσεως στις μεταφορές αγαθών δια οδικής οδού,** Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1986.

- **Οδηγία 91/440 του Συμβουλίου της ΕΟΚ** της 29.7.91 (Φ.Ε.Κ. 237,24.8.91)

- **Οδηγία Συμβουλίου ΕΟΚ 1017/68** της 19.07.68 (Φ.Ε.Κ. 175, 23.07.68).