



Οικονομική των Μεταφορών

Ενότητα 10: Μεταφορική Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σωκράτης Μπάσμπας
Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ



Άδειες Χρήσης

1. Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό υπόκειται σε άδειες χρήσης Creative Commons.
2. Για εκπαιδευτικό υλικό, όπως εικόνες, που υπόκειται σε άλλου τύπου άδειας χρήσης, η άδεια χρήσης αναφέρεται ρητώς.



Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης» έχει χρηματοδοτήσει μόνο την αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



Περιεχόμενα ενότητας (1/2)

1. Η ενοποίηση της αγοράς.
2. Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
3. Στόχοι και περιορισμοί μιας κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Ε.Ε.
4. Περιεχόμενο και εξέλιξη της Κοινής πολιτικής μεταφορών.
5. Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές.



Περιεχόμενα ενότητας (2/2)

6. Επιπτώσεις από την ενοποίηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.
7. Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές.
8. Επιπτώσεις της ενοποίησης των αεροπορικών μεταφορών.
9. Η ενοποίηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
10. Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα.
11. Στόχοι της ενοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών.
12. Προοπτικές της απελευθέρωσης στην Ελλάδα.



Σκοποί ενότητας

Η ενότητα εισάγει τον ενδιαφερόμενο/ η σε θέματα που αφορούν σε:

- i. Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές.
- ii. Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές.
- iii. Η ενοποίηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
- iv. Προοπτικές της απελευθέρωσης στην Ελλάδα.





ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΝΟΙΧΤΑ
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΑ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ



Εισαγωγή στο Μάθημα Οικονομική των Μεταφορών

Η ενοποίηση της αγοράς (1/6)

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

- Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, στην οποία αντικατοπτρίζεται η βούληση των χωρών-μελών της κοινότητας για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, είναι το αποτέλεσμα στο οποίο κατέληξε το Συμβούλιο μετά από μακρές συζητήσεις πάνω στη Λευκή Βίβλο.
- Η Λευκή Βίβλος, που δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 1985 στην πρώτη της έκδοση, αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια για την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε.



Η ενοποίηση της αγοράς (2/6)

- Οι στόχοι της είναι:
 - Άρση όλων των φυσικών, τεχνικών και δημοσιονομικών εμποδίων, που θέτουν φραγμούς στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών, υπηρεσιών, κεφαλαίων και ατόμων στον κοινοτικό χώρο.
 - Η υλοποίηση των πιο πάνω στόχων με συγκεκριμένα μέτρα: προετοιμασία, συζήτηση, υιοθέτηση και εφαρμογή 300 περίπου νομοθετικών πράξεων, με τις οποίες αίρονται τα εμπόδια που διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν.
 - Υιοθέτηση χρονοδιαγράμματος για την υλοποίηση των νομοθετικών πράξεων.



Η ενοποίηση της αγοράς (3/6)

- Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η άρση των πιο πάνω εμποδίων σημαίνει και κατάργηση των εσωτερικών συνόρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η κατάργηση όμως των εσωτερικών συνόρων δεν είναι θέμα μόνο οικονομικό, αλλά και πολιτικό.
- Αυτό σημαίνει ότι η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε. προϋποθέτει παράλληλα και κάποιας μορφής χαλάρωση των εμποδίων, που συνεπάγεται η ύπαρξη των εθνικών συνόρων μεταξύ των χωρών-μελών.
- Αυτός είναι και ο σοβαρότερος λόγος για τη μη επίτευξη εξ' ολοκλήρου των στόχων της Λευκής Βίβλου.



Η ενοποίηση της αγοράς (4/6)

- Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε. θα δημιουργήσει ένα πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον που θα προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, όπως:
 - Δημιουργία ενιαίας αγοράς 350 εκατ. καταναλωτών.
 - Εναρμόνιση των συνθηκών λειτουργίας.
 - Αύξηση της αποδοτικότητας μέσω οικονομικών κλίμακας.
 - Αύξηση της παραγωγικότητας, που συνεπάγεται η βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού.
 - Αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος.
 - Διεύρυνση των δυνατοτήτων εργασίας.



Η ενοποίηση της αγοράς (5/6)

- Με αυτόν τον τρόπο αναμένεται να προκύψει πρόσθετο οικονομικό όφελος για την Κοινότητα, που δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί όσο η αγορά της Ε.Ε. είναι διαιρεμένη σε δεκαπέντε εθνικές αγορές (σήμερα 28 εθνικές αγορές).
- Το όφελος αυτό αναμένεται να προκύψει από την κατάργηση των εμποδίων στη διακίνηση του διακοινοτικού εμπορίου.
- Η ύπαρξη των εμποδίων συνεπάγεται κάποιο κόστος για την Κοινοτική οικονομία, το οποίο αντανακλάται στην τιμή/κόστος των προσφερόμενων αγαθών και υπηρεσιών.
- Με την κατάργηση των εμποδίων είναι αναμενόμενο ότι θα μειωθεί άμεσα και έμμεσα το κόστος και συνεπώς και η τιμή των αγαθών και υπηρεσιών που διακινούνται στον Κοινοτικό χώρο.
- Η κατάργηση αυτή σημαίνει ότι αποφεύγονται και οι δαπάνες και το κόστος των καθυστερήσεων στα σύνορα.



Η ενοποίηση της αγοράς (6/6)

- Παράλληλα με τα πλεονεκτήματα, η ενοποίηση αναμένεται να παρουσιάσει και σημαντικά μειονεκτήματα, όπως:
 - Διαφορές στην κατανομή του οικονομικού οφέλους ανάμεσα στις χώρες-μέλη της Ε.Ε.
 - Απειλή για τις ανέτοιμες, απροετοίμαστες και ασθενέστερες επιχειρήσεις.
- Σε γενικές γραμμές οι καταναλωτές/ χρήστες, αναμένεται να ωφεληθούν το ίδιο σε όλα τα κράτη-μέλη, δε φαίνεται ότι θα ισχύσει το ίδιο και με τις επιχειρήσεις.
- Σχετικά με τις επιχειρήσεις, αν και δεν υπάρχουν τέτοιας φύσεως εκτιμήσεις, γίνεται δεκτό ότι εκείνες των "κεντρικών" και αναπτυγμένων χωρών της Κοινότητας θα ωφεληθούν από την ενοποίηση περισσότερο από τις επιχειρήσεις των "περιφερειακών" και λιγότερο αναπτυγμένων μελών της Ε.Ε.



Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1/3)

- Ο σκοπός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας είναι "να προάγει στο σύνολο της Κοινότητας, την αρμονική ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων, τη συνεχή και ισόρροπη οικονομική διεύρυνση, την αύξηση της σταθερότητας, την επιτάχυνση της ανόδου του βιοτικού επιπέδου, καθώς και στενότερες σχέσεις μεταξύ των χωρών-μελών".
- Η επίτευξη του βασικού αυτού σκοπού προϋποθέτει την εναρμόνιση της πολιτικής των μεταφορών των μελών της Κοινότητας.
- Η ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών στις μεταφορές, που θα είναι δυνατόν να ανταποκριθεί στις αναμενόμενες μεταφορικές ανάγκες.



Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2/3)

- Οι σημερινές υποδομές προσεγγίζουν σε πολλά σημεία τα όρια των δυνατοτήτων τους.
- Η συμφόρηση της κυκλοφορίας στους εθνικούς αυτοκινητόδρομους, οι καθυστερήσεις, η έλλειψη κοινά αποδεκτών κανόνων και ρυθμίσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η μεγέθυνση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, τα ατυχήματα και οι κίνδυνοι από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων αποτελούν ανισορροπίες που αν δεν αποκατασταθούν έγκαιρα κινδυνεύουν να παρεμποδίσουν την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Βασική φιλοσοφία της κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών είναι ότι η ορθή λειτουργία των αγορών μεταφορών μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της βιώσιμης κινητικότητας.



Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (3/3)

- Ο τομέας των μεταφορών στην Ευρώπη πρέπει να συμπληρώνει την οικονομική και κοινωνική αποστολή του κάτω από τις ευνοϊκότερες περιβαλλοντικές συνθήκες.
- Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά μέτρων που θα ενθαρρύνουν τη χρησιμοποίηση μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον, ασφαλών και με χαμηλή ενεργειακή κατανάλωση.
- Οι θέσεις αυτές είναι η βάση για τη χάραξη κοινής Πανευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών, της οποίας οι αρχές θα είναι:
 - Η διασφάλιση της ελεύθερης συμμετοχής όλων στην Ευρωπαϊκή Αγορά, με την προϋπόθεση ότι πληρούν μια σειρά από σαφή ποιοτικά κριτήρια.
 - Η διασφάλιση της ελευθερίας του "τράνζιτ" με την απρόσκοπτη πρόσβαση των Ευρωπαίων μεταφορέων σε κάθε σημείο του Ευρωπαϊκού χάρτη.
 - Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση του σιδηροδρόμου και των συνδυασμένων μεταφορών, χωρίς να δημιουργούνται τεχνητοί περιορισμοί στις υπόλοιπες μεταφορές.
 - Η προστασία του περιβάλλοντος και η ασφάλεια των μεταφορών.
 - Η δημιουργία ολοκληρωμένου Πανευρωπαϊκού δικτύου υποδομών ισόρροπων, συνεκτικών, διαλειτουργικών και εναρμονισμένων με το περιβάλλον.



Στόχοι και περιορισμοί μιας κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Ε.Ε. (1/5)

- Οι προσπάθειες διαμόρφωσης μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών ξεκινούν ήδη από την εποχή της Ευρωπαϊκής Κοινοπραξίας Άνθρακα και Χάλυβα, η οποία στη Συνθήκη στο Παρίσι, διατύπωσε ρητά κάποιες βασικές απαιτήσεις σχετικά με τη συγκρισιμότητα των μεταφορικών ναύλων για τη μεταφορά άνθρακα και χάλυβα, τη δημοσίευση των ναύλων και τη χρήση διαφορετικών τιμών για ένα μεταβατικό διάστημα, ώσπου να ολοκληρωθεί η πλήρης εναρμόνιση των τιμών.
- Η Συνθήκη της Ρώμης (που υπογράφηκε το 1957) ασχολούνταν με τρία μεταφορικά μέσα (σιδηροδρομικές, οδικές και πλωτές μεταφορές) και τα άρθρα της διατυπώνουν τρεις γενικούς στόχους:
 - Την επιβολή κοινών κανόνων μεταφορών, που να ισχύουν σε όλα τα κράτη-μέλη.
 - Την άρση της πολιτικής διάκρισης τιμών.
 - Απαγόρευση της επιβολής, από ένα κράτος-μέλος, τιμών και συνθηκών που περιλαμβάνουν στοιχεία υποστήριξης και προστασίας μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών στο πλαίσιο της Κοινότητας, εκτός και αν έχει δοθεί άδεια από την κοινότητα.



Στόχοι και περιορισμοί μιας κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Ε.Ε. (2/5)

- Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ε.Ε 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 στο μέλλον, βασίζονται σε 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, καθώς και εκείνες που εξασφαλίζουν τις συνθήκες ανταγωνισμού στην "αγορά" των μεταφορών.



Στόχοι και περιορισμοί μιας κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Ε.Ε. (3/5)

- Παρόλο που η ανάγκη για κοινή πολιτική μεταφορών αναγνωρίστηκε σχετικά νωρίς, η εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής προχώρησε με αργούς ρυθμούς.
- Οι δυσκολίες της επίτευξης μιας κοινής πολιτικής μεταφορών είναι πολυάριθμες.
- Κάθε κράτος μέλος έχει τους δικούς του στόχους μεταφορικής πολιτικής, οι οποίοι πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να εναρμονιστούν με τους κοινούς στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής.
- Επίσης κάθε μέλος χρησιμοποιεί διαφορετικά μέτρα πολιτικής, τα οποία μπορεί να έρχονται σε αντίθεση με τα κριτήρια που ευνοούν το σύνολο της Κοινότητας.



Στόχοι και περιορισμοί μιας κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Ε.Ε. (4/5)

- Οι δυσκολίες στην εφαρμογή μιας κοινής πολιτικής μεταφορών αφορούν στα εξής:
 - Ενώ η αρχική πολιτική της Κοινοπραξίας Άνθρακα και Χάλυβα συγκέντρωνε το ενδιαφέρον της στις σιδηροδρομικές μεταφορές, μια ευρύτερη ευρωπαϊκή πολιτική πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις μορφές μεταφοράς.
 - Υπήρξαν δύο βασικές σχολές σκέψης όσον αφορά τη μεταφορική πολιτική στο πλαίσιο της Κοινότητας (αφενός η «φιλοσοφία των κοινωνικών επιστημών» και αφετέρου η «φιλοσοφία της αγοράς»).
 - Ο σημαντικότερος λόγος για την περιορισμένη υλοποίηση της Κοινής πολιτικής μεταφορών της ΕΟΚ είναι ότι όσα προβλέπονταν από τη 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.
 - Όσον αφορά την περίπτωση των μεσογειακών μελών-κρατών θα πρέπει να σημειωθεί το γεγονός της χαμηλότερης βιομηχανικής τους ανάπτυξης, που έχει συντελέσει και στην εξάρτηση από τις κεφαλαιουχικές μητροπόλεις σε ότι αφορά την εξέλιξη του μεταφορικού τους δικτύου.



Στόχοι και περιορισμοί μιας κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Ε.Ε. (5/5)

- Ειδικά στην περίπτωση της ελληνικής οικονομίας θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή βρίσκεται σε μεγαλύτερη γεωγραφική απόσταση και απομονωμένη από τα υπόλοιπα κράτη μέλη της Κοινότητας, γεγονός που αποτελεί συγκριτικό μειονέκτημα όσον αφορά το μεταφορικό κόστος.
- Οι διαφορές αυτές και η ανισομερής ανάπτυξη των εθνικών μεταφορικών δικτύων αποτελούν βασικό συντελεστή των δυσκολιών που υπάρχουν για την ανάπτυξη ενιαίας μεταφορικής πολιτικής στον ευρωπαϊκό χώρο.



Περιεχόμενο και εξέλιξη της Κοινής πολιτικής μεταφορών (1/5)

- Μέχρι και το 1972, η πολιτική της Ε.Ε. όσον αφορά τις μεταφορές παρουσίαζε μια τάση χάραξης λεπτομερών λειτουργικών οδηγιών.
- Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στις πολιτικές τιμολόγησης και συγκεκριμένα στο σύστημα καθορισμού ανώτατων και κατώτατων ναύλων (forked tariffs).
- Η βασική ιδέα ήταν ότι ο καθορισμός ανώτατων ορίων θα εμπόδιζε τη μονοπωλιακή εκμετάλλευση, ενώ τα κατώτατα όρια τιμών θα εμπόδιζαν κάθε τάση για υπερβολικό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων.
- Από το 1968, ένα τέτοιο πρόγραμμα τιμολόγησης εφαρμόστηκε σε έναν περιορισμένο αριθμό εμπορευμάτων, που διακινούνταν διεθνώς, αλλά η επέκταση αυτού του προγράμματος δεν υλοποιήθηκε ποτέ.



Περιεχόμενο και εξέλιξη της Κοινής πολιτικής μεταφορών (2/5)

- Ο καθορισμός και η υιοθέτηση τέτοιων τιμών αποδείχτηκε αδύνατος και από το 1975 υιοθετήθηκε το σύστημα των απλών τιμών αναφοράς.
- Αρχικά υιοθετήθηκε η υπόθεση ότι η ενδοκοινοτική μεταφορική ικανότητα των οδικών μεταφορών χρειαζόταν μείωση της κρατικής παρέμβασης και των εθνικών πολιτικών προστασίας, για τη διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των μελών.
- Οι υπάρχουσες διμερείς συμφωνίες θεωρήθηκαν υπερβολικά περιοριστικές.
- Άρχισαν να δίνονται κοινές ή ευρωπαϊκές άδειες για φορτηγά αυτοκίνητα με σκοπό την εναρμόνιση στον τομέα των οδικών μεταφορών και την υιοθέτηση ενός συστήματος που θα αντικαθιστούσε τις διμερείς συμφωνίες.



Περιεχόμενο και εξέλιξη της Κοινής πολιτικής μεταφορών (3/5)

- Το σύστημα αυτό δεν επεκτάθηκε, με αποτέλεσμα στο τέλος του 1970, το 95% των ενδοκοινοτικών οδικών μεταφορών να πραγματοποιείται ακόμα με βάση τις διμερείς συμβάσεις.
- Οι περιορισμοί της αρχικής φάσης της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών αναγνωρίστηκαν το 1973.
- Η λεγόμενη "Νέα Ώθηση", που ακολούθησε τη ραγδαία επέκταση του ενδοκοινοτικού εμπορίου και συνέπεσε με την επέκταση της Κοινότητας το 1973, έδωσε έμφαση όχι πλέον στη λεπτομερή ρύθμιση και έλεγχο των μεμονωμένων μεταφορικών μέσων, αλλά στον καθορισμό περισσότερο γενικών κατευθυντήριων γραμμών.
- Η εξέλιξη, παρόλα αυτά, συνέχισε με αργούς ρυθμούς.



Περιεχόμενο και εξέλιξη της Κοινής πολιτικής μεταφορών (4/5)

- Σημαντικές μεταβολές στην πολιτική μεταφορών της Ε.Ε σημειώθηκαν στα μέσα του 1980, όταν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή άρχισε να ασκεί νομικές πιέσεις για την εφαρμογή της Κοινής πολιτικής μεταφορών.
- Η φιλελευθεροποίηση της αγοράς θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών θεωρείται ως επέκταση της μεταφορικής πολιτικής, σε περιοχές που προηγουμένως δε θεωρούνταν ενσωματωμένες στην Κοινή πολιτική μεταφορών.
- Η ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας και η πραγματοποίηση της Κοινής Αγοράς επέβαλαν μέτρα πολιτικής που περιλάμβαναν τη γενική άρση της κρατικής παρέμβασης, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο, από τις περισσότερες μεταφορικές αγορές.



Περιεχόμενο και εξέλιξη της Κοινής πολιτικής μεταφορών (5/5)

- Σε συνδυασμό με αυτά τα μέτρα ρύθμισης, η Ε.Ε. έχει δημιουργήσει το διοικητικό υπόβαθρο που θα βοηθήσει στο συντονισμό των εθνικών επενδύσεων σε μεταφορική υποδομή και στην παροχή επιπρόσθετης χρηματοδότησης για τα προγράμματα που εμπεριέχουν ενδιαφέρον για την Κοινότητα.
- Τα τελευταία χρόνια, σημειώθηκαν σημαντικές εξελίξεις στην περιφερειακή και στην πολιτική υποδομής της Ε.Ε, που είχαν ως αποτέλεσμα την παροχή αξιοσημείωτων χρηματικών ποσών, από οργανισμούς όπως:
 - Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ).
 - Το Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης της Κοινότητας (ΤΠΑΚ), για τη χρηματοδότηση μεταφορικών επενδυτικών προγραμμάτων.



Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές (1/6)

- Τα πιο σημαντικά από τα θέματα των οδικών μεταφορών, στα οποία επέρχονται μεταβολές από την ενοποίηση της αγοράς είναι:
 - ελευθερία κινήσεως (συμπεριλαμβάνεται και το cabotage),
 - είσοδος στο επάγγελμα,
 - δικαίωμα εγκατάστασης,
 - πολιτική κομίστρων, συνθήκες εργασίας,
 - εναρμόνιση φορολογικών επιβαρύνσεων.
- Σχετικά με την ελευθερία κινήσεως αποφασίστηκε η κατάργηση όλων των κοινοτικών και διμερών αδειών μεταφοράς μεταξύ κρατών-μελών.
- Σε ότι αφορά όμως, την άρση των εμποδίων, τα οποία θέτουν φραγμούς στην εκτέλεση μεταφορών μέσα στα εθνικά σύνορα μιας χώρας-μέλους από μη εγκατεστημένους σε αυτή κοινοτικούς μεταφορείς οδικών εμπορευματικών μεταφορών (cabotage), δε σημειώθηκε ιδιαίτερη πρόοδος.



Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές (2/6)

- Σε ότι αφορά την είσοδο στο επάγγελμα, σχετικές είναι οι ρυθμίσεις που αφορούν την απόκτηση της ιδιότητας του μεταφορέα στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και ρυθμίσεις σχετικά με την αναγνώριση διπλωμάτων και άλλων τίτλων οδικών μεταφορών.
- Σύμφωνα με την Οδηγία 74/561/ΕΟΚ τρεις είναι οι προϋποθέσεις που τίθενται για να αποκτήσει κανείς την ιδιότητα του μεταφορέα: **αξιοπιστία, οικονομική επιφάνεια και επαγγελματική ικανότητα.**
- Σε ότι αφορά την Ελλάδα η εγκατάσταση επιχειρήσεων μεταφορών χωρίς δικά τους μεταφορικά μέσα -κυρίως επιχειρήσεων διαμεταφορών- ήταν και εξακολουθεί να είναι ελεύθερη.



Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές (3/6)

- Η εναρμόνιση της τιμολογιακής πολιτικής αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την πραγματοποίηση της Κοινής πολιτικής μεταφορών.
- Υπάρχουν δύο διαφορετικά συστήματα τιμολόγησης:
 - Το σύστημα του καθορισμού "ανώτατων και κατώτατων τιμών" ή αμφι-οριακό κόμιστρο, και
 - Το σύστημα των ενδεικτικών κομίστρων με τη μορφή του κομίστρου αναφοράς.
- Η ισχύς των δύο συστημάτων αντανακλά τα διαφορετικά συμφέροντα και τις διαφορετικές σκοπιές, από τις οποίες αντιμετωπίζεται από τις χώρες-μέλη το θέμα της διαμόρφωσης των ναύλων στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.



Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές (4/6)

- Με το σύστημα καθορισμού ορίων στα ναύλα εισάγεται κάποια σταθερότητα στην αγορά, γιατί απαγορεύεται ο αθέμιτος ανταγωνισμός, αλλά και η μονοπωλιακή εκμετάλλευση και εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, αφού στο "μέσο" κόστος μεταφοράς περιλαμβάνεται και ένα λογικό ποσοστό κέρδους.
- Με το κόμιστρο αναφοράς ενισχύονται ο ανταγωνισμός και το κίνητρο για τη μείωση του κόστους και την αύξηση της παραγωγικότητας.
- Το κόμιστρο αναφοράς, αποτελεί απλώς σημείο αναφοράς, που δε δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη για τους ναύλους που θα συμφωνήσουν, αλλά αποτελεί μια ισχυρή ένδειξη για το επίπεδο στο οποίο θα διαμορφωθούν αυτοί, ώστε να εξασφαλισθεί η επιβίωση των επιχειρήσεων μεταφορών και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ τους.



Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές (5/6)

- Στην Ελλάδα, τα κόμιστρα καθορίζονται ως αμφιοριακά για τις εθνικές μεταφορές, ενώ στις διεθνείς μεταφορές της χώρας, ισχύει το κόμιστρο αναφοράς.
- Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας επιδιώκονται κυρίως η εναρμόνιση και βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας.
- Έμφαση δίνεται στις ώρες εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών των οχημάτων.
- Σε ότι αφορά τις συνθήκες εργασίας η Ελλάδα είναι πλήρως εναρμονισμένη με ορισμένες από τις κοινοτικές διατάξεις, ενώ σε άλλες υπάρχουν διαφορές.



Η ενοποίηση στις οδικές μεταφορές (6/6)

- Η φορολογική εναρμόνιση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση τόσο για την εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού στον Κοινοτικό χώρο, όσο και για τον καταλογισμό του κόστους της σχετικής υποδομής στους χρήστες, ανάλογα με τη χρήση και τη φθορά που προκαλούν σε αυτή.
- Μετά την εναρμόνιση δε θα υπάρχει κίνητρο για τους ιδιοκτήτες των φορτηγών αυτοκινήτων να αναζητούν για έδρα εγκατάστασης τη χώρα με τις λιγότερες επιβαρύνσεις.



Επιπτώσεις από την ενοποίηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (1/4)

- Η ενοποίηση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αναμένεται να έχει θετικά αποτελέσματα τόσο για το σύνολο της Κοινότητας, όσο και για την Ελλάδα.
- Σε κοινοτικό επίπεδο, η απελευθέρωση αναμένεται να οδηγήσει στην επικράτηση των πιο αποτελεσματικών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, με συνέπεια τη μείωση του κόστους μεταφοράς κατά 5% περίπου.
- Η μείωση αυτή θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους παραγωγής και γενικά σε αύξηση της αποτελεσματικότητας της κοινοτικής οικονομίας.
- Για την Ελλάδα όλες οι ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα, ότι θα έχει επίσης καθαρό όφελος από την ενοποίηση της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών.



Επιπτώσεις από την ενοποίηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (2/4)

- Ο Έλληνας χρήστης/καταναλωτής των υπηρεσιών μεταφοράς αναμένεται να ωφεληθεί εξίσου με το χρήστη/καταναλωτή των άλλων χωρών-μελών από τη μείωση του κόστους μεταφοράς που θα προκύψει από την ενοποίηση.
- Οι ελληνικές επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών -και διαμεταφορών- αναμένεται να επιβιώσουν, παρά την αναμενόμενη αύξηση στο κόστος εκμετάλλευσης των φορτηγών αυτοκινήτων.
- Η διαφορά στο κόστος εκμετάλλευσης ανάμεσα στους - low cost operators - Έλληνες μεταφορείς και τους καλά οργανωμένους (efficient) μεταφορείς των άλλων χωρών-μελών είναι τέτοια, που κάποια διαφορά αναμένεται να διατηρηθεί και μετά τις αυξήσεις, τις οποίες συνεπάγεται η προσαρμογή στις νέες ρυθμίσεις που απορρέουν από την ενοποίηση.



Επιπτώσεις από την ενοποίηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (3/4)

- Σε ότι αφορά την εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων στην Ελλάδα, οι προοπτικές είναι λιγότερο ευνοϊκές σε σύγκριση με τις προοπτικές για την εγκατάσταση ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων στις άλλες χώρες-μέλη και ειδικά στις πιο αναπτυγμένες.
- Η "περιφερειακή" θέση και η έλλειψη κοινών συνόρων, σε συνδυασμό με τους χαμηλότερους ναύλους και την ανυπαρξία σημαντικών αναξιοποίητων ευκαιριών, δεν καθιστά την Ελλάδα ιδιαίτερα ελκυστική για την εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων.
- Η κεντρική θέση των άλλων χωρών-μελών, ο μεγάλος όγκος του μεταφορικού έργου και οι υψηλότεροι ναύλοι καθιστούν ελκυστική την εγκατάσταση σε αυτές ελληνικών επιχειρήσεων μεταφορών.



Επιπτώσεις από την ενοποίηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (4/4)

- Καθαρό όφελος για την Ελλάδα αναμένεται να προκύψει και από τις παράλληλες προσπάθειες που καταβάλλονται από την Ε.Ε. για τη λύση των προβλημάτων που δημιουργούνται για τα ελληνικά φορτηγά από τη σχεδόν αναγκαστική τους διέλευση από χώρες, οι οποίες παρεμβάλλονται ανάμεσα στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες-μέλη.
- Για την Ελλάδα όφελος θα προκύψει επίσης και από την υιοθέτηση προγραμμάτων για την ολοκλήρωση της υποδομής των μεταφορών και τη σύγκλιση των οικονομιών των χωρών-μελών της Κοινότητας.



Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές (1/4)

- Στη Συνθήκη της Ρώμης δε ρυθμίζονται θέματα αεροπορικών μεταφορών.
- Οι εξελίξεις όμως που σημειώθηκαν από την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης, όπως η μεγάλη αύξηση των αερομεταφορών, η απόσπαση μεταφορικού έργου από τα άλλα μέσα μεταφοράς και η ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση της συμμετοχής των charters στην αγορά, κατέστησαν σαφές ότι οι αερομεταφορές δεν μπορούν να εξαιρεθούν από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών.
- Έτσι, από το 1988 υιοθετήθηκε δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές με τα οποία επέρχονται σημαντικές μεταβολές στο καθεστώς που ίσχυε για τον καθορισμό των ναύλων, για την κατανομή της χωρητικότητας και την πρόσβαση στην αγορά και για τον ανταγωνισμό.



Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές (2/4)

- Σε ότι αφορά τον καθορισμό των ναύλων εισάγεται το σύστημα των "ζωνών τιμολογίων".
- Συνοπτικά σημειώνεται ότι σύμφωνα με το σύστημα αυτό θα ορίζονται για κάθε είδος τιμολογίου δύο τιμές, μια ανώτερη και μια κατώτερη.
- Οι τιμές αυτές θα εκφράζονται ως ποσοστά του "ναύλου αναφοράς", ο οποίος θα καθορίζεται ελεύθερα από κάθε αεροπορική εταιρεία.
- Για κάθε συγκεκριμένη γραμμή οι ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν ελεύθερα τα τιμολόγια τους μεταξύ των δύο αυτών τιμών.
- Σε όλες τις τακτικές αεροπορικές γραμμές θα υπάρχουν "ζώνες έκπτωσης" και "ζώνες μεγάλης έκπτωσης", κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις.



Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές (3/4)

- Η ευχέρεια που παρέχεται στις αεροπορικές εταιρείες να καθορίζουν ελεύθερα οποιαδήποτε τιμή κρίνουν σκόπιμη, -αρκεί να είναι μέσα στα όρια που θεσπίστηκαν για κάθε ζώνη- πιστεύεται ότι θα οδηγήσει σε μείωση της τιμής των εισιτηρίων, ιδιαίτερα στις γραμμές με μεγάλη κίνηση.
- Η μείωση της τιμής των εισιτηρίων θα οδηγήσει σε ένταση των προσπαθειών για μείωση του κόστους παροχής υπηρεσιών.
- Η μείωση των τιμών των εισιτηρίων σε συνδυασμό με τη διεύρυνση του κύκλου των ατόμων, που έχουν τις προϋποθέσεις να αγοράσουν εισιτήριο που να εμπίπτει σε μια από τις δύο ζώνες έκπτωσης, αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε αύξηση της αεροπορικής κίνησης.
- Η αύξηση αυτή θεωρητικά θα δημιουργήσει οικονομίες κλίμακας και επομένως παραπέρα μείωση του κόστους.



Η ενοποίηση στις αεροπορικές μεταφορές (4/4)

- Όσον αφορά την είσοδο στην αγορά των αερομεταφορών, οι σημαντικότερες ρυθμίσεις αφορούν την πολλαπλή ανάθεση εκμετάλλευσης, τη σύνδεση μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων, το συνδυασμό των σημείων και τα δικαιώματα 5^{ης} ελευθερίας.
- Το σύνολο σχεδόν των ελληνικών αεροδρομίων έχει εξαιρεθεί από την εφαρμογή των διατάξεων για την εκτέλεση της 5^{ης} ελευθερίας, ώστε να υπάρξει ο απαιτούμενος χρόνος για την αναδιοργάνωση του εθνικού αερομεταφορέα και να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις νέες συνθήκες που θα δημιουργηθούν.



Επιπτώσεις της ενοποίησης των αεροπορικών μεταφορών (1/3)

- Η πλήρης εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις άλλες αγορές, στις τακτικές αεροπορικές γραμμές φαίνεται ότι δεν αποτελεί ρεαλιστική προοπτική.
- Η μείωση των ναύλων, σε συνδυασμό με την αύξηση χωρητικότητας και τις αυξημένες δυνατότητες πρόσβασης στην αγορά αποβλέπουν στην ενίσχυση των συνθηκών ανταγωνισμού.
- Σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις, η δημιουργία τέτοιων συνθηκών αναμένεται να οδηγήσει στην επικράτηση της αεροπορικής εταιρείας με τη μεγαλύτερη οικονομική επιφάνεια και στην απλούστερη περίπτωση, στην επικράτηση της οικονομικά πιο αποτελεσματικής εταιρείας.



Επιπτώσεις της ενοποίησης των αεροπορικών μεταφορών (2/3)

- Σε ολιγοπωλιακές καταστάσεις, η χωρίς φραγμούς απελευθέρωση θα οδηγούσε σε εξοντωτικό ανταγωνισμό, με όλες τις αρνητικές συνέπειες που θα είχε αυτός για το κοινωνικό σύνολο.
- Θεωρητικά, εκτός αν υπάρχει κάποιος μηχανισμός ελέγχου, οι ναύλοι θα μειωθούν μέχρις ότου εξαφανισθούν οι εταιρείες με τη μικρότερη οικονομική επιφάνεια.
- Στη συνέχεια, οι εταιρείες που θα επιβιώσουν, θα αυξήσουν τις τιμές ανάλογα με τη μονοπωλιακή τους θέση ή τις μεταξύ τους συμφωνίες.



Επιπτώσεις της ενοποίησης των αεροπορικών μεταφορών (3/3)

- Όσον αφορά τους χρήστες, οι προοπτικές είναι ότι στις οικονομικά βιώσιμες γραμμές -μακρινές αποστάσεις με μεγάλη και σταθερή ροή ζήτησης- θα βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών που απολαμβάνουν και θα μειωθούν τουλάχιστον αρχικά οι τιμές των υπηρεσιών που παρέχονται.
- Στις μη βιώσιμες γραμμές -κοντινές αποστάσεις, μικρή κίνηση, έντονες εποχικές διακυμάνσεις της ζήτησης- η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται μπορεί να χειροτερεύσει ταυτόχρονα με την μείωση της παροχής των υπηρεσιών αυτών.



Η ενοποίηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές (1/2)

- Οι ρυθμίσεις που έχουν γίνει μέχρι τώρα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στα πλαίσια της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Ε.Ε, αποβλέπουν στην εξασφάλιση των συνθηκών που θα επιτρέψουν στους σιδηρόδρομους να ανταγωνιστούν με ίσους όρους τα άλλα μεταφορικά μέσα.
- Με την ενοποίηση, προτεραιότητα φαίνεται ότι θα δοθεί στην εξυγίανση και ιδιαίτερα στον εκσυγχρονισμό της υποδομής των σιδηροδρόμων.
- Οι σιδηρόδρομοι εξακολουθούν να παίζουν σημαντικό ρόλο στο μεταφορικό σύστημα της Ε.Ε.
- Ο υψηλός βαθμός ασφαλείας των σιδηροδρομικών μεταφορών, η μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα ανά τετραγωνικό μέτρο χρησιμοποιούμενης γης, τα χαμηλά επίπεδα μόλυνσης και ο μικρός βαθμός εξάρτησης από πετρελαϊκά καύσιμα, αποτελούν θετικά στοιχεία για το μέλλον του σιδηροδρόμου.



Η ενοποίηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές (2/2)

- Για διαφόρους λόγους οικονομικής, ιστορικής ή άλλης φύσεως, η τεχνολογική, οικονομική, πολιτική και κοινωνική κατάσταση διαφέρει αρκετά στις χώρες της Κοινότητας.
- Η Ελλάδα έχει μικρό μήκος σιδηροδρομικών γραμμών και συνεπώς ο ρόλος των σιδηροδρόμων είναι πολύ πιο περιορισμένος σε σύγκριση με άλλες χώρες-μέλη.
- Το ποσοστό ηλεκτροδοτούμενων γραμμών, αλλά και το σύστημα ηλεκτροκίνησης διαφέρει από χώρα σε χώρα.
- Μια κοινοτική σιδηροδρομική πολιτική δεν μπορεί να υιοθετήσει μια ενιαία προσέγγιση σε όλα τα τεχνολογικά, εμπορικά και οικονομικά θέματα, ενώ θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι ιδιομορφίες των επί μέρους εθνικών και περιφερειακών δικτύων.



Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα (1/3)

- Όσον αφορά τους σιδηροδρόμους της Κοινότητας, υπάρχουν σοβαρότατες διαφορές στο αναπτυξιακό επίπεδο μεταξύ των κεντρικών και περιφερειακών δικτύων (Ελλάδας, Πορτογαλίας, Ιρλανδίας). Τέτοιες διαφορές είναι:
 - Το ποσοστό των γραμμών με ηλεκτροκίνηση ανέρχεται σε 6,2% για τα περιφερειακά δίκτυα και σε 39,3% για τα κεντρικά.
 - Το ποσοστό διπλής γραμμής είναι 14,2% για τα περιφερειακά δίκτυα και 4,5% για τα κεντρικά.
 - Το μήκος της σιδηροδρομικής οδού ανά 100 τετραγωνικά χιλιόμετρα έκτασης χώρας ανέρχεται σε 27,2 χιλιόμετρα για τα περιφερειακά δίκτυα και σε 59,6 χιλιόμετρα για τα κεντρικά.
 - Το μήκος σιδηροδρομικής οδού ανά 100.000 κατοίκους είναι 36,2 χιλιόμετρα για τα περιφερειακά δίκτυα και 40,2 χιλιόμετρα για τα κεντρικά.



Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα (2/3)

- Τα κεντρικά δίκτυα έχουν επιτύχει υψηλές ταχύτητες μέσω του εκσυγχρονισμού, της υποδομής και της χρησιμοποίησης τελειοποιημένου τροχαίου υλικού, σε τρόπο ώστε να προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου ανταγωνιστικές προς τα άλλα μέσα μεταφοράς.
- Τα περιφερειακά δίκτυα παρουσιάζουν καθυστέρηση στον εξοπλισμό τους, με αποτέλεσμα να προσφέρουν υπηρεσίες χαμηλού επιπέδου.
- Τα περιφερειακά δίκτυα συμμετέχουν μόνο κατά 10% στο συνολικό μεταφορικό έργο έναντι 255 των κεντρικών δικτύων, πράγμα που εκτός των άλλων τα καταδικάζει σε μόνιμη ελλειμματική λειτουργία.



Τα περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα (3/3)

- Απαιτείται η αναβάθμιση των περιφερειακών δικτύων, η οποία:
 - Θα μειώσει την απόσταση μεταξύ αναπτυγμένων και υποβαθμισμένων δικτύων,
 - Θα δώσει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός πιο δίκαιου και χωρίς στρεβλώσεις ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων,
 - Θα δώσει τη δυνατότητα στους σιδηροδρόμους να απαλλαγούν από τα μεγάλα ελλείματα που οφείλονται στην τεχνολογική τους καθυστέρηση από την έλλειψη επενδύσεων,
 - Θα επιτύχει την καθιέρωση ενδοκοινοτικής αμφίδρομης σιδηροδρομικής ροής προσώπων και εμπορευμάτων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των πολιτών της Κοινότητας και ενισχύοντας τις οικονομικές και εμπορικές συναλλαγές.



Στόχοι της ενοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών (1/3)

- Με την οδηγία 440/91, η Κοινοτική νομοθεσία προσαρμόστηκε στις απαιτήσεις της Ενιαίας Αγοράς και της ανάγκης να αποτελέσουν οι σιδηρόδρομοι τμήμα της ραγδαία αναπτυσσόμενης ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών. Οι στόχοι της οδηγίας είναι οι εξής:
 - *Η εξασφάλιση της διαχειριστικής ανεξαρτησίας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.*
 - *Ο διαχωρισμός της διαχείρισης της σιδηροδρομικής γραμμής από την εκμετάλλευση.*
 - *Η εξυγίανση της οικονομικής διάρθρωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.*
 - *Η εξασφάλιση δικαιώματος πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή.*



Στόχοι της ενοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών (2/3)

- Η Οδηγία 440/91 δεν αναφέρεται στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες μπορούν να είναι ιδιωτικές ή κρατικές.
- Το ζητούμενο είναι η επί ίσοις όροις λειτουργία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, με έδρα το συγκεκριμένο κράτος και επιχειρήσεων με έδρα άλλο κράτος της Κοινότητας, στην ίδια σιδηροδρομική υποδομή.
- Οι ιδιωτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να λειτουργούν με μια σειρά προϋποθέσεων, όπως άδεια λειτουργίας, συνθήκες χρήσης υποδομής, κ.λπ.



Στόχοι της ενοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών (3/3)

- Κρίσιμο παραμένει το ζήτημα χρησιμοποίησης της σιδηροδρομικής υποδομής από νέες επιχειρήσεις.
- Η Κοινότητα έχει την άποψη ότι κάτι τέτοιο θα τονώσει τον ανταγωνισμό, θα μειώσει το κόστος και θα βελτιώσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Ωστόσο, οι σιδηρόδρομοι είναι ένα σύστημα μεταφορών ιδιόμορφο και η είσοδος νέων επιχειρήσεων στη σιδηροδρομική υποδομή θα είναι δυσκολότερη από ότι σε άλλα συστήματα μεταφορών.



Προοπτικές της απελευθέρωσης στην Ελλάδα (1/1)

- Οι επιπτώσεις της ενοποίησης στις ελληνικές σιδηροδρομικές μεταφορές θα έχει ως συνέπεια το γρηγορότερο εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ.
- Προς αυτήν την κατεύθυνση απαιτούνται ριζικές αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του ΟΣΕ, αλλά και στις σχέσεις του με το άμεσο περιβάλλον, με στόχους και κριτήρια οικονομικά και κοινωνικά.
- Η χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας, αλλά και η πρόθεση της Ε.Ε για μεγαλύτερη και πιο άμεση χρηματοδότηση, δίνουν μια άριστη ευκαιρία για εκσυγχρονισμό που αν χαθεί, το μέλλον θα είναι αβέβαιο για τον ΟΣΕ.



Βιβλιογραφία

Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς, Γ Έκδοση, ISBN: 978-960-9356-81-7, Αθήνα 2013.





Τέλος Ενότητας

Επεξεργασία: Ευστάθιος Μπουχουράς
Θεσσαλονίκη, Εαρινό Εξάμηνο 2013-2014



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

