



Οικονομική των Μεταφορών

Ενότητα 8: Ρύθμιση και Ανταγωνισμός

Σωκράτης Μπάσμπας

Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών

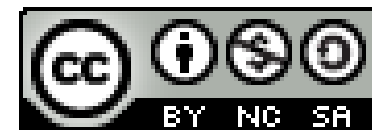


Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



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. Εισαγωγικές παρατηρήσεις.
2. Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα.
3. Οδικές μεταφορές.
4. Θαλάσσιες μεταφορές.
5. Αεροπορικές μεταφορές.



Σκοποί ενότητας

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

- i. Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα.
- ii. Οδικές μεταφορές.
- iii. Θαλάσσιες μεταφορές.
- iv. Πολιτική Αεροπορία.





ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΝΟΙΧΤΑ
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΑ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ



Εισαγωγή στο Μάθημα Οικονομική των Μεταφορών

Εισαγωγικές παρατηρήσεις (1/2)

- Η λεγόμενη ρύθμιση (regulation) των μεταφορικών υπηρεσιών αφορά την παρέμβαση (ολοκληρωτική ή ως κάποιο βαθμό) του κράτους στον έλεγχο και τη λειτουργία τους.
- Ο κοινωνικός χαρακτήρας των μεταφορικών υπηρεσιών επέβαλλε τον κρατικό έλεγχο, ώστε να διασφαλιστεί η λειτουργία δρομολογίων που δεν είναι οικονομικά βιώσιμα, με βάση τα κριτήρια της αγοράς, τα οποία όμως είναι αναγκαία για το κοινωνικό σύνολο.
- Ο ολιγοπωλιακός χαρακτήρας ενός μεγάλου ποσοστού των μεταφορικών υπηρεσιών ευνοεί τη δημιουργία υπερκερδών.
- Οι μεταφορές όμως, αποτελούν υπηρεσία πρώτης ανάγκης, βασική για την εύρυθμη λειτουργία της οικονομίας και αυτά τα χαρακτηριστικά τους επιβάλλουν τον καθορισμό των εισιτηρίων ή ναύλων σε "κανονικά" επίπεδα, τα οποία σε συνθήκες ατελούς ανταγωνισμού μόνο η κρατική ρύθμιση μπορεί να προσφέρει.



Εισαγωγικές παρατηρήσεις (2/2)

- Η τάση για απορρύθμιση (deregulation) στον τομέα των μεταφορών βασίστηκε στο επιχείρημα ότι οι μεταφορικές υπηρεσίες πρέπει να λειτουργούν υπό καθεστώς ανταγωνισμού, ώστε να προσφέρουν καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών και χαμηλότερες τιμές στους καταναλωτές.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (1/10)

- Οι οικονομολόγοι αναγνωρίζουν το γεγονός ότι οι αγορές, στην πραγματικότητα, υφίστανται σοβαρές ατέλειες κατά τη λειτουργία τους.
- Είναι εμφανές, ότι τέτοιες ατέλειες είναι δυνατόν να επηρεάσουν αρνητικά τους χρήστες μεταφορικών υπηρεσιών, είτε επειδή τα ναύλα μπορεί να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα, κάτω του βέλτιστου, είτε επειδή οι υπηρεσίες που προσφέρονται μπορεί να είναι επικίνδυνες, από άποψη ασφάλειας.
- Η εμφάνιση εξωτερικών επιδράσεων μπορεί να βλάψει τρίτους με διάφορους τρόπους, όπως για παράδειγμα, λόγω της ρύπανσης που επιφέρουν στο περιβάλλον, είτε λόγω της πολιτικής τιμολόγησης των μεταφορικών επιχειρηματιών που εμποδίζει την πιθανή βιωσιμότητα άλλων επιχειρήσεων, οι οποίες επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (2/10)

- Οι πιο σημαντικοί τύποι ατελειών της αγοράς κατά τον K. Button (1993) είναι οι ακόλουθοι:
 - **Η ύπαρξη μονοπωλιακών δυνάμεων.** Η ύπαρξη μονοπωλιακών δυνάμεων που κυριαρχούν τις χερσαίες μεταφορές (land transport) εδώ και έναν αιώνα είναι ιδιαίτερα εμφανής στην περίπτωση των σιδηροδρόμων.
 - **Ο υπερβολικός ανταγωνισμός.** Πλήρης απελευθέρωση του ανταγωνισμού είναι πιθανόν να περιορίσει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και να έχει ως αποτέλεσμα την αστάθεια της αγοράς που με οικονομικούς όρους. Αυτό σημαίνει ότι δε θα υπάρχει "ανεκτό" σημείο ισορροπίας.
 - **Η ρύθμιση των "εξωτερικών" επιδράσεων.** Ατέλειες του μηχανισμού της αγοράς μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την επιβολή κόστους από τις μεταφορικές δραστηριότητες, το οποίο δε λαμβάνεται άμεσα υπόψη κατά τη λήψη αποφάσεων του ιδιωτικού τομέα.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (3/10)

- Οι πιο σημαντικοί τύποι ατελειών της αγοράς κατά τον Κ. Button (1993) είναι οι ακόλουθοι:
 - **Η παροχή δημοσίων αγαθών.** Λόγω του ότι ορισμένα τμήματα της μεταφορικής υποδομής, όπως οι δρόμοι παρουσιάζουν χαρακτηριστικά δημοσίων αγαθών, υποστηρίζεται ότι η παροχή τους θα ήταν ανεπαρκής χωρίς την παρέμβαση του κράτους.
 - **Η παροχή μεταφορικής υποδομής υψηλού κόστους.** Το καθαρό κόστος και η μεγάλη περίοδος επανακτήσεως του κεφαλαίου, σε συνδυασμό με τα υψηλά επίπεδα κινδύνου κάνει σχεδόν απίθανη την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής χωρίς κάποια μορφή κρατικής παρέμβασης.
 - **Η ανάγκη επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών.** Για ποικίλους λόγους, μεταξύ των οποίων και η υπάρχουσα μορφή κατανομής του εισοδήματος, η ζήτηση δεν αποτελεί επαρκή οδηγό για την κατανομή των σπανιζόντων πόρων και συνεπώς θα πρέπει να αναζητηθούν ευρύτερα κοινωνικά κριτήρια.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (4/10)

- Οι πιο σημαντικοί τύποι ατελειών της αγοράς κατά τον Κ. Button (1993) είναι οι ακόλουθοι:
 - **Η ένταξη των μεταφορών στο πλαίσιο ευρύτερων οικονομικών πολιτικών.**
Η χρήση της γης και οι μεταφορές είναι ιδιαίτερα συνδεδεμένες και ίσως κάποιος βαθμός ρύθμισης να είναι επιθυμητός, αν υπάρχουν ατέλειες είτε στην αγορά των μεταφορών, είτε στην αγορά χρήσης της γης. Επιπλέον, η παρέμβαση στον τομέα των μεταφορών μπορεί να αποτελεί μέρος κάποιας ευρύτερης μακροοικονομικής στρατηγικής της κυβέρνησης (για παράδειγμα, έλεγχος τιμολόγησης ή προγράμματα επενδύσεων).
 - **Η ανάγκη ανάδειξης του αυθεντικού κόστους των μεταφορικών πόρων.**
Στην περίπτωση ορισμένων μη-ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ο μηχανισμός της αγοράς αποτυγχάνει να αναδείξει τις πλήρεις προτιμήσεις της κοινωνίας. Η κυβέρνηση, συνεπώς, επεμβαίνει ώστε να διασφαλίσει αυτός που λαμβάνει τις αποφάσεις να είναι ενήμερος της πραγματικής, σκιάδους τιμής.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (5/10)

- Οι πιο σημαντικοί τύποι ατελειών της αγοράς κατά τον K. Button (1993) είναι οι ακόλουθοι:
 - **Η βελτίωση των συνδυασμένων μεταφορών.** Λόγω της ύπαρξης πολυάριθμων προμηθευτών μεταφορικών υπηρεσιών, ανεπαρκής παρέμβαση μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την ανεξάρτητη λήψη αποφάσεων. Υπάρχει ακόμα και η πιθανότητα διπλής παροχής των ίδιων υπηρεσιών και συνεπόμενης σπατάλης πόρων, αν δεν υπάρχει κάποιος βαθμός κεντρικής καθοδήγησης.
- Παρόλο που οι διάφορες κυβερνητικές πολιτικές υποστηρίζουν ότι καλύπτουν μια σειρά προβλημάτων, στην πραγματικότητα μπορεί να εμφανιστούν διάφορες αντιθέσεις.
- Τα μέτρα οικονομικής πολιτικής συχνά διακρίνονται σε αυτά που σκοπεύουν σε οικονομική ρύθμιση και σε αυτά που έχουν ως σκοπό την κοινωνική ρύθμιση, ή αλλιώς την ποσοτική και ποιοτική ρύθμιση.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (6/10)

- Η κοινωνική ρύθμιση καθορίζει τη φύση των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών σε σχέση με θέματα όπως, ο σχεδιασμός οχημάτων, τα ανώτατα επίπεδα εκπομπών καυσαερίων, οι ώρες οδήγησης, η εκπαίδευση προσωπικού, κ.λπ.
- Στην πραγματικότητα, υπάρχει αναπόφευκτη επικάλυψη μεταξύ των δύο ομάδων μέτρων.
- Τα κυριότερα μέτρα πολιτικής μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η κρατική παρέμβαση είναι τα εξής:
 - **Φόροι και επιχορηγήσεις.** Η κυβέρνηση μπορεί να χρησιμοποιήσει τη νομισματική πολιτική, ώστε να αυξήσει ή να μειώσει το κόστος της παροχής ορισμένων μεταφορικών υπηρεσιών, σε ορισμένα δρομολόγια ή ακόμη και να επηρεάσει το κόστος ολόκληρου του μεταφορικού τομέα. Μπορεί ακόμη να επηρεάσει το κόστος των συντελεστών παραγωγής των μεταφορών.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (7/10)

- Τα κυριότερα μέτρα πολιτικής μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η κρατική παρέμβαση είναι τα εξής:
 - **Άμεση παροχή.** Οι τοπικές και κεντρικές κυβερνητικές αρχές είναι άμεσοι προμηθευτές ενός μεγάλου αριθμού μεταφορικών υπηρεσιών. Είναι επίσης υπεύθυνες για την παροχή σημαντικού μέρους της μεταφορικής υποδομής, αλλά και συμπληρωματικών υπηρεσιών, όπως η αστυνόμευση.
 - **Νομοθετικές ρυθμίσεις.** Η κυβέρνηση (και σε μικρότερο βαθμό οι τοπικές αρχές) ρυθμίζουν νομικά τον τομέα των μεταφορών και με αυτό τον τρόπο ελέγχουν και καθοδηγούν τις δραστηριότητες των προμηθευτών και καταναλωτών μεταφορικών υπηρεσιών.
 - **Η έκδοση αδειών.** Η κυβέρνηση μπορεί να ρυθμίζει είτε την ποσότητα, είτε την ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών, με την ιδιότητά της να εκδίδει διάφορες μορφές άδειας στους επιχειρηματίες, τα οχήματα ή τις υπηρεσίες. Το σύστημα της άδειας οδήγησης επίσης, επηρεάζει τη ζήτηση για ιδιωτικές μεταφορές.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (8/10)

- Τα κυριότερα μέτρα πολιτικής μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η κρατική παρέμβαση είναι τα εξής:
 - **Η κυβέρνηση ως καταναλωτής μεταφορικών υπηρεσιών.** Διάφορες δραστηριότητες της κυβέρνησης (που δεν έχουν σχέση με τις μεταφορές), απαιτούν τη χρήση μεταφορικών υπηρεσιών. Συνεπώς, μέσω της θέσης της ως μεγάλου καταναλωτή, η κυβέρνηση μπορεί να ασκήσει ένα βαθμό αντισταθμιστικής δύναμης στους προμηθευτές μεταφορών.
 - **Ηθική παρέμβαση.** Σε μερικές περιστάσεις εμφανίζεται σε αδύνατη μορφή εκπαιδευτικού ή συμβουλευτικού χαρακτήρα γύρω από θέματα όπως η ασφάλεια (για παράδειγμα η διαφήμιση των πλεονεκτημάτων της ζώνης ασφαλείας), αλλά μπορεί να είναι και πιο ενεργή στις περιπτώσεις όπου, αν η συμβουλή δε γίνει αποδεκτή η κυβέρνηση ασκεί άλλες εξουσίες (για παράδειγμα, η άρνηση έκδοσης άδειας ή επιχορήγησης).
 - **Έρευνα και ανάπτυξη.** Η κυβέρνηση μπορεί να επηρεάσει τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών, μέσω της διεξαγωγής ερευνών. Αυτές διεξάγονται μερικώς από δικούς της οργανισμούς και μερικώς μέσω της επιδότησης εξωτερικών ερευνητών.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (9/10)

- Τα κυριότερα μέτρα πολιτικής μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η κρατική παρέμβαση είναι τα εξής:
 - **Παροχή πληροφοριών.** Η κυβέρνηση, μέσω των διαφόρων οργανισμών της παρέχει τεχνικές συμβουλές στους χρήστες μεταφορικών υπηρεσιών και γενικές πληροφορίες, ώστε να βελτιώσει τη λήψη αποφάσεων στο μεταφορικό τομέα. Ορισμένες από αυτές τις υπηρεσίες είναι συγκεκριμένες (όπως η παροχή πληροφοριών για το δρομολόγιο), ενώ άλλες ενισχύουν τον τομέα των μεταφορών λιγότερο άμεσα (για παράδειγμα, πληροφορίες για τη διακίνηση του εμπορίου διεθνώς).
 - **Πολιτικές σχετικά με τις εισροές παραγωγής.** Οι μεταφορές καταναλώνουν τεράστιες ποσότητες ενέργειας, ιδιαίτερα πετρέλαιο και επίσης χρησιμοποιούν ένα μεγάλο αριθμό άλλων πρώτων υλών και ενδιάμεσων προϊόντων. Η κυβερνητική πολιτική σχετικά με την ενέργεια και τους άλλους παραγωγικούς συντελεστές μπορεί να επηρεάσει, έμμεσα, αλλά σε μεγάλο βαθμό τον τομέα των μεταφορών.



Θεωρίες σχετικά με τη ρύθμιση του μεταφορικού τομέα (10/10)

- Αν υπάρχουν τέτοιες ατέλειες στην αγορά, η κυβερνητική παρέμβαση είναι απαραίτητη για το κοινωνικό συμφέρον.
- Ακόμα και αν η ρύθμιση έχει ως σκοπό το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου, εμφανίζει διάφορα προβλήματα.
- Τα προβλήματα της αλληλεξάρτησης των διαφόρων στόχων έχουν ήδη αναφερθεί, αλλά επιπλέον τα διάφορα μέτρα πολιτικής έχουν συχνά αντιτιθέμενες επιπτώσεις.
- Τα μέτρα φορολογικής πολιτικής, που στοχεύουν στη μείωση της χρήσης ενός μεταφορικού μέσου μπορεί να αποδειχτούν ότι έχουν αντίθετα αποτελέσματα, ενώ η έκδοση αδειών, για να εσωτερικοποιηθούν οι εξωτερικές επιδράσεις μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την απόδοση ημι-μονοπωλιακών δυνάμεων σε ορισμένους προμηθευτές.



Οδικές μεταφορές (1/6)

- Το σύστημα οδικών μεταφορών της Βρετανίας προσφέρει μια ξεκάθαρη εικόνα των επιπτώσεων της απορρύθμισης.
- Η φιλελευθεροποίηση των επιβατικών οδικών συγκοινωνιών στο Ηνωμένο Βασίλειο είχε ως αποτέλεσμα την απεξάρτησή τους από τον έλεγχο των τοπικών αρχών.
- Ο σκοπός των μέτρων που ευνοούσαν την απορρύθμιση ήταν η αύξηση του ανταγωνισμού και των ωφελειών που προσφέρει ο μηχανισμός της αγοράς.
- Μπορούμε να παρατηρήσουμε την εμφάνιση κάποιων παραγόντων με το νέο σύστημα.



Οδικές μεταφορές (2/6)

- Πολλοί παραγωγοί ξεκίνησαν αναλαμβάνοντας όσα δρομολόγια μπορούσαν, ανεξάρτητα αν ήταν επικερδή ή όχι.
- Αρχικά δεν έγινε ακριβής κοστολόγηση και έχουμε την αίσθηση ότι μερικοί νέοι παραγωγοί βασίστηκαν στις επιχορηγήσεις για το ξεκίνημα των επιχειρήσεών τους.
- Πολλοί παραγωγοί απέτυχαν να βγάλουν τα προβλεπόμενα κέρδη και απέσυραν τις υπηρεσίες τους από ορισμένα δρομολόγια.
- Μετά από αυτές τις αποτυχίες προσφέρθηκαν κίνητρα για την ανάληψη ορισμένων δρομολογίων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ο ίδιος επιχειρηματίας αναλάμβανε το δρομολόγιο, με κάποια επιχορήγηση.
- Η αγορά προηγούμενων δημοτικών ή κρατικών μεταφορικών επιχειρήσεων από ορισμένες επιχειρήσεις θεωρείται από ορισμένους ότι θα έχει ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση του ελέγχου του τομέα σε λίγες μεγάλες επιχειρήσεις.



Οδικές μεταφορές (3/6)

- Συγκεκριμένα αποτελέσματα είναι πιθανόν να ακολουθήσουν:
 - Γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο για το κοινό να είναι ενημερωμένο σε τακτική βάση για τα δρομολόγια που λειτουργούν, ποιος τα προσφέρει και σε ποιες τιμές.
 - Οι αρχές δεν έχουν πάντα ακριβή και ξεκάθαρα στοιχεία κοστολόγησης, που να τους επιτρέπουν να βασίζονται στους υπολογισμούς τους για τη διανομή των επιδοτήσεων. Αυτό δυσκολεύει την αποτελεσματική χρήση των περιορισμένων κεφαλαιουχικών αποθεμάτων τους. Είναι εμφανές ότι αν κάποιο δρομολόγιο αποτύχει όταν όλα τα ταμειακά αποθέματα έχουν διανεμηθεί σε επιδοτήσεις άλλων, θα είναι πολύ δύσκολο να βρεθούν χρήματα για την επιδότηση αυτού του δρομολογίου.
 - Σε πολλές περιοχές, νέα δρομολόγια ξεκινούν και άλλα σταματούν, χωρίς σχεδόν καμιά προειδοποίηση του επιβατικού κοινού.
 - Όταν κάποιες επιχορηγήσεις σταματούν μειώνεται η ζήτηση για νέα οχήματα, με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων στη βιομηχανία κατασκευών.



Οδικές μεταφορές (4/6)

- Συγκεκριμένα αποτελέσματα είναι πιθανόν να ακολουθήσουν:
 - Πολλοί μικροί επιχειρηματίες εισέρχονται στην αγορά με ανεπαρκή κεφάλαια και κατά συνέπεια σύντομα την εγκαταλείπουν, με αποτέλεσμα τη δημιουργία αστάθειας στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών.
 - Δυσανεμία επίσης, προκαλεί και η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών υπηρεσιών. Τα δρομολόγια των λεωφορείων αν δεν είναι σωστά προγραμματισμένα δε διευκολύνουν τους επιβάτες να συνδυάσουν τα διάφορα μέρη του ταξιδιού τους, χωρίς σημαντικές καθυστερήσεις, όταν πρέπει να χρησιμοποιήσουν περισσότερες από μία μεταφορικές υπηρεσίες.
 - Λόγω της ευκολίας εισόδου στην αγορά πολλών μικρών επιχειρήσεων, διευκολύνεται η δημιουργία ενός αποσπασματικού και αναξιόπιστου συστήματος μεταφορικών υπηρεσιών, που μπορεί να προκαλέσει πτώση της ζήτησης όταν ήδη υπάρχει υπερπροσφορά.
 - Σε αντίθεση με τον αρχικό σκοπό της απορρύθμισης, η αγορά αστικών και υπεραστικών λεωφορείων είναι πιθανόν να βρεθεί υπό τον έλεγχο όλο και λιγότερων επιχειρήσεων και να μετατραπεί σε μονοπωλιακή.
 - Από την αρχή της απορρύθμισης, το επίπεδο των εισιτηρίων αυξήθηκε κατά 12%.



Οδικές μεταφορές (5/6)

- Υπάρχει ένας τρόπος με τον οποίο μπορεί να υπάρξουν συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού και να αποφευχθούν οι παραπάνω αστάθειες.
- **Franchise** (η ανάθεση από μια επιχείρηση (franchisor) σε κάποια άλλη ή άλλες (franchisees) του δικαιώματος προσφοράς του αγαθού ή υπηρεσίας που παράγει:
 - Η αρχή του λεγόμενου, στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία, **franchise** έχει ήδη δοκιμαστεί στην αγορά τροφίμων, στους τομείς ένδυσης, fast food και café.
 - Οι παραγωγοί σε αυτές τις επιχειρήσεις έχουν τη σιγουριά ότι ο franchisor δεν πρόκειται να δώσει άδεια σε ανταγωνιστές στην ίδια περιοχή, κατά την περίοδο τουλάχιστον που ισχύει το συμβόλαιο.



Οδικές μεταφορές (6/6)

- **Franchise:**

- Αυτή η αρχή θα μπορούσε να εφαρμοστεί στις μεταφορές λεωφορείων, υιοθετώντας τη μέθοδο του franchising, για ολόκληρα δίκτυα, στα οποία ομάδες δρομολογίων, επικερδών ή μη, θα θέτονται σε προσφορά με συμβόλαιο τριών ως πέντε χρόνων.
- Ένα τέτοιο σύστημα υποστηρίζεται από πολλούς ότι θα προσφέρει μεγαλύτερη σταθερότητα και καλύτερο συνδυασμό υπηρεσιών, ενώ παράλληλα διατηρείται ο ανταγωνισμός.
- Μια τέτοια μορφή ίσως θα πρέπει να αναζητηθεί και από την πατρίδα μας για την ακτοπλοϊκή αγορά ενόψει των μεγάλων προβλημάτων που αυτή αντιμετωπίζει.



Θαλάσσιες μεταφορές (1/6)

- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν, κατά παράδοση, τον πιο ανταγωνιστικό κλάδο του τομέα των μεταφορών, καθώς υφίστανται σχετικά ελάχιστο κυβερνητικό έλεγχο, με εξαίρεση τα θέματα ασφάλειας και πιο πρόσφατα το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Οι προγραμματισμένες τακτικές μεταφορικές υπηρεσίες κυριαρχούνται από το σύστημα των συνδιασκέψεων.
- Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της ναυτιλίας είναι ότι αντιμετωπίζει υψηλό σταθερό κόστος.
- Σε ένα ταξίδι, τα μεταβλητά έξοδα είναι πιθανόν να αποτελούν μόνο το 20% των συνολικών εξόδων.



Θαλάσσιες μεταφορές (2/6)

- Αν το καράβι βρίσκεται στο λιμάνι, χωρίς φορτίο υποχρεούται να αποδεχτεί οποιαδήποτε τιμή άνω του 20% των συνολικών εξόδων του, ώστε να συνεισφέρει μερικώς στα σταθερά κόστη.
- Συνεπώς, η βιομηχανία οδηγείται από μόνη της σε ανελέητο ανταγωνισμό, όπου οι επιχειρήσεις δεν μπορούν να επιβιώσουν για πολύ.
- Έτσι, εμφανίζεται ο πειρασμός της δημιουργίας ενός καρτέλ, που θα καθορίσει τις τιμές, έτσι ώστε να καλύπτονται όλα τα κόστη.
- Η μέθοδος τιμολόγησης με βάση "αυτό που αντέχει η αγορά" (charging what the market will bear), βασίζεται στο ότι ο μονοπωλητής μπορεί να χρεώνει διαφορετικές τιμές για διαφορετικές υπηρεσίες, ανάλογα με τη δική του ελαστικότητα ζήτησης.



Θαλάσσιες μεταφορές (3/6)

- Τα δύο κύρια κριτήρια τιμολόγησης με βάση "αυτό που αντέχει η αγορά" φαίνεται να είναι:
 - η τιμολόγηση σε όχι τόσο υψηλά επίπεδα, που θα οδηγούσαν σε σταμάτημα της κυκλοφορίας και
 - η τιμολόγηση σε επίπεδα που καλύπτουν τουλάχιστον το βραχυπρόθεσμο οριακό κόστος.
- Η πολιτική διάκρισης των τιμών αποτελεί φυσικό αποτέλεσμα των ανταγωνιστικών δυνάμεων της αγοράς.
- Οι τιμές καθορίζονται με βάση την αξία των υπηρεσιών ή τη δυνατότητα πληρωμής.
- Μόλις τα αγαθά υψηλής αξίας έχουν διασφαλίσει τον απαραίτητο χώρο στο πλοίο για τη μεταφορά τους, η υπόλοιπη περίσσεια χωρητικότητα θα προκαλέσει μείωση των τιμών στο επίπεδο του βραχυπρόθεσμου οριακού κόστους.



Θαλάσσιες μεταφορές (4/6)

- Οι αποστολές των αγαθών μεγάλης αξίας αποδέχονται υψηλότερες τιμές αν με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζουν συνεπείς και αξιόπιστες υπηρεσίες.
- Υπάρχουν ακόμη και κάποιοι πρακτικοί λόγοι που δικαιολογούν τη χρήση της πολιτικής διάκρισης των τιμών.
- Για παράδειγμα, κάποια αγαθά μπορεί να στοιβάζονται ασφαλώς σε χώρους που είναι ακατάλληλοι για άλλα αγαθά και κάποια άλλα να μεταφέρονται σε τιμές κάτω του κόστους, έτσι ώστε να σταθεροποιηθεί το πλοίο.



Θαλάσσιες μεταφορές (5/6)

- Ένα άλλο χαρακτηριστικό των θαλασσίων μεταφορών, το οποίο μπορεί να προκαλέσει συνθήκες ατελούς ανταγωνισμού είναι αυτό της διάκρισης σημαίας.
- Σε αυτήν την περίπτωση, μεμονωμένες χώρες επιμένουν στη μεταφορά ενός ποσοστού του εμπορίου τους μόνο με δικά τους πλοία.
- Ο λεγόμενος UN Liner Code (που συχνά λέγεται και κανόνας 40:40:20) είναι αποτέλεσμα αυτής της τάσης, που εμφανίζεται κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Αυτό αποτελεί ένα σύστημα διαμερισμού των φορτίων, το οποίο διασφαλίζει ότι από το σύνολο του εμπορίου μεταξύ δύο χωρών, το 40% θα διακινείται με πλοία της κάθε μίας χώρας, ενώ το υπόλοιπο 20% μπορεί να διακινείται με πλοία άλλων χωρών.



Θαλάσσιες μεταφορές (6/6)

- Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής δεν είναι πάντα ωφέλιμα για τις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Αν τα πλοία αυτά διακινούν κυρίως τα δικά τους προϊόντα, που πιθανόν να είναι μικρής αξίας χύδην φορτία, θα αφήνουν τις ανεπτυγμένες χώρες να διακινούν το υπόλοιπο, το οποίο, αν και μόνο 20% θα αποτελείται από αγαθά μεγάλης αξίας.



Αεροπορικές μεταφορές (1/3)

- Οι αερομεταφορές υπόκεινται σε πολύ μεγαλύτερο κρατικό έλεγχο από τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Αυτό συμβαίνει για διάφορους λόγους:
 - Η ευκολία με την οποία μπορούν τα αεροσκάφη να διασχίζουν τα εθνικά σύνορα δημιουργεί προβλήματα κυριαρχίας, δικαιοδοσίας και εθνικής άμυνας.
 - Η πολιτική αεροπορία έχει τεράστιες επιπτώσεις όσον αφορά το διεθνές εμπόριο, με συνέπειες στο ισοζύγιο πληρωμών και στην απασχόληση των χωρών.
 - Στις περισσότερες χώρες, οι εθνικές αερογραμμές θεωρούνται ως ευκολίες δημόσιας χρησιμότητας, οι οποίες απαιτείται να προσφέρουν επαρκές κατώτατο δίκτυο δρομολογίων καθώς και επίπεδο υπηρεσιών και επιπλέον, να συνεισφέρουν στο κοινωνικό status της χώρας στο διεθνές στερέωμα.
 - Όπως συμβαίνει και σε όλα τα μέσα μεταφοράς, το παραγόμενο προϊόν των αερομεταφορών είναι μη-αποθηκεύσιμο, αλλά σε αντίθεση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, οι πελάτες των αερομεταφορών μπορούν πολύ εύκολα να αλλάξουν τη μεταφορά τους με αερογραμμή άλλης χώρας.
 - Σε αυτό τον κλάδο των μεταφορών, υπάρχει γενικότερη αναγνώριση της ανάγκης για συμβιβασμό μεταξύ των εθνικών συμφερόντων και της διεθνούς πολιτικής. Συνεπώς, η από κοινού ανάπτυξη και η αμοιβαία συνεργασία μεταξύ των διαφόρων κυβερνήσεων είναι αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία και ανάπτυξη των αερομεταφορών.



Αεροπορικές μεταφορές (2/3)

- Η ρύθμιση των αερομεταφορών άρχισε το 1914, όταν η Διεθνής Συνδιάσκεψη για τις Αερομεταφορές (International Air Transport Conference) στο Σικάγο διατύπωσε πέντε "προνόμια" (privileges) ή "ελευθερίες" (freedoms) του Αέρα, τις οποίες τα κυρίαρχα κράτη θα παραχωρούσαν το ένα στο άλλο, για τη λειτουργία των τακτικών διεθνών υπηρεσιών αερομεταφοράς.
 - Πρώτη ελευθερία: το δικαίωμα των αεροσκαφών μιας χώρας να πετάνε πάνω από το έδαφος μιας άλλης, χωρίς να προσγειώνονται.
 - Δεύτερη ελευθερία: το δικαίωμα των αεροσκαφών μιας χώρας να προσγειώνονται σε μια άλλη χώρα, με σκοπούς όχι εμπορικούς, π.χ. για ανεφοδιασμό καυσίμων.
 - Τρίτη ελευθερία: το δικαίωμα των αεροσκαφών μιας χώρας να εκφορτώνουν, στην εδαφική περιοχή μιας άλλης χώρας, επιβάτες, ταχυδρομείο και φορτίο, τα οποία έχουν φορτωθεί στην πρώτη χώρα.
 - Τέταρτη ελευθερία: το δικαίωμα των αεροσκαφών μιας χώρας να παραλαμβάνουν επιβάτες, ταχυδρομείο και φορτίο από την εδαφική περιοχή μιας άλλης χώρας, με προορισμό την πρώτη χώρα.
 - Πέμπτη ελευθερία: το δικαίωμα των αεροσκαφών μιας χώρας να παραλαμβάνουν επιβάτες, ταχυδρομείο και φορτίο από μια άλλη χώρα, με προορισμό μια τρίτη χώρα και το δικαίωμα να εκφορτώνουν επιβάτες, ταχυδρομείο και φορτίο, που προέρχεται από οποιαδήποτε χώρα.



Αεροπορικές μεταφορές (3/3)

- Σήμερα υπάρχουν και άλλες "ελευθερίες", από τις οποίες η έκτη είναι η πιο σημαντική:
 - Έκτη ελευθερία: αυτή επιτρέπει σε μια αερογραμμή να συμμετέχει σε δρομολόγια, που δεν αρχίζουν ή τελειώνουν σε ένα συγκεκριμένο σημείο μιας χώρας, αλλά περνάνε από αυτό το σημείο ή συνδέονται με άλλες πτήσεις ή σταματούν για ένα μικρό διάστημα σε αυτό το σημείο.
- Η ρύθμιση των αερομεταφορών διεθνώς αποτελείται από τρεις κύριους παράγοντες:
 - τον οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organisation - ICAO), ο οποίος ασχολείται με τεχνικά, νομικά και θέματα λειτουργίας.
 - τις διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών για συγκεκριμένα δρομολόγια, στις οποίες συμφωνούνται τα επίπεδα χωρητικότητας και καθορίζονται οι αερογραμμές που θα τα αναλαμβάνουν και ορίζονται οι "ελευθερίες" που περιγράφηκαν.
 - τον κυβερνητικό έλεγχο σχετικά με τις τιμές της μεταφοράς επιβατών και φορτίου, οι οποίες καθορίζονται από την IATA. Η IATA (International Air Transport Association) αποτελεί ένα συμβούλιο συντονισμού των τιμολογίων, το οποίο καθορίζει πολυμερώς τα επίπεδα τιμών.



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



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

