

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

1.1.	Μεταφορές και οικονομική δραστηριότητα	1
1.2.	Μεταφορές και μεταφορική υποδομή	1
1.3.	Η λειτουργία και διαχείριση των συστημάτων μεταφορών	2
1.4.	Μεταφορές και περιβάλλον	3
1.5.	Μεταφορές και Ευρωπαϊκή Ένωση	3
1.6.	Η Οικονομική των Μεταφορών	3
1.7.	Η έννοια της μεταφοράς	4
1.8.	Η οργάνωση του τομέα των μεταφορών	5
1.9.	Τα μέσα μεταφοράς	7
1.10.	Η μεταφορική υποδομή	7
1.11.	Μεταφορές και ενέργεια	12
1.12.	Μεταφορές και πληροφορική	12
1.13.	Μεταφορές και οικονομική ανάπτυξη	13
1.14.	Μεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη	15
1.15.	Η θέση των διαφόρων μέσων στην αγορά των μεταφορών	16
1.15.1.	Επιβατικές μεταφορές	16
1.15.2.	Εμπορευματικές μεταφορές	17
1.16.	Συγκριτικά πλεονεκτήματα μέσωσ επιβατικών μεταφορών σε συνάρτηση με την απόσταση	18
1.17.	Η εξέλιξη των οδικών μεταφορών	19

1.17.1. Η εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων και η αύξηση της κινητικότητας	19
1.17.2. Η εξέλιξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	21
1.18. Η εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών	21
1.19. Η εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών	24
1.20. Η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. Ανάγκες και οικονομικά αγαθά - Ελαστικότητα αναγκών	31
2.2. Συντελεστές παραγωγής	32
2.3. Μικροοικονομικά και μακροοικονομικά μεγέθη - Ακαθάριστο εθνικό προϊόν - Χρηματο-οικονομικές κρίσεις	33
2.4. Πλήρης ανταγωνισμός - Μονοπώλιο - Ολιγοπώλιο	35
2.5. Πληθωρισμός	36
2.6. Οικονομική των επιχειρήσεων	37
2.7. Νομική μορφή των επιχειρήσεων	38
2.8. Διάκριση των επιχειρήσεων ανάλογα με τη σύνθεση του κόστους	39
2.9. Οι επιχειρήσεις μεταφορών, το εσωτερικό και εξωτερικό τους περιβάλλον ..	40
2.10. Η παγκοσμιοποίηση και οι επιπτώσεις στις μεταφορές	41
2.11. Κρατικά μονοπώλια, απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση	43
2.11.1. Ορισμός και συνέπειες της απελευθέρωσης	43
2.11.2. Απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση	45
2.11.3. Προϋποθέσεις λειτουργίας μιας απελευθερωμένης αγοράς	45
2.11.4. Ο Ρυθμιστικός Φορέας	46
2.11.5. Οι μεταφορές υπό καθεστώς ανταγωνισμού	46

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΕΣ

3.1. Ζήτηση και προσφορά αγαθών	47
3.2. Ζήτηση και προσφορά στην αγορά μεταφορών	49
3.3. Παραμετρική έκφραση της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών	51
3.3.1. Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας	51

	Σελίδα
3.3.2. Η ύπαρξη (ή μη) υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας	52
3.3.3. Η ποιότητα υπηρεσίας	53
3.3.4. Ο πληθυσμός	54
3.3.5. Το εισόδημα	54
3.3.6. Εξωτερικό περιβάλλον	55
3.3.7. Κύκλος ζωής μεταφορικής υπηρεσίας	55
3.3.8. Απρόβλεπτα γεγονότα	55
3.3.9. Αλληλεπίδραση παραμέτρων ζήτησης	57
3.4. Παραμετρική έκφραση της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών	57
3.4.1. Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας	57
3.4.2. Η τιμή των συντελεστών παραγωγής	58
3.4.3. Το επίπεδο τεχνολογίας	59
3.5. Ελαστικότητες μεταφορικών υπηρεσιών	59
3.5.1. Ελαστικότητα ζήτησης μεταφορικής υπηρεσίας ως προς την τιμή	60
3.5.2. Ελαστικότητα ζήτησης μεταφορικής υπηρεσίας ως προς το εισόδημα	63
3.5.3. Σταυροειδής ελαστικότητα ζήτησης μεταφορικής υπηρεσίας	64
3.6. Η γενικευμένη ελαστικότητα και η ζήτηση	65
3.7. Κανονική, εκτρεπόμενη και παράγωγη ζήτηση	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

4.1. Οικονομικός σχεδιασμός και λογιστική ανάλυση επιχειρήσεων μεταφορών ...	71
4.2. Μακροπρόθεσμος, μεσοπρόθεσμος και βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός	73
4.3. Λογιστική ανάλυση και επικαιροποίηση δαπανών	74
4.3.1. Γενική και αναλυτική λογιστική	74
4.3.2. Επικαιροποίηση δαπανών	74
4.4. Οι διάφορες συνιστώσες κόστους	77
4.4.1. Κόστος κατασκευής και λειτουργίας	77
4.4.2. Ορισμοί βασικών εννοιών κόστους λειτουργίας	77
4.5. Μεταφορική ικανότητα και φόρτος μεταφορικού συστήματος	80
4.6. Διάρκεια ζωής συγκοινωνιακού έργου και μεταφορικού συστήματος	82

	Σελίδα
4.7. Κόστος κατασκευής συγκοινωνιακών υποδομών	83
4.7.1. Σύνθεση τιμών κόστους από έργα που πραγματοποιήθηκαν	83
4.7.2. Κόστος κατασκευής οδού	83
4.7.3. Κόστος κατασκευής σήραγγας	84
4.7.4. Κόστος κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων	85
4.7.5. Κόστος διευθέτησης λεωφορειολωρίδας	85
4.7.6. Κόστος εγκατάστασης φωτεινής σηματοδότησης	86
4.7.7. Κόστος κατασκευής μετρό	86
4.7.8. Κόστος κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής	87
4.7.9. Κόστος κατασκευής αεροδρομίου	88
4.8. Κόστος αγοράς αεροσκαφών, σιδηροδρομικών οχημάτων και οχημάτων συστημάτων αστικών μεταφορών	88
4.8.1. Κόστος αγοράς αεροσκαφών	88
4.8.2. Κόστος αγοράς σιδηροδρομικών οχημάτων	89
4.8.3. Κόστος αγοράς οχημάτων αστικών μεταφορών	90
4.9. Συγκριτικό κόστος συστημάτων μεταφορών	90
4.10. Κόστος λειτουργίας	91
4.10.1. Κόστος λειτουργίας συστημάτων αστικών μεταφορών	91
4.10.2. Κόστος λειτουργίας αυτοκινήτου	91
4.10.3. Κόστος λειτουργίας αεροπορικών μεταφορών	92
4.10.4. Κόστος λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών	93
4.11. Κόστος μεταφοράς και επιλογή τύπου εγκατάστασης επιχείρησης.....	93
4.11.1. Το κόστος μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές	93
4.11.2. Κόστος μεταφοράς και τύπος εγκατάστασης επιχείρησης	95
4.12. Οι συνδυασμένες μεταφορές - Η λογιστική διαχείριση (logistics) του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών	97
4.12.1. Οι συνδυασμένες μεταφορές	97
4.12.2. Η λογιστική διαχείριση του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών	99
4.12.3. Η διάρθρωση κόστους στις συνδυασμένες μεταφορές	101
4.12.4. Μείωση κόστους λογιστικής διαχείρισης εμπορευματικών μετα- φορών με χρησιμοποίηση υπεργολαβιών	102
4.13. Το γενικευμένο κόστος μεταφοράς	103
4.14. Το εξωτερικό κόστος	106

Σελίδα

4.14.1. Η έννοια του εξωτερικού κόστους	106
4.14.2. Ποσοτικοποίηση του εξωτερικού κόστους σε χρηματικές μονάδες	107
4.14.3. Το γενικευμένο κοινωνικό κόστος μεταφοράς	108

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΜΟΝΤΕΛΑ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

5.1. Ορισμός και χαρακτηριστικά μοντέλων πρόβλεψης της ζήτησης μεταφορών	109
5.1.1. Ορισμός μοντέλου ζήτησης μεταφορών	109
5.1.2. Μοντέλα και χαρακτηριστικά ζήτησης μεταφορών	111
5.1.3. Θεσμικό πλαίσιο και περιβάλλον	112
5.2. Μοντέλα ζήτησης και σχεδιασμός μεταφορών	112
5.2.1. Ο σχεδιασμός μεταφορών	112
5.2.2. Επιχειρησιακά και γενικά σχέδια ανάπτυξης	113
5.3. Ποιοτικές μέθοδοι πρόβλεψης της ζήτησης	114
5.3.1. Γνωματεύσεις ειδικών	114
5.3.2. Δελφική μέθοδος	115
5.3.3. Έρευνες αγοράς μεταφορών	116
5.3.4. Μέθοδος συγγραφής σεναρίων	117
5.4. Στατιστικές μέθοδοι	118
5.4.1. Μέθοδος προβολής των τάσεων	118
5.4.2. Μέθοδος ανάλυσης χρονοσειρών	122
5.5. Οικονομετρικές μέθοδοι και σχέσεις τύπου βαρύτητας	122
5.5.1. Οικονομετρικές μέθοδοι που στηρίζονται σε σχέσεις παλινδρόμησης..	123
5.5.1.1. Η γενική μορφή των σχέσεων	123
5.5.1.2. Υποθέσεις και στατιστικοί έλεγχοι.....	123
5.5.1.3. Διερεύνηση των υποθέσεων και ελέγχων σ'ένα παράδειγμα ...	126
5.5.1.4. Υπολογισμός των συντελεστών γραμμικής παλινδρόμησης ...	127
5.5.2. Οικονομετρικές μέθοδοι υπολογισμού της εκτρεπόμενης ζήτησης	127
5.5.3. Μέθοδοι που στηρίζονται στον τύπο της βαρύτητας	128
5.6. Έλεγχος της προβλεπτικής ικανότητας ενός μοντέλου	129
5.7. Επιλογή του κατάλληλου μοντέλου	129
5.7.1. Συνεκτίμηση πολλών παραγόντων	129
5.7.2. Επιλογή μεταξύ συνολικοποιημένων και αποσυνολικοποιημένων μοντέλων	131

	Σελίδα
5.7.3. Επιλογή μεταξύ ντετερμινιστικών και στοχαστικών μοντέλων	131
5.8. Μοντέλα ασαφούς (fuzzy) λογικής.....	132
5.9. Μοντέλα υπεραστικών μεταφορών	133
5.9.1. Αστικές και υπεραστικές μεταφορές	133
5.9.2. Χαρακτηριστικά υπεραστικών μεταφορών	134
5.9.2.1. Σκοπός ταξιδιού	134
5.9.2.2. Απόσταση μετακίνησης	134
5.9.3. Μοντέλα ζήτησης υπεραστικών μεταφορών	135
5.9.3.1. Κατηγορίες μοντέλων	135
5.9.3.2. Οικονομετρικά μοντέλα	135
5.9.3.3. Μοντέλα βαρύτητας	136
5.10. Αεροπορικές μεταφορές	137
5.10.1. Βραχυπρόθεσμος και μακροπρόθεσμος σχεδιασμός	137
5.10.2. Ποιοτικές μέθοδοι	137
5.10.3. Στατιστικές αναλύσεις και προβολές στο μέλλον	138
5.10.4. Οικονομετρικές μέθοδοι	138
5.10.5. Μοντέλα βαρύτητας	140
5.10.6. Μοντέλα ασαφούς λογικής	141
5.10.7. Εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές	142
5.11. Σιδηροδρομικές μεταφορές	142
5.11.1. Παράμετροι που επηρεάζουν τη ζήτηση σιδηροδρομικών μεταφορών	142
5.11.2. Κατηγορίες ζήτησης σιδηροδρομικών μεταφορών	143
5.11.3. Ποιοτικές μέθοδοι	143
5.11.4. Στατιστικές αναλύσεις και προβολές στο μέλλον	144
5.11.5. Οικονομετρικές μέθοδοι	145
5.11.6. Οικονομετρικά μοντέλα υπολογισμού εκτρεπόμενης ζήτησης	146
5.11.7. Μοντέλα βαρύτητας	147
5.12. Οδικές επιβατικές μεταφορές	147
5.12.1. Οικονομετρικά μοντέλα	147
5.12.2. Συσχέτιση οδικών επιβατικών μεταφορών με το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης	148
5.13. Αστικές μεταφορές	148
5.13.1. Η κλασσική διαδικασία σχεδιασμού αστικών μεταφορών	148

	Σελίδα
5.13.2. Μοντέλα απευθείας ζήτησης ενός μεταφορικού μέσου	149
5.13.3. Μοντέλα γένεσης αστικών μετακινήσεων	150
5.13.3.1. Παράμετροι που επηρεάζουν τη γένεση αστικών μετακινήσεων	150
5.13.3.2. Μοντέλα γραμμικής παλινδρόμησης	150
5.13.3.3. Οικονομετρικά μοντέλα	151
5.13.3.4. Ανάλυση κατά ζώνες	151
5.13.4. Διαδικασία επιλογής	151
5.13.4.1. Ντετερμινιστικά μοντέλα	151
5.13.4.2. Στοχαστικά μοντέλα	152
5.13.5. Προέλευση και προορισμός	152
5.13.6. Επιλογή μέσου	153
5.13.6.1. Παράμετροι που επηρεάζουν την επιλογή μέσου	153
5.13.6.2. Μοντέλα επιλογής μέσου	154
5.13.7. Επιλογή διαδρομής	155
5.14. Αδυναμίες των μοντέλων και τρόποι αντιμετώπισής τους	155
5.14.1. Προσαρμογή των μοντέλων στις ανάγκες του σχεδιασμού μεταφορών	155
5.14.2. Μοντέλα και οργάνωση της αγοράς μεταφορών	155
5.14.3. Όρια μακροσκοπικής και μικροσκοπικής ανάλυσης	156
5.14.4. Ισορροπία μεταξύ εξωγενών και ενδογενών παραμέτρων	156
5.14.5. Επαρκή και αξιόπιστα στατιστικά δεδομένα	156
5.14.6. Βαθμός αοριστίας των προβλέψεων	157
5.14.7. Επιλογή του κατάλληλου μοντέλου	157
5.14.8. Σύγκριση προβλέψεων και τιμών που προέκυψαν	157

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

6.1. Στόχοι της εμπορικής πολιτικής επιχειρήσεων μεταφορών	159
6.2. Ακριβής γνώση της πελατείας - Έρευνες αγοράς	160
6.2.1. Σκοπιμότητα και αναγκαιότητα των ερευνών αγοράς	160
6.2.2. Αρχές σύνταξης ερωτηματολογίου	161
6.2.3. Μέθοδοι δειγματοληψίας	162
6.2.4. Μέγεθος δείγματος	163

	Σελίδα
6.2.5. Στατιστική επεξεργασία ερωτηματολογίων	166
6.2.6. Υποδείγματα ερωτηματολογίων για έρευνες αγοράς επιχειρήσεων μεταφορών	167
6.2.7. Αποτελέσματα ερευνών αγοράς σε ελληνικές επιχειρήσεις μεταφορών	167
6.2.7.1 Αποτελέσματα έρευνας αγοράς επιβατών για το δίκτυο συρμών intercity της Ελλάδας	173
6.2.7.2 Αποτελέσματα έρευνας αγοράς επιβατών εσωτερικού στο αεροδρόμιο της Ρόδου	176
6.3. Αύξηση της απόδοσης της επιχείρησης	167
6.4. Μέθοδοι και πρακτικές εμπορικής πολιτικής	182
6.4.1. Προσαρμογή δρομολογίων	182
6.4.2. Βελτίωση οχημάτων	183
6.4.3. Αξιοποίηση του χρόνου διαδρομής	183
6.4.4. Βελτίωση χώρων υποδοχής	183
6.4.5. Παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών μετά το ταξίδι	184
6.5. Πληροφόρηση και ενημέρωση: δύο εργαλεία για την προώθηση της εμπορικής πολιτικής	185
6.5.1. Πληροφόρηση για προετοιμασία του ταξιδιού	185
6.5.2. Πληροφόρηση λίγο πριν το ταξίδι	185
6.5.3. Πληροφόρηση κατά το ταξίδι	186
6.5.4. Μέθοδοι προώθησης της πληροφόρησης - ενημέρωσης	186
6.5.4.1. Εξωτερικές και δημόσιες σχέσεις	186
6.5.4.2. Διαφήμιση	186
6.5.4.3. Διαδίκτυο	187
6.5.4.4. Η διανομή του προϊόντος	187
6.6. Στόχοι και μέθοδοι τιμολογιακής πολιτικής	188
6.7. Τιμολογιακή πολιτική επιχειρήσεων μεταφορών που είναι υποχρεω- μένες να ισοσκελίσουν από μόνες τις δαπάνες τους	190
6.7.1. Συσχέτιση της τιμολογιακής πολιτικής με τις ελαστικότητες και το κόστος μεταφοράς	190
6.7.2. Διακριτοποίηση τιμής	192

	Σελίδα
6.7.3. Διαφοροποίηση προϊόντος	194
6.7.4. Τιμολογιακή πολιτική και γενικευμένο κόστος μεταφοράς	194
6.8. Τιμολογιακή πολιτική επιχειρήσεων μεταφορών στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας	195
6.9. Ακολουθούμενη πρακτική τιμολογιακής πολιτικής επιχειρήσεων μεταφορών	195
6.10. Τιμολογιακή πολιτική ελληνικών επιχειρήσεων μεταφορών	197
6.10.1. Τιμολογιακή πολιτική σιδηροδρόμων	198
6.10.2. Τιμολογιακή πολιτική αεροπορικών εταιρειών	198
6.10.3. Τιμολογιακή πολιτική των ΚΤΕΛ	199
6.10.4. Τιμολογιακή πολιτική ακτοπλοΐας	200
6.10.5. Τιμολογιακή πολιτική αστικών συγκοινωνιών	200
6.10.6. Τιμολογιακή πολιτική ταξί	202
6.11. Τιμολόγηση χρήσης συγκοινωνιακών υποδομών	203
6.12. Ανάλυση δυνατών και αδύνατων σημείων, ευκαιριών και απειλών (SWOT) ..	205

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

7.1. Αξιολόγηση συγκοινωνιακών έργων και μελέτες σκοπιμότητας	207
7.2. Η αξιολόγηση συγκοινωνιακών έργων ως μερική περίπτωση της αξιολόγησης επενδύσεων	208
7.3. Οι διάφορες πτυχές αξιολόγησης ενός συγκοινωνιακού έργου	210
7.4. Ο προσδιορισμός ενός συγκοινωνιακού έργου	211
7.5. Προαπαιτούμενα της αξιολόγησης συγκοινωνιακών έργων	212
7.5.1. Καθορισμός δαπανών και ωφελειών	212
7.5.2. Επικαιροποίηση δαπανών και ωφελειών	214
7.5.3. Φάσεις κατά τη διαδικασία αξιολόγησης	214
7.6. Μέθοδοι και κριτήρια αξιολόγησης συγκοινωνιακών έργων	216
7.6.1. Μέθοδος παρούσας αξίας	216
7.6.2. Μέθοδος καθαρής παρούσας αξίας	216
7.6.3. Μέθοδος οφέλους/ κόστους	217

	Σελίδα
7.6.4. Μέθοδος του δείκτη εσωτερικής απόδοσης	218
7.6.5. Πλεονεκτήματα - μειονεκτήματα των μεθόδων αξιολόγησης	219
7.7. Ωφέλειες από τη δημιουργία ενός συγκοινωνιακού έργου	221
7.7.1. Η αποτίμηση των ωφελειών ενός συγκοινωνιακού έργου	221
7.7.2. Μείωση χρόνων διαδρομής	222
7.7.3. Μείωση κόστους λειτουργίας	224
7.7.3.1. Μείωση κόστους λειτουργίας κανονικής ζήτησης	224
7.7.3.2. Μείωση κόστους λειτουργίας εκτρεπόμενης ζήτησης	224
7.7.3.3. Μείωση κόστους λειτουργίας παράγωγης ζήτησης	225
7.7.4. Μείωση ατυχημάτων	225
7.7.5. Οικονομική ανάπτυξη	228
7.7.6. Άλλες ωφέλειες από τη δημιουργία ενός συγκοινωνιακού έργου	230
7.8. Ανάλυση ευαισθησίας	230
7.9. Ανάλυση κινδύνων	232
7.10. Βέλτιστος χρόνος υλοποίησης ενός συγκοινωνιακού έργου	232
7.11. Τα όρια των κλασσικών μεθόδων αξιολόγησης συγκοινωνιακών έργων - Οι πολυκριτηριακές αναλύσεις	233
7.12. Χρηματοπιστωτική ανάλυση συγκοινωνιακών έργων	236
7.12.1. Οι χρηματικές ροές σε συγκοινωνιακά και βιομηχανικά έργα	236
7.12.2. Διάφορες μορφές χρηματοδότησης συγκοινωνιακών έργων	237
7.12.3. Κίνδυνοι χρηματοοικονομικής μορφής	239
7.12.4. Χρηματοδότηση συγκοινωνιακών έργων από την Ευρωπ. Ένωση ..	240
7.12.5. Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα	240

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

8.1. Κατασκευή νέας οδού - Υπολογισμός λόγου οφέλους/κόστους	243
8.1.1. Προσδιορισμός και τεχνικά χαρακτηριστικά της οδού	243
8.1.2. Κυκλοφοριακοί φόρτοι	244
8.1.3. Διάρκεια ζωής και επιτόκιο επικαιροποίησης	244
8.1.4. Κόστος κατασκευής	244
8.1.5. Κόστος λειτουργίας	245
8.1.6. Αναμενόμενες ωφέλειες	245

	Σελίδα
8.1.7. Κριτήριο αξιολόγησης	246
8.2. Κατασκευή σταθμού αυτοκινήτων - Υπολογισμός δείκτη εσωτερικής απόδοσης (IRR)	247
8.2.1. Παράμετροι που πρέπει να μελετηθούν πριν από την απόφαση κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων	247
8.2.2. Προσδιορισμός και τεχνικά χαρακτηριστικά του σταθμού	249
8.2.3. Κόστος κατασκευής και λειτουργίας	249
8.2.4. Διάρκεια ζωής και αποσβέσεις	249
8.2.5. Χρηματικές ροές και υπολογισμός δείκτη IRR	250
8.3. Κατασκευή οδικής γέφυρας - Επιλογή μεταξύ περισσότερων εναλλακτικών λύσεων - Υπολογισμός δείκτη IRR	250
8.3.1. Περιγραφή των εναλλακτικών λύσεων	250
8.3.2. Αναμενόμενη κυκλοφορία και τεχνικά χαρακτηριστικά κάθε λύσης	251
8.3.3. Κόστος κατασκευής και λειτουργίας	252
8.3.4. Αναμενόμενες ωφέλειες	253
8.3.5. Επιλογή καλύτερης λύσης	253
8.3.6. Υπολογισμός χρηματικών ροών και δείκτη IRR	253
8.4. Εκσυγχρονισμός και επέκταση εγκαταστάσεων αεροδρομίου - Υπολογισμός λόγου οφέλους/κόστους - Ανάλυση ευαισθησίας	255
8.4.1. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης - Περιγραφή των προτεινόμενων έργων	255
8.4.2. Κόστος κατασκευής και λειτουργίας	256
8.4.3. Αναμενόμενα έσοδα και ωφέλειες	257
8.4.4. Συντελεστής οφέλους/κόστους	258
8.4.5. Ανάλυση ευαισθησίας	258
8.5. Κατασκευή νέου λιμανιού - Υπολογισμός λόγου οφέλους/κόστους και δείκτη εσωτερικής απόδοσης	258
8.6. Επιλογή βέλτιστης θέσης αεροδρομίου - Εφαρμογή της μεθόδου της πολυκριτηριακής ανάλυσης	262
8.7. Κατασκευή συγκοινωνιακών έργων με αυτοχρηματοδότηση - Η περίπτωση της σήραγγας της Μάγλης	264
8.7.1. Η μέθοδος της αυτοχρηματοδότησης	264
8.7.2. Η σήραγγα της Μάγλης	265

Σελίδα

8.8. Κατασκευή μετρό - Επιλογή βέλτιστης λύσης με πολυκριτηριακή ανάλυση - Ανάλυση ευαισθησίας - Μερική αυτοχρηματοδότηση	266
8.8.1. Η περίπτωση του μετρό Θεσσαλονίκης	266
8.8.2. Επιλογή βέλτιστης διαδρομής με πολυκριτηριακή ανάλυση	267
8.8.3. Μερική αυτοχρηματοδότηση	267
8.8.4. Ανάλυση ευαισθησίας	269
8.9. Συνέχιση ή διακοπή μιας μεταφορικής υπηρεσίας	270
8.9.1. Η συνέχιση μιας μεταφορικής υπηρεσίας αντικείμενο των μελετών σκοπιμότητας	270
8.9.2. Η αντικατάσταση μιας σιδηροδρομικής μεταφοράς από οδική μεταφορά	270
8.9.3. Σύγκριση κόστους σιδηροδρομικής και οδικής μεταφοράς	271
8.10. Οι μορφές χρηματοδότησης των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων της Ελλάδας	274
8.10.1. Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»	274
8.10.2. Γέφυρα Ρίου - Αντίρριου	275
8.10.3. Λεωφόρος Σταυρού - Ελευσίνας («Αττική Οδός»).....	275
8.11. Μέτρα για βελτίωση της οδικής ασφάλειας	276

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

9.1. Ο άνθρωπος και το περιβάλλον	277
9.1.1. Σαφείς ενδείξεις υποβάθμισης του περιβάλλοντος	277
9.1.2. Ο ορισμός του περιβάλλοντος	279
9.1.3. Πηγές μόλυνσης του περιβάλλοντος	280
9.1.4. Τρόποι προστασίας του περιβάλλοντος και αρμοδιότητες φορέων	280
9.1.5. Μέτρα διαχείρισης και μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων	281
9.2. Μεταφορές και ατμοσφαιρική ρύπανση	282
9.2.1. Ατμοσφαιρικοί ρύποι και πηγές που τους προκαλούν	282
9.2.2. Όρια ατμοσφαιρικής ρύπανσης	284
9.2.3. Συγκριτική ατμοσφαιρική ρύπανση διαφόρων συστημάτων μεταφορών	284

9.2.4. Ποσοστά συμμετοχής των μεταφορών στην ατμοσφαιρική ρύπανση	286
9.2.5. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου και οι μεταφορές	286
9.2.6. Μέτρα περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκα- λούν τα αυτοκίνητα και οικονομική δαπάνη που προκύπτει	287
9.2.7. Νέα συστήματα μεταφορών αντιρρυπαντικής τεχνολογίας	288
9.3. Μεταφορές και ηχορρύπανση	289
9.3.1. Ο κυκλοφοριακός θόρυβος και η μέτρησή του	289
9.3.2. Επιτρεπόμενα όρια θορύβου	291
9.3.3. Θόρυβος από κίνηση σιδηροδρόμων	292
9.3.4. Μέτρα περιορισμού της εκπομπής θορύβων και οικονομική δαπάνη που προκύπτει	293
9.3.5. Μέτρα εξασθένησης του θορύβου μεταξύ πηγής και δέκτη	294
9.3.5.1. Τα ηχοπετάσματα και οι βασικές λειτουργίες τους	294
9.3.5.2. Τύποι ηχοπετασμάτων	295
9.4. Μεταφορές και ενέργεια	296
9.5. Μεταφορές και ατυχήματα	299
9.6. Μεταφορές και κατάληψη χώρου	300
9.7. Μεταφορές και φυσικό περιβάλλον	300
9.8. Το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης	302
9.9. Οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων	304
9.9.1. Συγκοινωνιακά έργα για τα οποία απαιτείται η εκπόνηση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων	304
9.9.2. Αντικείμενα μιας μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων συγκοινωνιακού έργου	304
9.10. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τιμολόγηση υπηρεσιών μεταφορών	306

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΔΙΚΑΙΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

10.1. Δίκαιο και μεταφορές	307
10.2. Η σύμβαση μεταφοράς	309

10.2.1. Ορισμός της μεταφοράς	309
10.2.2. Ορισμός και χαρακτηριστικά της σύμβασης μεταφοράς	309
10.3. Νομικά χαρακτηριστικά της σύμβασης μεταφοράς	311
10.3.1. Νομικά χαρακτηριστικά της σύμβασης μεταφοράς από την άποψη του αστικού δικαίου	311
10.3.1.1. Σύμβαση ιδιωτικού δικαίου	311
10.3.1.2. Άτυπη σύμβαση	311
10.3.1.3. Αμφετεροβαρής σύμβαση	311
10.3.1.4. Σύμβαση προσχωρήσεως	311
10.3.1.5. Σύμβαση υπέρ τρίτου	312
10.3.1.6. Σύμβαση μίσθωσης έργου	312
10.3.2. Νομικά χαρακτηριστικά της σύμβασης μεταφοράς από την άποψη του εμπορικού δικαίου	312
10.4. Τιμολόγιο μεταφοράς	312
10.5. Η ευθύνη του μεταφορέα	313
10.6. Μεταφορές και πρακτορεία ταξιδιών	314
10.7. Δίκαιο οδικής κυκλοφορίας	315
10.8. Δίκαιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών	316
10.8.1. Δίκαιο διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών	316
10.8.2. Δίκαιο εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών	318
10.8.3. Δίκαιο οδικών επιβατικών μεταφορών	318
10.8.3.1. Υπεραστικά λεωφορεία (ΚΤΕΛ)	318
10.8.3.2. Τουριστικά λεωφορεία	319
10.8.3.3. Διεθνείς επιβατικές μεταφορές	319
10.9. Δίκαιο σιδηροδρομικών μεταφορών	320
10.9.1. Διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές	320
10.9.2. Εθνικές σιδηροδρομικές μεταφορές	321
10.10. Δίκαιο συνδυασμένων μεταφορών	322
10.11. Δίκαιο αστικών μεταφορών	322
10.11.1. Αστικές μεταφορές με λεωφορεία	322
10.11.2. Αστικές μεταφορές με τρόλεϋ	324
10.11.3. Αστικές μεταφορές με σιδηρόδρομο	324
10.11.4. Αστικές μεταφορές με ταξί	325
10.12. Δίκαιο αεροπορικών μεταφορών	326
10.12.1. Αεροπορικές ελευθερίες	326

	Σελίδα
10.12.2. Διεθνείς αεροπορικές μεταφορές	327
10.12.3. Διεθνείς αεροπορικοί οργανισμοί	328
10.12.4. Εθνικές αεροπορικές μεταφορές	329
10.13. Δίκαιο θαλάσσιων μεταφορών	329
10.14. Φορολογικό δίκαιο υπηρεσιών μεταφορών	330
10.14.1. Συντελεστές φορολόγησης και συντελεστές ΦΠΑ	330
10.14.2. Επιβατικές μεταφορές	330
10.14.3. Εμπορευματικές μεταφορές	331
10.15. Τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής πληροφόρησης και οι επιχειρή- σεις μεταφορών	331
10.15.1. Τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής πληροφόρησης	331
10.15.2. Εφαρμογή των διεθνών προτύπων χρηματοοικονομικής πληροφόρησης στην Ελλάδα	332

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

11.1. Ευρωπαϊκό δίκαιο, πολιτικές και όργανα	333
11.1.1. Πρωτογενές και παράγωγο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Κανονισμοί και Οδηγίες	333
11.1.2. Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης	335
11.2. Αρχές της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	337
11.3. Το βέλτιστο επίπεδο ρυθμίσεων στην απελευθερωμένη αγορά μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	340
11.4. Το δίλημμα μεταξύ συμπληρωματικότητας και ανταγωνιστικότητας	341
11.5. Οδικές μεταφορές	342
11.5.1. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές	342
11.5.2. Οδικές επιβατικές μεταφορές	342
11.5.3. Οι επιπτώσεις στους έλληνες μεταφορείς	343
11.6. Αεροπορικές μεταφορές	343
11.6.1. Επιπτώσεις της απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών στις ΗΠΑ	343
11.6.2. Η ευρωπαϊκή πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών	344

11.6.3. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και ΗΠΑ	345
11.6.4. Αεροπορικές συμμαχίες και συνεργασίες	346
11.6.5. Απελευθέρωση και εταιρείες χαμηλού κόστους	348
11.6.6. Απελευθέρωση και ιδιοκτησιακό καθεστώς των αεροπορικών εταιρειών	348
11.6.7. Η ευρωπαϊκή πολιτική ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας	348
11.6.8. Η θέση της Ελλάδας στον ενιαίο ευρωπαϊκό αεροπορικό χώρο	348
11.6.9. Οι επιπτώσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής στην ελληνική αεροπορική αγορά	349
11.7. Σιδηροδρομικές μεταφορές	350
11.7.1. Σταδιακή εισαγωγή του ανταγωνισμού	350
11.7.2. Η νομοθεσία σιδηροδρομικών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	351
11.7.3. Ο διαχωρισμός υποδομής - εκμετάλλευσης	352
11.7.4. Προϋποθέσεις για την είσοδο μιας επιχείρησης στη σιδηροδρομική αγορά	353
11.7.5. Οι επιπτώσεις από την εισαγωγή του ανταγωνισμού	353
11.7.6. Η ανάγκη συστημικής προσέγγισης	353
11.7.7. Οι επιπτώσεις στους ελληνικούς σιδηροδρόμους	354
11.8. Θαλάσσιες μεταφορές	355
11.8.1. Η πολιτική θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης	355
11.8.2. Η ευρωπαϊκή πολιτική λιμενικών υποδομών	356
11.8.3. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων	357
11.8.4. Οι επιπτώσεις στον ελληνικό στόλο	357
11.9. Συνδυασμένες μεταφορές	358
11.9.1. Η ευρωπαϊκή πολιτική συνδυασμένων μεταφορών	358
11.9.2. Οι επιπτώσεις στην Ελλάδα	358
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	359
ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΡΩΝ	377

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. Ανάγκες και οικονομικά αγαθά – Ελαστικότητα αναγκών

Η οικονομική δραστηριότητα αναπτύσσεται για την ικανοποίηση των ανθρώπινων *αναγκών* που είναι πολύμορφες, ευμετάβλητες και κατά κανόνα αυξανόμενες. Ανάλογα με τον τρόπο εκδήλωσης και ικανοποίησής τους, διακρίνουμε τις ανάγκες σε:

- ♦ ατομικές (όπως η πείνα, η δίψα, κ.λπ.),
- ♦ συλλογικές (όπως η ανάγκη κοινωνικής ασφάλισης, η ανάγκη μεταφορικής υποδομής, κ.λπ.).

Μία άλλη χρήσιμη διάκριση των αναγκών είναι σε *ελαστικές* και *ανελαστικές* ανάγκες, με κριτήριο *τη δυνατότητα του ατόμου ή της ομάδας να περιορίσει ή όχι το βαθμό ικανοποίησής τους*. Τα όρια μεταξύ της ελαστικής και ανελαστικής ανάγκης είναι ρευστά. Σαφής ορισμός μπορεί να δοθεί μόνο για τις δύο ακραίες περιπτώσεις, της απόλυτα ελαστικής και της απόλυτα ανελαστικής ανάγκης, [4], [6].

Για την ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών χρησιμοποιούνται *αγαθά*, τα οποία μπορεί να είναι υλικά ή άυλα. Τα αγαθά διακρίνονται σε *ελεύθερα* και *οικονομικά αγαθά*. Τα ελεύθερα αγαθά αποκτώνται άνευ ανταλλάγματος και αυτό είναι

απόρροια της αφθονίας και υπερεπάρκειάς τους στη φύση (όπως ο αέρας). Τα οικονομικά αγαθά, αντίθετα, αποκτώνται έναντι ανταλλάγματος.

2.2. Συντελεστές παραγωγής

Συντελεστές παραγωγής είναι οι απαραίτητοι παράγοντες για την παραγωγή των αγαθών. Διακρίνουμε τους παράγοντες αυτούς σε τρεις κατηγορίες: έδαφος (ή γη), εργασία και κεφάλαιο, [50]:

- ο συντελεστής *έδαφος* περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του περιβάλλοντος που χρησιμεύουν στην παραγωγή αγαθών. Τέτοια στοιχεία είναι το έδαφος (νοούμενο ως εδαφική έκταση), ο ορυκτός πλούτος, ο θαλάσσιος πλούτος και οι λοιπές πρώτες ύλες,
- η *εργασία* ως συντελεστής παραγωγής περιλαμβάνει το σύνολο των ικανοτήτων του ανθρώπου που καταβάλλονται ενσυνείδητα για την παραγωγή αγαθών που ικανοποιούν τις ανθρώπινες ανάγκες,
- ο συντελεστής *κεφάλαιο* είναι το σύνολο των διαρκών αγαθών που έχουν παραχθεί και χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία για την παραγωγή άλλων αγαθών. Τα χαρακτηριστικά στοιχεία του κεφαλαίου είναι ότι συνίσταται από δημιουργημένα αγαθά και ότι ικανοποιεί τις ανάγκες των ανθρώπων μελλοντικά και έμμεσα με τη συμβολή του στην παραγωγική διαδικασία. Χαρακτηριστικό ακόμη του κεφαλαίου είναι ότι προσφέρει κατά *πολλαπλασιαστικό τρόπο* υπηρεσίες στον άνθρωπο. Το κεφάλαιο συναντάται είτε με συγκεκριμένη μορφή (κτήρια, μηχανήματα, όργανα, κ.λπ.), το καλούμενο *υλικό κεφάλαιο*, είτε με αφηρημένες μορφές (χρήμα, χρεώγραφα, κ.λπ.), το καλούμενο *χρηματικό κεφάλαιο*. Το υλικό κεφάλαιο έχει συγκεκριμένη υπόσταση και αποστολή, ενώ το χρηματικό κεφάλαιο διαδραματίζει διευκολυντικό κατεξοχήν ρόλο και αποτελεί πολλές φορές δημιουργό των οικονομικών κακουχιών και προβλημάτων, ιδίως στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, με τη δυνατότητα μετακίνησης κεφαλαίων ταχύτατα προς οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη, [62].

Η στενότητα των συντελεστών της παραγωγής (γη περιορισμένη σε έκταση και παραγωγικές δυνατότητες, περιορισμένος αριθμός εργαζομένων, αλλά και αριθμός ωρών ανά εργαζόμενο, περιορισμένο κεφάλαιο) επιβάλλει τη βέλτιστη αξι-

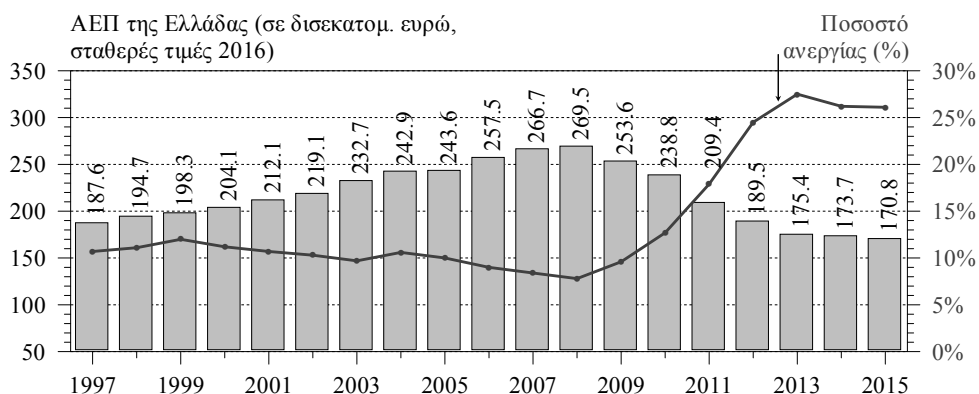
οποίησή τους. Αυτό ακριβώς είναι το αντικείμενο της οικονομικής επιστήμης, δηλαδή η προσπάθεια να ικανοποιηθούν όσο γίνεται περισσότερες ανάγκες με περιορισμένα μέσα, [61].

2.3. Μικροοικονομικά και μακροοικονομικά μεγέθη - Ακαθάριστο εθνικό προϊόν - Χρηματο-οικονομικές κρίσεις

Η *μικροοικονομία* μελετά ατομικές και μεμονωμένες περιπτώσεις οικονομικής δραστηριότητας, χωρίς να κάνει αναφορά στο σύνολο της οικονομίας. Αντίθετα η *μακροοικονομία* εξετάζει τη συμπεριφορά και αλληλεξάρτηση των συνολικών μεγεθών της οικονομίας. Έτσι η μελέτη, π.χ., του προβλήματος της παραγωγής ενός προϊόντος μιας επιχείρησης αποτελεί αντικείμενο της μικροοικονομικής ανάλυσης, ενώ η μελέτη των συνολικών μεγεθών της οικονομίας (πληθωρισμός, ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, κ.λπ.) αποτελεί αντικείμενο της μακροοικονομικής ανάλυσης. Επισημαίνεται ωστόσο ότι κάτι που ισχύει για μία μεμονωμένη οικονομική μονάδα δεν ισχύει απαραίτητα και για το σύνολο της οικονομίας και αντίστροφα. Αν αντίθετα αρχές της μικροοικονομικής ανάλυσης μεταφερθούν αυτόματα σε μακροοικονομικό επίπεδο (ή αντίστροφα), διαπράττεται το σφάλμα της σύνθεσης, [61].

Το καθαρό εθνικό προϊόν είναι η χρηματική αξία όλων των προϊόντων και υπηρεσιών που έχουν παραχθεί μέσα σε ορισμένη χρονική περίοδο (συνήθως ένα έτος) καθώς επίσης και η καθαρή αξία του νέου υλικού κεφαλαίου, δηλαδή των καθαρών επενδύσεων. Αν στο καθαρό εθνικό προϊόν προστεθεί και η χρηματική αξία των αποσβέσεων, προκύπτει το *ακαθάριστο εθνικό προϊόν (ΑΕΠ)*. Το Σχ. 2.1 δίνει την εξέλιξη του ΑΕΠ και του ποσοστού ανεργίας της χώρας τα τελευταία 20 χρόνια.

Ως *χρηματο-οικονομική* κρίση νοείται, στη συνήθη εμφάνισή της, η κατάσταση εκείνη κατά την οποία οι τιμές ορισμένων μετοχών ή κρατικών χρεωγράφων (ομολόγων) χάνουν αιφνίδια και απότομα μεγάλο μέρος της ονομαστικής τους αξίας, συνήθως μετά από υπέρμετρη και συχνά τεχνητή διόγκωσή τους (φαινόμενο φούσκας). Χρηματο-οικονομικές κρίσεις μπορούν να προκαλούνται από (ή να έχουν ως συνέπεια) καταρρεύσεις τραπεζών, οικονομική ύφεση, αδυναμία κρατών να εξυπηρετήσουν τα χρέη τους, απότομες προσαρμογές συναλλαγματικών ισοτιμιών, [53], [61].



Σχήμα 2.1. Εξέλιξη του ΑΕΠ και του ποσοστού ανεργίας της Ελλάδας, [57].

Η διεθνής χρηματο-οικονομική κρίση του 2008 (που θεωρείται η χειρότερη μετά την αντίστοιχη του 1929) ξεκίνησε από τις ΗΠΑ με κυριότερη αιτία τη χορήγηση δανείων για απόκτηση κατοικίας, χωρίς εξασφάλιση των τραπεζών έναντι πιθανών κινδύνων στο ενδεχόμενο αδυναμίας των δανειοληπτών για εξυπηρέτηση των δανείων. Στα δάνεια αυτά δόθηκε η δυνατότητα να τιτλοποιηθούν με εγγύηση το ακίνητο στο οποίο αναφέρεται το δάνειο και να εισαχθούν στο χρηματιστήριο. Έτσι ένας τίτλος που αναφερόταν σε ένα ακίνητο κατέληξε να έχει ονομαστική αξία πολλαπλάσια της αξίας του ακινήτου. Η συνειδητοποίηση της κατάστασης αυτής το Σεπτέμβριο του 2008 οδήγησε σε κατάρρευση επενδυτικών τραπεζών και σε προβλήματα σε όσες τράπεζες είχαν στο χαρτοφυλάκιό τους τα συγκεκριμένα χρηματο-οικονομικά προϊόντα, [49], [53], [58].

Από τις ΗΠΑ η κρίση μεταδόθηκε στην Ευρώπη και εξελίχθηκε σε κρίση χρέους (και απροθυμία των διεθνών αγορών να συνεχίζουν να δανείζουν, παρά μόνο με υψηλά και απαγορευτικά επιτόκια) για ευρωπαϊκές χώρες με υψηλό χρέος, χαμηλή ή αρνητική ανάπτυξη, εξαιρετικά αρνητικό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και χαμηλή ανταγωνιστικότητα. Πρώτη στοχοποιήθηκε από τις διεθνείς αγορές η Ελλάδα, η οποία βρέθηκε σε αδυναμία να αναχρηματοδοτήσει το Μάιο του 2010 δανειακές της υποχρεώσεις και αναγκάστηκε να προσφύγει για χρηματοδότηση (τόσο για εξυπηρέτηση δανείων όσο και για εξασφάλιση των ταμειακών αναγκών του ελληνικού κράτους) στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και στις χώρες της Ζώνης του ευρώ. Τα δάνεια που δόθηκαν στη χώρα είχαν ως προαπαιτούμενα τη

δραστική μείωση και εξυγίανση των δημόσιων οικονομικών και δαπανών, τη μείωση του κόστους εργασίας, την αύξηση των δημοσίων εσόδων, κ.λπ., [53], [56].

Οι χρηματο-οικονομικές κρίσεις δεν πρέπει να συγχέονται με τις συνήθεις κυκλικές διακυμάνσεις της οικονομίας, κατά τις οποίες εναλλάσσονται περίοδοι ύφεσης και ανάπτυξης.

2.4. Πλήρης ανταγωνισμός - Μονοπώλιο - Ολιγοπώλιο

Λέμε ότι σε μια αγορά υφίστανται συνθήκες *πλήρους ανταγωνισμού*, όταν *υπάρχει μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που προσφέρουν ένα ομοιογενές αγαθό, οι υπάρχουσες επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να σταματήσουν την παραγωγή, ενώ νέες επιχειρήσεις έχουν δικαίωμα να αρχίσουν την παραγωγή του συγκεκριμένου αγαθού*, [50], [61].

Κύριο χαρακτηριστικό του πλήρους ανταγωνισμού είναι ότι *ο αριθμός των επιχειρήσεων είναι τόσο μεγάλος, ώστε καθεμιά επιχείρηση ξεχωριστά να μη μπορεί με τις ενέργειές της να επιδράσει στη διαμόρφωση της τιμής του αγαθού*.

Μία αγορά χαρακτηρίζεται ως *μονοπωλιακή* όταν *υπάρχει μόνο μια επιχείρηση που παράγει και προσφέρει το προϊόν και ταυτόχρονα υπάρχει έλλειψη στενών υποκατάστατων του προϊόντος*. Ως παράδειγμα μονοπωλιακής επιχείρησης για το 2016 μπορεί να αναφερθεί η περίπτωση των εταιρειών ύδρευσης.

Μία αγορά χαρακτηρίζεται ως *ολιγοπωλιακή* όταν *μία ατομική επιχείρηση δεν μπορεί να ενεργεί ανεξάρτητα από τις άλλες, κάθε δε ενέργειά της επηρεάζει την κατάσταση της αγοράς και συνεπώς και την κατάσταση των άλλων επιχειρήσεων*. Είναι λοιπόν σαφές ότι στην *ολιγοπωλιακή αγορά υπάρχει σοβαρή αλληλεξάρτηση* μεταξύ των επιχειρήσεων που προσφέρουν ένα συγκεκριμένο προϊόν, με συνέπεια μια επιχείρηση πριν προβεί σε κάποια ενέργεια να λαμβάνει οπωσδήποτε υπόψη τις αντιδράσεις των άλλων επιχειρήσεων που παρέχουν αντίστοιχα προϊόντα (π.χ. αγορά κινητής τηλεφωνίας).

Μια αγορά χαρακτηρίζεται ως αγορά *μονοπωλιακού ανταγωνισμού*, όταν:

- i. υπάρχουν τόσες πολλές επιχειρήσεις ώστε κάθε επιχείρηση μπορεί να παίρνει αποφάσεις χωρίς απαραίτητα να συνεκτιμά τις πιθανές αντιδράσεις των άλλων επιχειρήσεων, λείπει δηλαδή το στοιχείο της αλληλεξάρτησης,

ii. το προϊόν κάθε επιχείρησης διαφέρει σε κάτι από τα προϊόντα των άλλων επιχειρήσεων. Η διαφορά μπορεί να είναι σημαντική, ασήμαντη ή ακόμη και φανταστική.

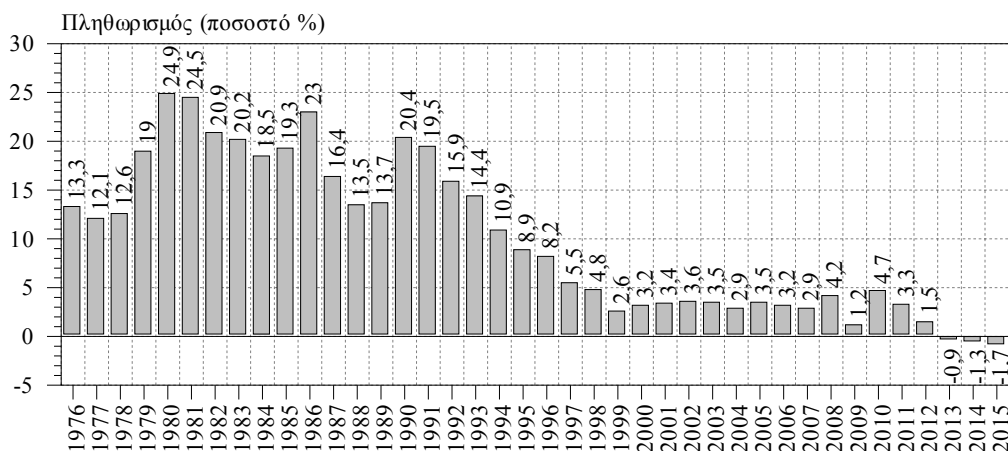
Οι περισσότεροι τομείς της αγοράς των μεταφορών αποτελούν το 2016 ολιγοπώλια, καθώς μια μεταφορική υπηρεσία προσφέρεται συνήθως από 2-3 επιχειρήσεις. Αυτό ισχύει σαφώς για τις αεροπορικές μεταφορές εσωτερικού και τη θαλάσσια ακτοπλοΐα. Στις αεροπορικές μεταφορές εξωτερικού, αρκετοί προορισμοί έχουν χαρακτηριστικά ανταγωνιστικής αγοράς, ενώ άλλοι αποτελούν ολιγοπώλια ή μονοπώλια. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές μετασχηματίζονται βαθμιαία από μονοπωλιακή σε ολιγοπωλιακή αγορά, οι αστικές μεταφορές (λεωφορεία, μετρό) αποτελούν μονοπώλιο όπως επίσης και οι τακτικές λεωφορειακές γραμμές. Τέλος, οι μικρές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών αποτελούν αγορά μονοπωλιακού ανταγωνισμού.

2.5. Πληθωρισμός

Ο *πληθωρισμός* ορίζεται ως το φαινόμενο της *συνεχούς ανόδου του γενικού επιπέδου των τιμών*. Μια οικονομική κατάσταση θεωρείται πληθωριστική όταν υπάρχει τάση για συνεχή αύξηση των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών. Θα πρέπει όμως να ξεχωρίσουμε την περίπτωση όπου παρατηρείται μια και μοναδική αύξηση των τιμών χωρίς τάση για περαιτέρω άνοδο. Η τελευταία αυτή περίπτωση δεν θεωρείται πληθωρισμός.

Ο πληθωρισμός χαρακτηρίζεται ως *έρπων*, όταν έχει τιμές μικρότερες από 3%, *καλπάζων* όταν έχει υψηλότερες και διαρκώς αυξανόμενες τιμές, *στασιμοπληθωρισμός* όταν συνυπάρχουν υψηλός πληθωρισμός και αυξανόμενη ανεργία και *αποπληθωρισμός* όταν έχει αρνητικές τιμές. Ο αποπληθωρισμός (deflation), που συμβαίνει όταν η αυξανόμενη προσφορά δεν μπορεί να απορροφηθεί από την εξαιρετικά ασθενή ζήτηση, δεν πρέπει να συγχέεται με τον *αντιπληθωρισμό* (disinflation), που συνίσταται σε αντιστροφή των πληθωριστικών πιέσεων, [60].

Δίνουμε στο Σχ. 2.2 την εξέλιξη του πληθωρισμού στην Ελλάδα τα τελευταία 40 χρόνια. Το επίπεδο πληθωρισμού αντανακλάται στα επιτόκια τραπεζικών καταθέσεων, που επηρεάζονται όμως και από την προσφορά-ζήτηση χρήματος, το επίπεδο ρυθμίσεων, κ.λπ.



Σχήμα 2.2. Εξέλιξη του πληθωρισμού στην Ελλάδα, [57].

2.6. Οικονομική των επιχειρήσεων

Η επιχείρηση ορίζεται ως το οργανωτικό και φυσικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο γίνεται διαρκής και συστηματικός συνδυασμός των συντελεστών της παραγωγής κατά τέτοιο τρόπο, ώστε από την παραγωγή υλικών αγαθών και την παροχή υπηρεσιών, που συμβάλλουν άμεσα ή έμμεσα στην ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών, να πραγματοποιούνται πλεονάσματα-κέρδη που περιέρχονται στους φορείς της, [52].

Με κριτήριο το αντικείμενο δράσης τους, το είδος δηλαδή της οικονομικής δραστηριότητας που ασκούν, οι επιχειρήσεις διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες, [52], [61]:

- i. Επιχειρήσεις πρωτογενούς παραγωγής. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι επιχειρήσεις που με διάφορες τεχνικές και μεθόδους αποσπούν από τη φύση πρώτες ή βοηθητικές ύλες ή και έτοιμα για κατανάλωση αγαθά. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι γεωργικές, κτηνοτροφικές, αλιευτικές, κ.λπ., επιχειρήσεις.
- ii. Επιχειρήσεις δευτερογενούς παραγωγής. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι επιχειρήσεις που επεξεργάζονται πρωτογενή ή ήδη επεξεργασμένα υλικά και προϊόντα, με σκοπό την παραγωγή ενδιάμεσων ή τελικών αγαθών. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι επιχειρήσεις μεταποίησης (βιομηχανία – βιοτεχνία), οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις, κ.λπ.
- iii. Επιχειρήσεις τριτογενούς παραγωγής. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι επιχειρήσεις που μεσολαβούν μεταξύ επιχειρήσεων (όλων των κατηγοριών) ή και μετα-

ξύ επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών και κατανάλωσης, συμβάλλοντας στη διακίνηση πρώτων και βοηθητικών υλών, έτοιμων και ημιέτοιμων προϊόντων. Επιχειρήσεις τριτογενούς παραγωγής είναι κυρίως οι εμπορικές επιχειρήσεις.

Στις επιχειρήσεις τριτογενούς παραγωγής υπάγονται κατά την κλασσική διάκριση και οι επιχειρήσεις παροχής κάθε είδους υπηρεσιών, όπως οι ασφαλιστικές, οι μεταφορικές, οι ξενοδοχειακές, οι τραπεζικές κ.λπ. Σύμφωνα όμως με μια άλλη διάκριση, η τελευταία κατηγορία επιχειρήσεων αποτελεί τις επιχειρήσεις *τεταρτογενούς* παραγωγής. Στο βιβλίο αυτό θα ακολουθήσουμε την κλασσική υπαγωγή τόσο των εμπορικών όσο και των επιχειρήσεων παροχής κάθε είδους υπηρεσιών στον τριτογενή τομέα.

Οι επιχειρήσεις μεταφορών αποτελούν επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα.

2.7. Νομική μορφή των επιχειρήσεων

Η επιλογή της *νομικής μορφής* της επιχείρησης αποτελεί απόφαση αυξημένης σημασίας και μαζί με την επιλογή του τόπου εγκατάστασης και την απόφαση για την οργανωτική δομή της επιχείρησης καθορίζει σε σημαντικό βαθμό την πορεία της επιχείρησης. Η επιλογή της νομικής μορφής της επιχείρησης έχει συνέπειες σ' ό,τι αφορά, [239]:

- τα όρια της οικονομικής ευθύνης των φορέων της επιχείρησης,
- τη διοικητική εξουσία στην επιχείρηση,
- τον τρόπο διανομής των πλεονασμάτων,
- την υποχρέωση δημοσίευσης στοιχείων,
- τη φορολογική αντιμετώπιση της επιχείρησης,
- την πρόσβαση της επιχείρησης σε πηγές εξωτερικής χρηματοδότησης.

Με βάση την ελληνική νομοθεσία οι επιχειρήσεις διακρίνονται σε ατομικές και εταιρικές. Οι εταιρικές επιχειρήσεις διακρίνονται σε εταιρείες προσώπων και εταιρείες κεφαλαίων.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα των *ατομικών* επιχειρήσεων είναι η ταύτιση του φορέα της επιχείρησης, δηλαδή του επιχειρηματία-ιδιοκτήτη της, με την επιχείρηση. Είναι η μορφή επιχειρήσεων που συναντά κανείς συχνότερα στην Ελλάδα, όπως τα περισσότερα καταστήματα, οι ελεύθεροι επαγγελματίες, κ.λπ.

Εταιρεία είναι η ένωση προσώπων που συντελείται με δικαιοπραξία και με στόχο την επιδίωξη κοινού σκοπού. Δικαιοπραξία πάλι είναι η δήλωση βουλήσεως ορισμένου προσώπου που γίνεται για να παραχθεί ορισμένο έννομο αποτέλεσμα. Οι κυριότερες μορφές εταιρειών του ελληνικού εμπορικού δικαίου είναι, [239]:

- ♦ η *ομόρρυθμη* εταιρεία. Αποτελεί το γνήσιο τύπο προσωπικής εταιρείας, στην οποία όλοι οι εταίροι ευθύνονται προσωπικά, απεριόριστα και εις ολόκληρον για τις υποχρεώσεις της εταιρείας,
- ♦ η *ετερόρρυθμη* εταιρεία. Είναι επίσης προσωπική εταιρεία, εμφανίζει όμως και κάποια κεφαλαιουχικά στοιχεία. Στην ετερόρρυθμη εταιρεία, ένας τουλάχιστον εταίρος, που καλείται ομόρρυθμος εταίρος, ευθύνεται προσωπικά, απεριόριστα και εις ολόκληρον για τις εταιρικές υποχρεώσεις. Οι εταίροι που δεν ευθύνονται εις ολόκληρον καλούνται ετερόρρυθμοι και η ευθύνη τους δεν ξεπερνά το ποσό της εισφοράς τους στην εταιρεία. Οι ετερόρρυθμοι εταίροι αποτελούν συνήθως τους χρηματοδότες της ετερόρρυθμης εταιρείας,
- ♦ η *ανώνυμη* εταιρεία. Έχει γνήσιο κεφαλαιακό χαρακτήρα και αποτελεί τον κατ' εξοχήν τύπο εταιρείας για συγκέντρωση μεγάλου κεφαλαίου. Το κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας διαιρείται σε ίσα μερίδια, τα οποία ονομάζονται μετοχές και μπορούν να μεταβιβασθούν ευχερώς. Η προσωπική ευθύνη των εταίρων περιορίζεται στο ποσόν που αντιστοιχεί στις μετοχές τους. Η ίδρυση ανώνυμης εταιρείας απαιτεί πολλές διατυπώσεις και μεταξύ αυτών έγκριση του οικονομικού υπουργείου που ρυθμίζει θέματα λειτουργίας της αγοράς. Η δραστηριότητα της ανώνυμης εταιρείας ασκείται από τη γενική συνέλευση των μετόχων, το διοικητικό συμβούλιο και τους ελεγκτές,
- ♦ η εταιρεία *περιορισμένης ευθύνης*. Στη μορφή αυτή εταιρείας επικρατεί ο κεφαλαιακός χαρακτήρας, συνυπάρχει όμως και το προσωπικό στοιχείο. Η εταιρική ιδιότητα είναι ελεύθερα μεταβιβάσιμη, αλλά δεν μπορεί να ενσωματωθεί σε μετοχές. Κάθε εταίρος, ανεξάρτητα από το ύψος της συμμετοχής του, έχει δικαίωμα να συμμετέχει στις υποθέσεις της εταιρείας.

2.8. Διάκριση των επιχειρήσεων ανάλογα με τη σύνθεση του κόστους

Ανάλογα με την σύνθεση του κόστους παραγωγής των προϊόντων ή των υπηρεσιών που προσφέρουν, μπορούμε να διακρίνουμε επιχειρήσεις:

- *εντάσεως εργασίας*, όταν επιβαρύνονται κυρίως από δαπάνες για την αμοιβή της εργασίας,
- *εντάσεως κεφαλαίου*, όταν επιβαρύνονται κυρίως από δαπάνες εξασφάλισης και εξυπηρέτησης κεφαλαίου.

Υπάρχουν και μερικότερες διακρίσεις, μία από τις οποίες είναι οι επιχειρήσεις εντάσεως κόστους μεταφορών, όταν επιβαρύνονται κυρίως από μεταφορικές δαπάνες.

Οι επιχειρήσεις μεταφορών είναι εντάσεως εργασίας.

2.9 Οι επιχειρήσεις μεταφορών, το εσωτερικό και εξωτερικό τους περιβάλλον

Κάθε επιχείρηση μεταφορών, όσο μικρή κι αν είναι, πρέπει πάντοτε να μελετάται και αντιμετωπίζεται ως *σύστημα*, του οποίου οι συνιστώσες (τεχνολογία, προσωπικό, οργάνωση, εμπορική και τιμολογιακή πολιτική, κ.λπ.) πρέπει να οργανώνονται και προσαρμόζονται διαρκώς σε συνάρτηση με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες της οικονομίας και κοινωνίας. Διακρίνουμε συνήθως το οικονομικό περιβάλλον μιας επιχείρησης μεταφορών σε *εσωτερικό* (που είναι οι συνιστώσες της ίδιας της επιχείρησης και οι σχέσεις με τους ανταγωνιστές της, ο,τιδήποτε δηλαδή αφορά τη συγκεκριμένη αγορά) και *εξωτερικό* (που είναι όλες οι εξωτερικές προς την εταιρεία δραστηριότητες και καταστάσεις που την επηρεάζουν), [52], [54]. Το Σχ. 2.3 δίνει το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας, [32].

Η διαχείριση μιας επιχείρησης μεταφορών πρέπει να γίνεται με σαφή ιεράρχηση στόχων – προτεραιοτήτων αλλά και κατανόηση του βαθμού επιρροής κάθε συνιστώσας του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος. Δεν πρέπει να υπερτονίζεται η σημασία της τεχνολογίας (που αποτελεί υποκείμενη δραστηριότητα ως προς την οικονομία) αλλά και της οικονομίας (που αποτελεί υποκείμενη δραστηριότητα ως προς τη νομοθεσία, την πολιτική, το περιβάλλον). Για να αποτραπούν καταστάσεις αντιφάσεων και αντικρουόμενων επιλογών, διαχωρίζουμε συνήθως:

- ♦ τις αποφάσεις *στρατηγικού* χαρακτήρα, που αφορούν κρίσιμους βασικούς προσανατολισμούς της επιχείρησης μεταφορών, όπως ο συντελεστής έσοδα / δαπάνες, το ποσοστό συμμετοχής στην αγορά, ο όγκος του μεταφορικού έργου, κ.λπ.,
- ♦ τις αποφάσεις *τακτικού* χαρακτήρα, που αφορούν ουσιώδη (πλην όμως υποκείμενα ως προς τις επιλογές στρατηγικού χαρακτήρα) ζητήματα, όπως η τεχνολογία, το προσωπικό, η οργάνωση, η εμπορική πολιτική, κ.λπ.



Σχήμα 2.3. Το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον μιας αεροπορικής εταιρείας.

Η διαρκής προσαρμογή στις απαιτήσεις του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μπορεί να επιχειρηθεί με επάλληλα βήματα, όπως η περιοδική (π.χ. ανά εξάμηνο) σύγκριση μεταξύ επιτυγχανόμενου αποτελέσματος και τεθέντων στόχων, ο εντοπισμός των αποκλίσεων και των αιτιών τους, η επιλογή των απαραίτητων προσαρμογών. Αν παρά τις αποφάσεις τακτικού χαρακτήρα εξακολουθούν να υφίστανται ουσιώδεις αποκλίσεις μεταξύ στόχων – πραγματικότητας, τότε πρέπει να γίνει επαναπροσανατολισμός των επιλογών στρατηγικού χαρακτήρα.

Οι περισσότερες όμως επιχειρήσεις μεταφορών έχουν εξαιρετικά σύνθετες δραστηριότητες, που συχνά συντίθενται από επιμέρους καταστάσεις εντελώς διαφορετικής φύσης (π.χ. σε μια αεροπορική εταιρεία οι δραστηριότητες συντήρησης αεροσκαφών και marketing). Γι' αυτό και ενδείκνυται να διαχωρισθούν οι δραστηριότητες μιας επιχείρησης μεταφορών σε ξεχωριστές και ομοιογενείς ενότητες, που καλούνται συχνά *επιχειρησιακές μονάδες* (business units).

2.10 Η παγκοσμιοποίηση και οι επιπτώσεις στις μεταφορές

Ένα από τα χαρακτηριστικά του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος που επηρεάζει καθοριστικά τις εξελίξεις τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο είναι η *παγκοσμιοποίηση*, όρος που χρησιμοποιείται εκτεταμένα μετά το 1983. Η χρήση

ωστόσο του όρου δεν είναι μονοσήμαντη. Για ορισμένους η παγκοσμιοποίηση αποτελεί θρίαμβο των αγορών και των ελεύθερων συναλλαγών, για κάποιους την εποχή της πληροφορίας και του διαδικτύου, για μερικούς *ισοπεδωτικό παράγοντα* στον πολιτισμό και την παράδοση, για άλλους τη *νίκη των πολυεθνικών και εταιρειών συμμετοχών* επί των κυβερνήσεων, για τους διαδηλωτές τέλος το νέο εχθρό—φάντασμα, [62].

Αγνοείται ωστόσο ότι η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και των ανταλλαγών είναι μια *πανάρχαια διαδικασία*, από τη στιγμή που ο πρωτόγονος άνθρωπος αναζήτησε πιο πέρα, πιο μακριά τις πρώτες ύλες, τους αγοραστές των προϊόντων του, τα εργατικά χέρια. Οι επικοινωνίες κάθε μορφής (διαδίκτυο, μεταφορές, τηλεματική, κ.λπ.) δίνουν πλέον τη δυνατότητα και στα πιο απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη να επικοινωνούν μεταξύ τους σαν να βρίσκονται δίπλα. Κυρίαρχες στην παγκόσμια σκηνή αναδεικνύονται οι επιχειρήσεις, που προσπαθούν να συμπίεσουν το κόστος παραγωγής και να αυξήσουν την πελατεία τους. Ο καθένας αναζητεί το *συγκριτικό του πλεονέκτημα*, που θα του επιτρέψει να κυριαρχήσει.

Σύμφωνα με μία σκέψη (Theodore Levitt, 1983) η παγκοσμιοποίηση υποδηλώνει τη *σύγκλιση των αγορών και τεχνολογιών σε παγκόσμιο επίπεδο*, όπου οι επιχειρήσεις παράγουν περίπου το ίδιο προϊόν, με τον ίδιο τρόπο παντού και για να αυξήσουν τα κέρδη τους αναζητούν σε παγκόσμιο επίπεδο τα κατάλληλα στελέχη. Σύμφωνα με μια πιο διευρυμένη άποψη (Kenich Ohmae) η παγκοσμιοποίηση αφορά το σύνολο των αλυσίδων παραγωγής-δημιουργίας προστιθέμενης αξίας και περιλαμβάνει την έρευνα και ανάπτυξη, την τεχνολογία, την παραγωγή, την εμπορία, τις μεταφορές, τις χρηματιστηριακές συναλλαγές. Έτσι η *παγκοσμιοποίηση συνιστά μια μορφή διαχείρισης και οργάνωσης σε παγκόσμια κλίμακα αντίστοιχη με αυτή των πολυεθνικών εταιρειών*, [62].

Ένας πιο πολιτικός ορισμός προσδιορίζει την παγκοσμιοποίηση ως διαδικασία όπου οι μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις τείνουν να επαναπροσδιορίσουν προς ίδιον όφελος τους κανόνες οργάνωσης της διεθνούς οικονομίας και τάξης, που παλιότερα προσδιορίζονταν κυρίως από τα κράτη-έθνη.

Τέλος η παγκοσμιοποίηση συνιστά σαφώς ρήξη με το παρελθόν. Οι εθνικές οικονομίες επαναδιαρθρώνονται στα πλαίσια και με βάση τους προσανατολισμούς-επιταγές της παγκόσμιας οικονομίας και όχι τους στόχους του κράτους-έθνους ή πολύ περισσότερο του μεμονωμένου ατόμου.

Συχνά οι οργανωτικές δομές των κρατών και διακρατικών οργανισμών δεν παρακολουθούν και δεν προσαρμόζονται στα πραγματικά δεδομένα της κοινωνίας και της

οικονομίας. Έτσι τις έξι τελευταίες δεκαετίες το παγκόσμιο εμπόριο αναπτυσσόταν με ρυθμούς τριπλάσιους ως προς το παγκόσμιο ακαθάριστο εθνικό προϊόν, [49], [51], [59]. Υπό το πρίσμα αυτό η παγκοσμιοποίηση αποτελεί μια φυσική παγκόσμια τάση.

Τρεις είναι οι σημαντικότερες κινητήριες δυνάμεις της παγκοσμιοποίησης σήμερα: η *τεχνολογική επανάσταση*, οι *διεθνείς κεφαλαιαγορές* και τέλος η *πολιτική δύναμη* των Ηνωμένων Πολιτειών. Κάποιας μορφής παγκοσμιοποίηση γνώρισε ο κόσμος και παλαιότερα, στα πλαίσια αυτοκρατοριών όπως η Περσική, η Μακεδονική, η Ρωμαϊκή και πιο πρόσφατα η Βρετανική.

Η βαθμιαία αποδυνάμωση των εθνικών συνόρων δημιουργεί πολλές *ευκαιρίες*, ταυτόχρονα όμως και *κινδύνους*. Οι μεγάλες αγορές και η αυξανόμενη οικονομική αποτελεσματικότητα συνοδεύονται από *διεύρυνση των ανισοτήτων*, *αλόγιστη χρήση φυσικών πόρων* και καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος. Τίθεται έτσι θέμα *συλλογικής διαχείρισης* σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η παγκοσμιοποίηση επηρεάζει καθοριστικά τον τομέα των μεταφορών, καθώς επιβάλλει τόσο στις κυβερνήσεις όσο και σε διακρατικούς οργανισμούς (Ευρωπαϊκή Ένωση, κ.λπ.) περιβάλλον λειτουργίας *ανταγωνιστικό*, *μείωση* των κρατικών *παρεμβάσεων* και *επιδότησεων*, *ευελιξία* στην οργάνωση και τιμολόγηση, *δημιουργία νέων προϊόντων* που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της αγοράς, [54], [59]. Ορισμένες από τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης στις μεταφορές, που αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια του βιβλίου, είναι:

- ♦ απελευθέρωση από τους ρυθμιστικούς μηχανισμούς (βλ. παρακάτω παραγρ. 2.11 και παραγρ. 11.3),
- ♦ μείωση κρατικών επιδοτήσεων και ιδιωτικοποίηση (βλ. παραγρ. 2.11.2),
- ♦ συμμαχίες και συνεργασίες (ιδίως στις αεροπορικές μεταφορές), (βλ. Κεφ.11, παραγρ. 11.6.4).
- ♦ μετεγκατάσταση επιχειρήσεων σε χώρες χαμηλού κόστους εργασίας.

2.11. Κρατικά μονοπώλια, απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση

2.11.1. Ορισμός και συνέπειες της απελευθέρωσης

Μετά το 1950 ακολούθησαν τρεις δεκαετίες κρατικού προστατευτισμού, κατά τις οποίες οι μεταφορές αποτέλεσαν παγκοσμίως εργαλείο άσκησης της κοινωνικής και οικονομικής πολιτικής του κράτους.

Ήδη όμως από την οικονομική κρίση του 1973 διαφαίνονται τα *μειονεκτήματα* των κρατικών επιχειρήσεων μεταφορών: ακαμψία, δυσκολία προσαρμογής, υψηλό κόστος, [55].

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 η απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση εμφανίζονται ως μέσα αντιμετώπισης των προβλημάτων των μεγάλων κρατικών επιχειρήσεων.

Η *απελευθέρωση* (liberalisation) είναι μια οικονομικο-πολιτική θεωρία, σύμφωνα με την οποία οι δυνάμεις της αγοράς μπορούν να ρυθμίζουν αποτελεσματικά τη λειτουργία της οικονομίας, ενώ το κράτος πρέπει να εμπλέκεται όσο λιγότερο γίνεται. Εργαλεία για την επίτευξη της απελευθέρωσης μιας αγοράς είναι η *άρση* ή ο περιορισμός των διαφόρων *ρυθμίσεων* (deregulation), που μπορούν να αφορούν, π.χ., την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά και τον τρόπο λειτουργίας τους, τη *διαμόρφωση* της εμπορικής και τιμολογιακής πολιτικής *χωρίς περιορισμούς*, κ.λπ. Δεν είναι πάντως σαφές αν η απελευθέρωση αποτελεί ιδεολογία, οικονομική θεωρία ή την πολιτική του πιο ισχυρού, συχνά και τα τρία.

Οι επιπτώσεις της απελευθέρωσης μπορούν να αφορούν:

- την *αγορά*: ένταση του ανταγωνισμού, μείωση τιμών κυρίως στους άξονες με υψηλό φόρτο. Υπάρχει ωστόσο ο κίνδυνος αυξήσεων τιμών για περιοχές χαμηλής ζήτησης καθώς και ο κίνδυνος πολιτικής dumping,
- την *απασχόληση*: απώλεια θέσεων εργασίας στις κρατικές επιχειρήσεις, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις νέες εταιρείες που θα εισέλθουν στην αγορά. Το συνολικό ισοζύγιο είναι συνήθως αρνητικό,
- επιπτώσεις *μακρο-οικονομικές*: μείωση κρατικών δαπανών, ιδιωτικές επενδύσεις, κ.λπ.

Οι *αρνητικές* συνέπειες της απελευθέρωσης αφορούν κυρίως:

- τις δραστηριότητες *ελλειμματικού* χαρακτήρα που διατρέχουν τον κίνδυνο να εγκαταλειφθούν. Σε μια απελευθερωμένη αγορά πάντως είναι δυνατή η διατήρηση επιδοτήσεων ορισμένων μεταφορικών υπηρεσιών,
- την *απασχόληση* και τις *μειώσεις αμοιβών*. Ρυθμιστικός είναι εδώ ο ρόλος του κράτους.

Η *ισορροπία της απελευθερωμένης αγοράς* δεν μπορεί να αφεθεί μόνο στον ιδιωτικό τομέα. Οι μεταφορές δεν αποτελούν αγορά πλήρους ανταγωνισμού κι έτσι αναδεικνύεται πάλι ο κρίσιμος ρόλος του κράτους. Οι υποδομές (κατασκευή, συντή-

ρηση) μπορούν να ανήκουν στο κράτος ή να εκχωρηθεί η λειτουργία τους για συγκεκριμένη περίοδο σε ιδιώτη, υπό σαφείς όμως όρους προστασίας του δημοσίου συμφέροντος. Ακόμη θα πρέπει να αποτραπεί ο έλεγχος της αγοράς από μία ή δυο εταιρείες (αντιμονοπωλιακοί νόμοι). Ωστόσο είναι ασαφή τα όρια ελέγχου (συγχωνεύσεις, απορρόφηση, κ.λπ.).

Η απελευθέρωση αναδεικνύει ένα νέο ρόλο του κράτους, που ακόμη κι αν συνεχίσει να είναι ιδιοκτήτης ορισμένων επιχειρήσεων μεταφορών, αποκτά ρόλο ελεγκτή και ρυθμιστή στην αγορά των μεταφορών, καθορίζει τους κανόνες ανταγωνισμού και διασφαλίζει την προστασία των καταναλωτών. Ορισμένες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (υπηρεσίες κοινωνικές, περιοχές πτωχές, περιφερειακή ανάπτυξη) μπορούν να συνεχίσουν να υφίστανται. Το κράτος θα καταβάλλει στην επιχείρηση μεταφορών την απώλεια εσόδων από την πραγματοποίηση των συγκεκριμένων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2.11.2. Απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση

Είναι σκόπιμο να αντιδιασταλεί η απελευθέρωση από την ιδιωτικοποίηση.

Η *απελευθέρωση* συνιστά *κατάργηση κρατικών μονοπωλίων* και έχει ως συνέπεια την *είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά*. Παραμένει η δυνατότητα διατήρησης του δημόσιου χαρακτήρα των επιχειρήσεων μεταφορών (προϋπόθεση η ανταγωνιστικότητα).

Η *ιδιωτικοποίηση* συνίσταται σε αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος (δημόσιο → ιδιώτες) και μπορεί να γίνει και σε μη απελευθερωμένη αγορά. Από μόνη η ιδιωτικοποίηση μειώνει τις κρατικές δαπάνες, δίνει ευκαμνία στην επιχείρηση, αλλά δεν επηρεάζει τους μηχανισμούς της αγοράς (βλ. και παραγρ. 11.6.6.).

2.11.3. Προϋποθέσεις λειτουργίας μιας απελευθερωμένης αγοράς

Ορισμένοι θεωρούν ότι η απελευθερωμένη αγορά είναι ένας οικονομικός χώρος *laissez-faire* και *laissez-passer*. Αυτό όμως είναι παντελώς ανακριβές. Η απελευθερωμένη αγορά απαιτεί και αυτή ένα (προφανώς χαμηλό) *επίπεδο ρυθμίσεων*, που όμως δεν κάνει συμβιβασμούς στις εξής τρεις ουσιώδεις παραμέτρους εισόδου μιας επιχείρησης στην αγορά: *ασφάλεια, ελάχιστη ποιότητα υπηρεσίας, ελάχιστες χρηματοοικονομικές προϋποθέσεις* (βλ. και παραγρ. 11.3).

2.11.4. Ο Ρυθμιστικός Φορέας

Η λειτουργία και ο έλεγχος των ρυθμίσεων μιας απελευθερωμένης αγοράς υπό καθεστώς ανταγωνισμού, που πριν ήταν μονοπώλιο και ρυθμιζόταν από το κράτος, γίνεται από μια αρχή που καλείται *Ρυθμιστικός Φορέας* (ή *Ρυθμιστική Αρχή* ή *Ρυθμιστής*), ο οποίος εποπτεύει την αγορά και την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού, λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία των καταναλωτών και μεριμνά για την ασφάλεια και την ύπαρξη ενός ελάχιστου επιπέδου προσφερόμενων υπηρεσιών, [54].

Κάθε επιμέρους αγορά (π.χ. σιδηροδρομικές μεταφορές) έχει το δικό της Ρυθμιστικό Φορέα, ο οποίος πρέπει να χαρακτηρίζεται από ανεξαρτησία σε ό,τι αφορά την οργάνωσή του και τη λήψη αποφάσεων. Ο Ρυθμιστικός Φορέας μπορεί να συσταθεί είτε ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή είτε ως αυτόνομος δημόσιος φορέας.

Στο Ρυθμιστικό Φορέα μπορεί να ασκηθεί προσφυγή από οποιονδήποτε (μεταφορέα ή καταναλωτή) θεωρεί ότι έχει υποστεί μη δίκαιη μεταχείριση ή ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με οποιονδήποτε άλλο τρόπο αδικηθεί. Οι αποφάσεις του Ρυθμιστικού Φορέα υπόκεινται σε δικαστική προσφυγή, που μπορεί να ασκηθεί με το ένδικο μέσο της αίτησης ακύρωσης.

2.11.5. Οι μεταφορές υπό καθεστώς ανταγωνισμού

Η εισαγωγή του ανταγωνισμού στις μεταφορές έχει οδηγήσει σε βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και περιστολή κόστους, τόσο από τους υπάρχοντες μεταφορείς (υπό το φόβο εισόδου ανταγωνιστών στην αγορά), όσο και από τους νεοεισερχόμενους μεταφορείς.

Για να αντιμετωπίσει μια επιχείρηση μεταφορών τους κινδύνους κατά τη μετάβαση από τη μονοπωλιακή στην ανταγωνιστική αγορά, θα πρέπει να επιδιώξει το μετασχηματισμό της στις νέες απαιτήσεις και το μεγαλύτερο δυνατό έλεγχο της εσωτερικής αγοράς και της πελατειακής της βάσης.

Η κατάρρευση ωστόσο μιας υπό κρατικό έλεγχο επιχείρησης μεταφορών, που δεν επιβίωσε στον ανταγωνισμό, ενέχει και κινδύνους. Η ολιγοπωλιακή αγορά από ανταγωνιστική μπορεί να γίνει εκ νέου μονοπωλιακή, με τον ιδιώτη πλέον μεταφορέα να ασκεί το μονοπώλιο, υπό σκληρότερους όμως όρους ως προς το πρώην κρατικό μονοπώλιο.