



Οικονομική των Μεταφορών

Ενότητα 1: Μεταφορές και Οικονομία

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. Μεταφορές και Οικονομία.
2. Νέα διάσταση των μεταφορών στην κοινωνικοοικονομική ζωή.
3. Η Οικονομική των Μεταφορών.
4. Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα.



Σκοποί ενότητας

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

- i. Οι μεταφορές ως παράγοντας της εθνικής οικονομίας.
- ii. Γενικά περί της Οικονομικής των Μεταφορών.
- iii. Στατιστική ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα.





ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΝΟΙΧΤΑ
ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΑ
ΜΑΘΗΜΑΤΑ



Εισαγωγή στο Μάθημα Οικονομική των Μεταφορών

Μεταφορές και Οικονομία (1/5)

- Οι μεταφορές, με όποια μορφή και αν παρουσιάζονται, οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες, **δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη σκοπού.**
- Αποτελούν μέσο για την εξυπηρέτηση **των λοιπών κλάδων της οικονομίας**, όπως της γεωργίας, της βιομηχανίας, του εμπορίου, του τουρισμού, κ.λπ.
- Εντάσσονται μέσα **στους σημαντικότερους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας.**
- Σήμερα οι μεταφορές δημιούργησαν ένα τομέα όπου βρήκε γόνιμη και πλατιά εφαρμογή η οικονομική θεωρία, η θεωρία της οικονομικής ανάπτυξης, η θεωρία των πολιτικών αποφάσεων και της ορθολογικής εκλογής των προτεραιοτήτων, η αρχή της κοστολόγησης, κ.λπ.



Μεταφορές και Οικονομία (2/5)

- Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι μεταφορές έπαιξαν πάντα ένα σημαντικό ρόλο στην κοινωνική και οικονομική ζωή των κρατών.
- Στη Βιομηχανική Επανάσταση, ο σιδηρόδρομος στάθηκε το μέσο εξάπλωσης και διάδοσης των προϊόντων, έφερε την πρώτη ύλη μαζικά, γρήγορα και οικονομικά στα εργοστάσια και εξάπλωσε τα προϊόντα αυτών στις μεγάλες αγορές της ενδοχώρας.
- Στη σημερινή εποχή, με το γιγαντισμό των αστικών κέντρων, το αυτοκίνητο έγινε πλέον απαραίτητο για τη δουλειά μας, για την ψυχαγωγία μας, για την ποιότητα ζωής μας.



Μεταφορές και Οικονομία (3/5)

- Ως οικονομικό μέγεθος, ο τομέας των μεταφορών κατατάσσεται σε μια πολύ καλή θέση μεταξύ των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, αφού συμμετέχει, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, κατά **4,9% στο σχηματισμό του Ακαθαρίστου Προϊόντος (GDP) της Ευρώπης των 27 για το έτος 2010.**
- Επίσης το ίδιο έτος (2010) στην Ευρώπη των 27, απασχολούνται **11,1 εκατομμύρια εργαζόμενοι, δηλαδή περίπου το 5,0% του συνόλου των εργαζομένων.**



Μεταφορές και Οικονομία (4/5)

- Σε ότι αφορά στην δαπάνη για μεταφορές, αυτή ανέρχεται στο ποσό των 950 δισεκατομμυρίων Ευρώ και αντιπροσωπεύει κατά μέσο όρο το 13% της συνολικής κατανάλωσης κάθε νοικοκυριού για το έτος 2011.
- Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, μεταξύ των ετών 2007 και 2013 επενδύθηκαν για τις μεταφορικές υποδομές 7,21 δις. Ευρώ.
- Στην Ελλάδα η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία από τις Μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων όμως και των Αποθηκεύσεων και των Επικοινωνιών για το 2008, ανέρχεται στο 8,5% του Ακαθαρίστου Εγχωρίου Προϊόντος.



Μεταφορές και Οικονομία (5/5)

- Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει εισροές μεταξύ 13 και 19 δις ευρώ ετησίως στην Ελληνική οικονομία, ανάλογα με τα επίπεδα της ναυλαγοράς.
- Οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε μεταφορική ικανότητα ο οποίος αντιπροσωπεύει το **16% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας**.



Νέα διάσταση των μεταφορών στην κοινωνικοοικονομική ζωή (1/3)

- Παρά το γεγονός ότι ο τομέας των μεταφορών διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην οικονομικοκοινωνική ζωή των χωρών, είναι αλήθεια ότι μέχρι **τα μέσα του 1970** η εφαρμογή των Οικονομικών Θεωριών στο μεταφορικό τομέα υπήρξε πολύ περιορισμένη.
- Η **πετρελαϊκή κρίση του 1973** και η οικονομική ύφεση που επακολούθησε, οδήγησε στη διατύπωση **νέων ποιοτικών μεγεθών** προς αντικατάσταση **των ποσοτικών μεγεθών** που χρησιμοποιούνταν στην έως τότε κλασική οικονομική θεωρία.



Νέα διάσταση των μεταφορών στην κοινωνικοοικονομική ζωή (2/3)

- Η οικονομική ανάπτυξη, που γνώρισαν τις τελευταίες δεκαετίες οι οικονομίες του Δυτικού κόσμου, είχε ως αποτέλεσμα ουσιαστικές αλλαγές στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αυτών.
- Η αγορά των μεταφορών που άλλοτε, λόγω της ανεπάρκειας των διαθέσιμων μέσων, κυριαρχούνταν από την **προσφορά**, τώρα όλο και περισσότερο καθορίζεται από τη **ζήτηση**.



Νέα διάσταση των μεταφορών στην κοινωνικοοικονομική ζωή (3/3)

- Το παιχνίδι του ανταγωνισμού παίζεται εντονότερα ανάμεσα στους διάφορους τρόπους μεταφοράς.
- Στα κριτήρια για την επιλογή μέσου μεταφοράς υπεισέρχονται πλέον και άλλοι παράγοντες, κυρίως ποιοτικοί, όπως:
 - η ταχύτητα,
 - η άνεση,
 - η ακρίβεια της άφιξης και της αναχώρησης του δρομολογίου,
 - η συνέπεια,
 - η αξιοπιστία και
 - η ασφάλεια.



Η Οικονομική των Μεταφορών (1/23)

- Η Οικονομική των μεταφορών αποτελεί σχετικά έναν καινούργιο κλάδο της οικονομικής ανάλυσης.
- Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ο αριθμός των οικονομολόγων, που ήταν εξειδικευμένοι στον τομέα των μεταφορών, ήταν δραματικά μικρός, γεγονός που αποκαλύπτει ότι μέχρι την εποχή εκείνη τα περισσότερα οικονομικά θέματα του μεταφορικού τομέα δεν είχαν ερευνηθεί ούτε κατανοηθεί επαρκώς.
- Αν και είναι δύσκολο να προσδιορισθεί το ακριβές χρονικό σημείο στο οποίο παρουσιάστηκε στροφή του ενδιαφέροντος προς τα οικονομικά θέματα των μεταφορών, εντούτοις ορισμένοι από τους λόγους που αφύπνισαν το ερευνητικό ενδιαφέρον για την οικονομική των μεταφορών είναι δυνατόν να προσδιορισθούν.



Η Οικονομική των Μεταφορών (2/23)

- Ο Rakowski (1976) αποδίδει το ενδιαφέρον αυτό στους ακόλουθους τρεις λόγους:
 - στα προβλήματα φυσικής διανομής και στην ανάπτυξη ενός νέου κλάδου που ονομάζεται «business logistics»,
 - στο διευρυνόμενο ενδιαφέρον για όλες τις μορφές αστικών μεταφορών και
 - στο μεγάλο ερευνητικό ενδιαφέρον για τις μεταφορές στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Η οικονομική των μεταφορών δεν είναι ξεχωριστή από τους άλλους κλάδους της οικονομικής επιστήμης, αλλά όσο οι γνώσεις αυξάνονται, γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο, αν όχι αδύνατον, για τους οικονομολόγους να ακολουθήσουν τις εξελίξεις στον κλάδο τους και γι' αυτό το λόγο υποχρεώνονται σε όλο και μεγαλύτερη εξειδίκευση.



Η Οικονομική των Μεταφορών (3/23)

- Τα κυριότερα «εργαλεία» που χρησιμοποιούν οι οικονομολόγοι των μεταφορών προέρχονται κατευθείαν από την καθιερωμένη μικροοικονομική θεωρία.
- Κατά την προπολεμική περίοδο το ενδιαφέρον των οικονομολόγων στρεφόταν κυρίως σε θέματα οργάνωσης, ανταγωνισμού και τιμολόγησης, παρά στις επιδράσεις των μεταφορικών υπηρεσιών στην οικονομική δραστηριότητα.
- Τώρα πια, προσδίδεται ιδιαίτερη έμφαση στις περιβαλλοντικές και αναδιανεμητικές επιδράσεις του μεταφορικού συστήματος και σε μερικές περιπτώσεις η αποδοτικότητα της αγοράς αντιμετωπίζεται ως ανεπιθύμητα περιορισμένο κριτήριο, στο οποίο θα βασιστούν σημαντικές αποφάσεις.



Η Οικονομική των Μεταφορών (4/23)

- Σήμερα ένας από τους πιο σημαντικούς ρόλους του οικονομολόγου των μεταφορών είναι η αποκάλυψη του συνολικού κόστους του μεταφορικού τομέα και όχι μόνο του λογιστικού κόστους.
- Οικονομική των Μεταφορών είναι ο κλάδος εκείνος της Οικονομικής Επιστήμης του οποίου αντικείμενο είναι **η μελέτη της αριστοποίησης της κατανομής των πλουτοπαραγωγικών πόρων αφενός ανάμεσα στις μεταφορικές βιομηχανίες και αφετέρου ανάμεσα στο μεταφορικό τομέα ως σύνολο και στους άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας.**
- Γενικά μπορούμε να διακρίνουμε δύο διαφορετικές μορφές της «άριστης» αυτής κατάστασης:
 - άριστη κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων ή αλλιώς άριστο σημείο «αποδοτικότητας» και
 - άριστη διανομή εισοδήματος ή αλλιώς άριστο σημείο «ισότητας».



Η Οικονομική των Μεταφορών (5/23)

- Η αριστοποίηση της κατανομής των πλουτοπαραγωγικών πόρων αναφέρεται συχνά ως κατά **Pareto αριστοποίηση**.
- Το κατά **Pareto άριστο σημείο** επιτυγχάνεται εάν ήταν δυνατό να γίνει μια τέτοια ανακατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων που θα βελτίωνε, τουλάχιστον όσον αφορά το μεταφορικό σύστημα, τη θέση όλων των μελών της κοινωνίας, χωρίς να χειροτερέψει τη θέση κανενός.
- Για κάθε δεδομένη κατανομή εισοδήματος, προτιμήσεις και τεχνολογικές συνθήκες, υπάρχει κάποιο είδος κατανομής πλουτοπαραγωγικών πόρων που δίνει τη μέγιστη ικανοποίηση.



Η Οικονομική των Μεταφορών (6/23)

- Αλλά κάθε δεδομένο επίπεδο πραγματικού εισοδήματος μπορεί να κατανεμηθεί στα μέλη της κοινωνίας με πολλούς τρόπους.
- Για καθέναν από τους διαφορετικούς τρόπους κατανομής εισοδήματος θα υπάρχουν διαφορετικά άριστα σημεία «αποδοτικότητας» ή κατά Pareto άριστα σημεία.
- Έτσι, υπάρχει και μια δεύτερη διάσταση στην έννοια της αριστοποίησης, η οποία συνίσταται στην προτίμηση ενός από τους τρόπους κατανομής του διαθέσιμου εισοδήματος.
- Παρόλο που αυτές οι δύο διαστάσεις της αριστοποίησης μπορούν λογικά να διαχωριστούν, εντούτοις στην πραγματικότητα είναι πολύ δύσκολο να διασφαλιστεί ο παραπάνω διαχωρισμός.



Η Οικονομική των Μεταφορών (7/23)

- Μέτρα πολιτικής που σκοπεύουν σε στόχους αριστοποίησης της αποδοτικότητας έχουν παρενέργειες, όσον αφορά τη διανομή του εισοδήματος, ενώ τουλάχιστον στο βραχυπρόθεσμο διάστημα η επιδίωξη στόχων άριστης κατανομής του εισοδήματος φαίνεται να μειώνει σημαντικά την αποδοτικότητα.
- Η γενική υπόθεση της θεωρίας της ελεύθερης αγοράς είναι ότι ο μηχανισμός της αγοράς θα διασφαλίσει την άριστη κατανομή των πόρων ανάμεσα στα διάφορα μεταφορικά μέσα.



Η Οικονομική των Μεταφορών (8/23)

- Στο **βραχυπρόθεσμο διάστημα** η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες στο σύνολο της τείνει να είναι σχετικά ανελαστική και συνεπώς η μόνη λειτουργία του μηχανισμού των τιμών είναι οι καθορισμός της σχετικής σημασίας των διαφόρων μεταφορικών μέσων.
- Στο **μακροπρόθεσμο διάστημα** όμως η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και η αποδοτικότητα του συνόλου της οικονομίας επηρεάζεται από το γενικό επίπεδο των μεταφορικών τιμών.
- Είναι σημαντικό όχι μόνο **οι τιμές** των διαφόρων μεταφορικών μέσων να αντικατοπτρίζουν τα σχετικά κόστη, αλλά και **το γενικό επίπεδο τιμών** να αντικατοπτρίζει το συνολικό πραγματικό κόστος παροχής μεταφορικών υπηρεσιών.



Η Οικονομική των Μεταφορών (9/23)

Εξωτερικές επιδράσεις

- Ένας από τους λόγους αποτυχίας λειτουργίας του μηχανισμού της αγοράς στο μεταφορικό τομέα είναι δυνατόν να θεωρηθεί το γεγονός ότι υπάρχουν κάποια αγαθά τα οποία δεν είναι δυνατόν να τιμολογηθούν ή είναι εξαιρετικά δύσκολη η τιμολόγηση τους.
- Σε αυτήν την περίπτωση το πραγματικό χρηματικό κόστος που υφίσταται η μεταφορική επιχείρηση και ουσιαστικά χρησιμοποιείται ως βάση των αποφάσεων κατανομής πόρων, διαφέρει από το πραγματικό κόστος που υφίσταται ο χρήστης της μεταφορικής υπηρεσίας και ιδιαίτερα η κοινωνία (π.χ. κόστος κυκλοφοριακής συμφόρησης, καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος).



Η Οικονομική των Μεταφορών (10/23)

Εξωτερικές επιδράσεις

- Στις αστικές περιοχές, για παράδειγμα, ο οριακός χρήστης ενός δρόμου μπορεί να καθυστερήσει σημαντικά τους άλλους χρήστες.
- Έτσι, το πραγματικό κόστος στην κοινωνία της αποφάσεως του αυτοκινητιστή να χρησιμοποιήσει το δρόμο, περιλαμβάνει το αυξημένο κόστος που προέρχεται από την απόφαση αυτή.
- Το ιδιωτικό κόστος του αυτοκινητιστή όμως δε λαμβάνει υπόψη αυτό το κόστος. Συνεπώς, ο μηχανισμός της αγοράς δεν έχει ως αποτέλεσμα την αριστοποίηση της κατανομής των πλουτοπαραγωγικών πόρων.



Η Οικονομική των Μεταφορών (11/23)

Εξωτερικές επιδράσεις

- Οι αυτοκινητόδρομοι σε αστικές περιοχές επιβαρύνουν σημαντικά το περιβάλλον με καυσαέρια, ηχορύπανση και οπτική παρενόχληση στους κατοίκους της περιοχής.
- Το κόστος όμως που υφίστανται οι άνθρωποι αυτοί δεν εμφανίζεται στο λογιστικό κόστος των επενδυτικών σχεδίων.
- Συνεπώς, οι αποδοτικές αποφάσεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη στοιχεία πέρα από αυτά που κατά παράδοση συμπεριλαμβάνονται στους οικονομικούς υπολογισμούς.



Η Οικονομική των Μεταφορών (12/23)

Δημόσια αγαθά

- Ο μηχανισμός της αγοράς, λειτουργεί επαρκώς μόνο στις περιπτώσεις εκείνες όπου ισχύει η αρχή της αποκλειστικότητας - με άλλα λόγια, όταν η κατανάλωση ενός αγαθού από ένα άτομο αποκλείει την κατανάλωση αυτού του αγαθού από κάποιο άλλο άτομο.
- Σε περιπτώσεις όπως στα Δημόσια αγαθά η κατανάλωση κάποιων αγαθών από ένα άτομο είναι συμπληρωματική της κατανάλωσης άλλων ατόμων.
- Το πρόβλημα είναι ότι τέτοιου είδους υπηρεσίες, παρόλο που είναι επιθυμητές, δε θα παράγονταν, αν αφήνονταν στη λειτουργία του μηχανισμού της αγοράς (π.χ. άμυνα, δικαιοσύνη).



Η Οικονομική των Μεταφορών (13/23)

Η μορφή της αγοράς και οι οικονομίες κλίμακας.

- Μονοπώλιο: Ο μονοπωλιακός επιχειρηματίας που επιθυμεί να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του θα περιορίσει την παραγωγή του κάτω από ένα επίπεδο που θα επικρατούσε σε συνθήκες ανταγωνισμού, ενώ θα καθορίσει τις τιμές του άνω του επιπέδου αυτού.
- Ανταγωνιστική αγορά: Μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την ύπαρξη και λειτουργία μιας βιομηχανίας, όπου οι παραγωγικές μονάδες θα είναι πολύ μικρές για να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας. Σε μια τέτοια κατάσταση, ένας μεγαλύτερος βαθμός βιομηχανικής συγκέντρωσης θα επέφερε εμφανή πλεονεκτήματα.



Η Οικονομική των Μεταφορών (14/23)

Η μορφή της αγοράς και οι οικονομίες κλίμακας.

- Ο τομέας των μεταφορών προσφέρει παραδείγματα και των δύο παραπάνω αντίθετων καταστάσεων.
- Η βιομηχανική συγκέντρωση στο μεταφορικό τομέα, όπως και σε άλλους τομείς, πρέπει να βασίζεται στην ύπαρξη σημαντικών οικονομιών κλίμακας, που να διασφαλίζουν ότι το κόστος παραγωγής θα είναι χαμηλότερο από ότι θα ήταν σε πιο ανταγωνιστικές συνθήκες, με περισσότερες και μικρότερες επιχειρήσεις.
- Τα κρίσιμα ερωτήματα συνεπώς είναι αν πραγματικά υπάρχουν οικονομίες κλίμακος σε επαρκή βαθμό, που να δικαιολογούν την ύπαρξη μονοπωλίου, και αν υπάρχουν, κατά πόσο διασφαλίζουν επαρκώς την εσωτερική άριστη παραγωγικότητα και τη σωστή διανεμητική αποδοτικότητα της επιχείρησης.



Η Οικονομική των Μεταφορών (15/23)

Επάρκεια των αντιλήψεων.

- Βασική υπόθεση του μηχανισμού της αγοράς είναι ότι οι αποφάσεις των ατόμων αντανακλούν μια σωστή και επαρκή αντίληψη, όσον αφορά τα κόστη και τα οφέλη που σχετίζονται με αυτές τις αποφάσεις.
- Μια λανθασμένη αντίληψη αναφορικά με την αντίληψη των ατόμων σχετικά με τα κόστη και τα οφέλη, οδηγεί στην υποπαροχή ή στην υπερπροσφορά κάποιων υπηρεσιών από ότι θα συνέβαινε στην περίπτωση που υπήρχε πιο ακριβής αντίληψη των πραγμάτων.
- Ο μηχανισμός της αγοράς δε διασφαλίζει πάντα την άριστη αποδοτικότητα.



Η Οικονομική των Μεταφορών (16/23)

Επάρκεια των αντιλήψεων.

- Γι' αυτό το λόγο οι διάφορες κυβερνήσεις παρεμβαίνουν στην αγορά των μεταφορών υιοθετώντας μέτρα πολιτικής που διορθώνουν τις παραπάνω ανεπάρκειες του μεταφορικού τομέα.
- Είναι γνωστό ότι ένα μέρος της βιομηχανίας μεταφορών είναι «κινητό» και άρα εντελώς διαφορετικό, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του από το σταθερό μέρος της βιομηχανίας αυτής (π.χ. τερματικές εγκαταστάσεις, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, κ.λπ.).
- Το «κινητό» μέρος της βιομηχανίας έχει μικρή διάρκεια ζωής. Είναι φθηνό, όσον αφορά τη χρησιμοποίηση του σε εναλλακτικές λύσεις, ενώ υπόκεινται σε ελάχιστες οικονομίες κλίμακας (τα πλοία και τα αεροπλάνα αποτελούν εξαίρεση αυτού του κανόνα).



Η Οικονομική των Μεταφορών (17/23)

Επάρκεια των αντιλήψεων.

- Το σταθερό στοιχείο όμως συνήθως υπόκειται σε σημαντικές οικονομίες κλίμακας.
- Από τη στιγμή που γίνεται η εγκατάσταση μιας σιδηροδρομικής γραμμής, για παράδειγμα, το οριακό κόστος της χρησιμοποίησης της μειώνεται μέχρι το σημείο κάποιας μέγιστης μεταφορικής ικανότητας.
- Γενικά υπάρχει ένα ελάχιστο μέγεθος κάτω του οποίου η παροχή μεταφορικής υποδομής είναι ασύμφορη οικονομικά.



Η Οικονομική των Μεταφορών (18/23)

Επάρκεια των αντιλήψεων.

- Τα παραπάνω χαρακτηριστικά της σταθερής και κινητής βιομηχανίας έχουν επηρεάσει την οργάνωση του τομέα των μεταφορών.
- Το υψηλό κόστος παροχής, η μακροβιότητα και οι οικονομίες κλίμακας, που σχετίζονται με τα σταθερά συστατικά του τομέα, δημιουργούν τάσεις μονοπωλιακού ελέγχου.
- Η ευκολία εισόδου, η ευκαμψία και η έλλειψη επιδράσεων κλίμακας τείνουν να αναζωπυρώνουν τον ανταγωνισμό στο κινητό μέρος του μεταφορικού τομέα.
- Τα διάφορα κράτη παρουσιάζουν διαφορές ως προς το βαθμό κρατικής ιδιοκτησίας του σταθερού εξοπλισμού του μεταφορικού τομέα και ως προς το είδος νομοθετικής ρύθμισης που επιβάλλεται στο κινητό μέρος της βιομηχανίας.



Η Οικονομική των Μεταφορών (19/23)

Επάρκεια των αντιλήψεων.

- Ενώ η λογική του άμεσου ελέγχου της παροχής των σταθερών στοιχείων του μεταφορικού τομέα στηρίζεται στην αποφυγή των μονοπωλιακών καταστάσεων που πιθανόν θα συνόδευαν την ιδιωτική ιδιοκτησία, η ανάγκη νομοθετικού ελέγχου του κινητού μέρους της βιομηχανίας πηγάζει από μια άλλη διάσταση των μεταφορικών υπηρεσιών.
- Οι μεταφορές έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικές εξωτερικές επιδράσεις (π.χ. συμφόρηση, ρύπανση) που θεωρήθηκε σημαντικό να εξαλειφθούν.
- Εμφανίζεται η ατελής πληροφόρηση των μεταφορικών επιχειρήσεων και συγκεκριμένα η αντικειμενική αδυναμία τους να προβλέψουν σχετικά βραχυπρόθεσμες μεταβολές στη ζήτηση.



Η Οικονομική των Μεταφορών (20/23)

Επάρκεια των αντιλήψεων.

- Η κρατική παρέμβαση συνεπώς δικαιολογείται συχνά από την ανάγκη διασφάλισης ότι ο υπερβολικός ανταγωνισμός σε περιόδους μειωμένης ζήτησης δε θα μειώσει τη μεταφορική ικανότητα του μεταφορικού συστήματος σε βαθμό που να μη μπορεί να ικανοποιήσει τη ζήτηση όταν θα αυξηθεί.



Η Οικονομική των Μεταφορών (21/23)

Κρατικές παρεμβάσεις.

- Η επέμβαση του κράτους καθίσταται αναγκαία, ώστε να διορθώσει τέτοιες καταστάσεις και να επαναφέρει τη διαταραγμένη ισορροπία.
- Η τυπολογία που έκανε ο Musgrave σχετικά με τις οικονομικές λειτουργίες της Κρατικής εξουσίας, η οποία διακρίνεται στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες:
 1. μια λειτουργία για την επιχορήγηση των απαραίτητων κονδυλίων,
 2. μια λειτουργία για ανακατανομή πλούτου και
 3. μια λειτουργία για μακροοικονομικό διακανονισμό.



Η Οικονομική των Μεταφορών (22/23)

Κρατικές παρεμβάσεις.

- Η επιχορήγηση των απαραίτητων κονδυλίων στον τομέα των μεταφορών, απαιτεί μια άμεση παρέμβαση του κράτους στην κατασκευή της υποδομής.
- Κυριότερος λόγος της παρέμβασης αυτής μπορεί να θεωρηθεί το υψηλό κόστος που απαιτείται για την κατασκευή και οι εξωτερικές επιδράσεις.
- Το κράτος προσπαθεί μέσα από την κατασκευή και διαχείριση του συστήματος των μεταφορών να εμποδίσει την υπέρμετρη ανάπτυξη ορισμένων περιοχών εις βάρος άλλων.
- Επιδιώκει μέσα από μια συγκοινωνιακή πολιτική την ισόρροπη ανάπτυξη της επαρχίας και του κέντρου.



Η Οικονομική των Μεταφορών (23/23)

Κρατικές παρεμβάσεις.

- Η δυνατότητα που έχει το κράτος να επηρεάζει τον τομέα των μεταφορών αποτελεί ένα μέσο πολύτιμο για άσκηση μακροοικονομικής πολιτικής.
- Έργα συγκοινωνιακής υποδομής μπορούν να κατασκευασθούν προκειμένου να αποφευχθούν ιδιαίτερα προβλήματα ανεργίας και οικονομικής αστάθειας.
- Στην Ελλάδα οι επιχειρήσεις Αστικών Μεταφορών της Πρωτεύουσας (Ο.ΣΥ. (ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.) η οποία προήλθε από τη συγχώνευση των εταιρειών Ε.ΘΕΛ. και Η.Λ.Π.Α.Π., η εταιρεία ΣΤΑ.ΣΥ. (ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.) η οποία προήλθε από τη συγχώνευση των εταιρειών Α.Μ.Ε.Λ. Α.Ε., Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. και ΤΡΑΜ Α.Ε. και ο «επιτελικός» ΟΑΣΑ) ανήκουν πλήρως στο Ελληνικό κράτος.
- Αντίθετα, οι επιχειρήσεις Αστικών Μεταφορών της επαρχίας ανήκουν σε ιδιώτες.
- Η μοναδική σιδηροδρομική επιχείρηση (Ο.Σ.Ε.) ανήκει στο Ελληνικό Κράτος.
- Οι αεροπορικές και ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις ανήκουν όλες σε μη κρατικές επιχειρήσεις.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (1/16)

- Ο ποσοτικός προσδιορισμός των μεταφορών ως αυτοτελούς κλάδου στην Ελληνική Οικονομία, είναι πάρα πολύ δύσκολος.
- Σημαντικές δυσκολίες συναντώνται στην ανεύρεση, επεξεργασία και κυρίως ερμηνεία των απαραίτητων στατιστικών δεδομένων.
- Οι μεταφορές χρειάζονται για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των λοιπών κλάδων της οικονομίας, όπως της γεωργίας, της βιομηχανίας, του τουρισμού κ.λπ., και με αυτήν την έννοια δεν κατατάσσονται ως ξεχωριστός οικονομικός κλάδος, αλλά το προϊόν τους εντάσσεται μέσα στο προϊόν για το οποίο προσφέρουν τις υπηρεσίες τους.
- Η καταγραφή της συνεισφοράς αυτής, είναι επόμενο ότι δεν προσμετράται αυτούσια.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (2/16)

- Μόνη εξαίρεση που θα μπορούσε να καταγραφεί είναι εκείνη της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών από ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, η οποία όμως δεν πραγματοποιείται στον ελληνικό χώρο, αλλά στην αλλοδαπή, μεταξύ δηλαδή τρίτων χωρών.
- Οι διάφοροι κλάδοι της Ελληνικής Οικονομίας χρησιμοποιούν λίγο ή πολύ τις μεταφορές ως συντελεστή της παραγωγής τους.
- Η τελική ζήτηση του προϊόντος των διαφόρων κλάδων της οικονομίας μας εξαρτάται συνεπώς άμεσα από την προσφερόμενη παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.
- Η καθοριστική σημασία των μεταφορών για την αποτελεσματική λειτουργία της εθνικής οικονομίας διαφαίνεται μέσα από παράγοντες ποιοτικούς, που σχετίζονται με τις μεταφορές, αλλά ακόμη και ποσοτικούς.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (3/16)

- Μία γενική εικόνα του μεγέθους και της σημασίας των μεταφορών ως οικονομικού κλάδου είναι δυνατόν να προσεγγιστεί μέσα από διάφορους δείκτες.
- Ως τέτοιοι συνήθως χρησιμοποιούνται:
 - η συνεισφορά του κλάδου στο συνολικό σχηματισμό του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος,
 - η Απασχόληση και
 - οι Επενδύσεις Παγίου Κεφαλαίου στα μεταφορικά μέσα.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (4/16)

- Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία από τις Μεταφορές (Πίνακας 1), συμπεριλαμβανομένων όμως και των Αποθηκεύσεων και των Επικοινωνιών, κυμαίνεται γύρω στο 8,5% του Ακαθαρίστου Εγχωρίου Προϊόντος της χώρας μας.

Έτη	Μεταφορές, Αποθηκεύσεις & Επικοινωνίες	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
2000	9.389	136.281
2002	11.445	156.615
2003	13.394	172.431
2004	15.663	185.813
2005	16.159	195.366
2006	17.524	210.459
2007	19.441	226.437
2008	20.300	239.141

Πίνακας 1: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία για Μεταφορές Αποθηκεύσεις και Επικοινωνίες στην Ελλάδα (τρέχουσες τιμές σε εκατομμύρια €) (Πίνακας 1.1 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (5/16)

- Πολύ σημαντικές είναι για την χώρα μας οι Ακαθάριστες Πάγιες Κεφαλαιουχικές Επενδύσεις οι οποίες ανέρχονται για το 2008 σε 157,2 εκατ. € μόνο για τα μηχανοκίνητα οχήματα (Πίνακας 2).

Έτη	Οχήματα, πλοία και αεροσκάφη	Μηχανοκίνητα οχήματα	Πλοία, αεροσκάφη κ.λ.π.
2001	116,9	111,4	5,50
2002	245,7	97,9	147,8
2003	116,3	100,7	15,6
2004	122,2	105,5	16,7
2005	109,3	107,7	1,50
2006	174,3	112,5	61,8
2007	164,6	151,8	12,8
2008	189,5	157,2	32,3
2009	104,0	109,6	-5,60
2010	137,5	113,8	23,8
2011	65,4	73,3	-7,90

Πίνακας 2: Ακαθάριστες Πάγιες Κεφαλαιουχικές Επενδύσεις σε τρέχουσες τιμές αγοράς (τρέχουσες τιμές σε εκατομμύρια €) (Πίνακας 1.2 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (6/16)

- Ομοίως σημαντική είναι η δαπάνη των νοικοκυριών σε ότι αφορά στις μεταφορές.
- Ο Πίνακας 3 καταδεικνύει ότι η δαπάνη για μεταφορές, ξεπερνά το 10% της συνολικής καταναλωτικής δαπάνης των ελληνικών νοικοκυριών.

Έτη	Τελική Καταναλωτική Δαπάνη νοικοκυριών	Εκ των οποίων Συνολικά για μεταφορές	Ποσοστιαία δαπάνη για μεταφορές	Εκ των οποίων για αγορά οχημάτων	Εκ των οποίων για χειρισμό εξοπλισμού προσωπικής μεταφοράς	Εκ των οποίων για Μεταφορικές υπηρεσίες
2000	103.100	10.146	9,84 %	4.065	3.458	2.623
2001	110.853	11.032	9,95 %	5.459	3.200	2.373
2002	120.168	12.069	10,04 %	5.816	3.495	2.758
2003	127.379	13.226	10,38 %	6.351	3.869	2.995
2004*	136.565	14.582	10,68 %	6.692	4.326	3.268
2005*	147.539	16.582	11,23 %	7.091	5.857	3.633
2006*	159.603	17.653	11,06 %	7.433	-	-
2007*	169.130	18.405	10,88 %	-	-	-

Πίνακας 3: Δαπάνη για Μεταφορές των νοικοκυριών στην Ελλάδα (τρέχουσες τιμές σε εκατομμύρια €) (Πίνακας 1.4 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (7/16)

- Οι μεταφορές απασχολούν σημαντικό ποσοστό του εργατικού δυναμικού τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη.
- Σε ότι αφορά την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, οι εργαζόμενοι στις μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των αποθηκείσεων και των ταχυδρομείων και courier) ανέρχονται σε 10,5 εκατομμύρια και αποτελούν περίπου το 4% του συνολικού απασχολούμενου εργατικού δυναμικού.
- Στην Ελλάδα, οι εργαζόμενοι αντίστοιχα στις μεταφορές, αποθηκείσεις και υπηρεσίες courier, ανέρχονται σε 198,2 χιλιάδες εργαζομένους για το 2010.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (8/16)

- Οι οδικές μεταφορές απασχολούν το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων το οποίο για την Ευρωπαϊκή Ένωση ανέρχεται σε 46,5%, ενώ για την χώρα μας είναι ακόμη μεγαλύτερο και ανέρχεται σε 60,2%, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 4.

	Σύνολο	Οδικές	Οδικές	Σιδηρόδρομοι	Αγωγοί	Εσωτ. Ναυσιπλοΐα	Θαλάσσιες	Αεροπορικές	Αποθήκευση και υποστηρικτικές δραστηριότητες	Ταχυδρομείο και courier
		Εμπορευματικές	Επιβατικές							
ΕΥ27	10449,1	2926,4	1933,1	678,2	22,6	42,0	182,2	394,4	2492,3	1778,0
ΕΛΛΑΔΑ	198,2	45,4	74,0	1,9	0,0	0,0	16,4	4,6	40,2	15,9

Πίνακας 4: Απασχόληση κατά μέσο μεταφοράς στην ΕΕ και στην Ελλάδα για το έτος 2010 (σε χιλιάδες απασχολούμενους).
(Πίνακας 1.5 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (9/16)

- Ο Πίνακας 5, παρουσιάζει την εξέλιξη των αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, κατά τα τελευταία χρόνια.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	6.640.613	6.995.659	7.380.265	7.729.262	7.910.565	8.062.085	8.086.910
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ_ΣΥΝΟΛΟ	4.303.129	4.543.016	4.798.530	5.023.944	5.131.960	5.216.873	5.203.591
Ιδιωτικής Χρήσης	4.269.569	4.509.456	4.764.970	4.990.384	5.098.400	5.183.313	5.170.031
Δημόσιας Χρήσης	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560	33.560
ΦΟΡΤΗΓΑ_ΣΥΝΟΛΟ	1.186.483	1.219.889	1.255.945	1.289.525	1.302.430	1.318.768	1.321.296
Ιδιωτικής Χρήσης	1.149.988	1.183.394	1.219.450	1.253.030	1.265.935	1.282.273	1.284.801
Δημόσιας Χρήσης	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495	36.495
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	26.829	26.938	27.102	27.186	27.324	27.311	27.121
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ	1.124.172	1.205.816	1.298.688	1.388.607	1.448.851	1.499.133	1.534.902

Πίνακας 5: Αυτοκίνητα και δίκυκλα ανά κατηγορία και χρήση στην Ελλάδα (Πίνακας 1.6 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (10/16)

- Οι εμπορευματικές μεταφορές, αποτελούν αναμφισβήτητα έναν από τους σπουδαιότερους παράγοντες για την οικονομική ανάπτυξη των κρατών.
- Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι μεταφορές συνεισφέρουν πάνω από 4,5% στο σχηματισμό του Ακαθάριστου Κοινοτικού Προϊόντος.
- Από το 1995 μέχρι το 2011, οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. παρουσίασαν αύξηση κατά 25 %, γεγονός που σημαίνει μια μέση ετήσια αύξηση που ξεπερνά το 1,4%.
- Το μεγαλύτερο μέρος της εμπορευματικής μεταφοράς, πραγματοποιήθηκε από τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες μετέφεραν για το 2011 το 45,3% του συνόλου (1.734 δις. Χιλιομετρικούς τόνους) και το 36,8% (1.408 δις. χιλιομ. τόνους) αντιστοίχως.
- Αντίθετα οι σιδηροδρομικές μεταφορές και η εσωτερική ναυσιπλοΐα, είχαν μια συμμετοχή 10,9% και 3,4% αντιστοίχως.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (11/16)

Ο Πίνακας 6, παρουσιάζει την εξέλιξη εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη των 27.

Εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη των 27							
δισ εκατ. χιλιόμετροί τόνοι							
	Οδικές	Σιδηροδρομικές	Εσωτερική Ναυσιπλοΐα	Αγωγοί	Θαλάσσιες	Αεροπορικές	Σύνολο
1995	1289	386	122	115	1146	2	3060
2000	1519	404	134	127	1314	2	3499
2005	1794	413	139	136	1461	3	3946
2006	1848	435	138	136	1505	3	4064
2007	1914	448	145	130	1532	3	4173
2008	1881	440	145	125	1498	3	4091
2009	1690	361	130	119	1336	2	3639
2010	1756	391	148	121	1415	3	3833
2011	1734	420	141	119	1408	3	3824
1995 - 2011	34,6%	8,8%	15,6%	3,2%	22,8%	25,9%	25,0%
ανά έτος	1,9%	0,5%	0,9%	0,2%	1,3%	1,4%	1,4%

Πίνακας 6: Εξέλιξη των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη των 27 (σε δισεκατομμύρια χιλιόμετρος τόνους) (Πίνακας 1.9 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (12/16)

- Οι οδικές μεταφορές έχουν ιδιαίτερα ωφεληθεί από την Ευρωπαϊκή ενοποίηση, λόγω της ικανότητας που παρουσιάζουν να προσαρμόζονται εύκολα και γρήγορα στις αλλαγές και τις απαιτήσεις της ζήτησης.
- Οι αερομεταφορές στην Ευρώπη παρουσιάζουν ρυθμούς ανάπτυξης αρκετά υψηλούς (συγκρινόμενες ιδιαίτερα με τους σιδηροδρόμους, την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τους αγωγούς) αφού ο μέσος ρυθμός αύξησης ετησίως ανέρχεται σε 1,4%.
- Απευθύνονται κυρίως στη διακίνηση εμπορευμάτων σε μεγάλες κυρίως αποστάσεις, με υψηλή αξία προϊόντων ανά μεταφερόμενο τόνο, καθώς επίσης και ευπαθών αγαθών.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (13/16)

- Ο Πίνακας 7, παρουσιάζει την εξέλιξη του εξαγωγικού εμπορίου κατά μέσο μεταφοράς στην ΕΕ το έτος 2011.

Εξαγωγικό Εμπόριο κατά μέσο μεταφοράς της ΕΕ για το 2011 (εκατ τόννοι)						
	Εξαγωγές		Εισαγωγές		Εξαγωγές + Εισαγωγές	
Θάλασσα	442,4	77,4%	1.232,8	74,6%	1.675,2	75,3%
Οδικώς	85,6	15,0%	59,8	3,6%	145,4	6,5%
Σιδηροδρομικώς	20,3	3,6%	69,8	4,2%	90,1	4,1%
Εσωτερική Ναυσιπλοΐα	6,4	1,1%	12,4	0,8%	18,8	0,8%
Αγωγοί	3,3	0,6%	224,7	13,6%	228,0	10,2%
Air	10,4	1,8%	3,8	0,2%	14,3	0,6%
Με ίδια μέσα	2,3	0,4%	4,9	0,3%	7,2	0,3%
Ταχυδρομείο	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Άγνωστα	0,8	0,1%	44,6	2,7%	45,4	2,0%
Total	571,6	100,0%	1.652,9	100,0%	2.224,5	100,0%
Πηγή : Eurostat						

Πίνακας 7: Εξέλιξη του εξαγωγικού εμπορίου στην ΕΕ το έτος 2011 (σε εκατομμύρια τόνους)
(Πίνακας 1.10 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)

Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (14/16)

- Ο Πίνακας 8, παρουσιάζει τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν κατά τα τελευταία χρόνια για τη διακίνηση επιβατών, στις Ευρωπαϊκές χώρες.

Διακίνηση επιβατών κατά μέσο μεταφοράς στην Ευρώπη των 27									
	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Αυτοκίνητο ΙΧ	3929,8	4371,6	4630,4	4693,5	4762,2	4789,4	4866,4	4832,4	4822,1
Επιβάτες σε δίκυκλα	122,2	109,5	123,4	122,6	119,3	123,2	122,1	120,0	123,5
Λεωφορία	499,5	517,1	523,4	518,8	533,0	534,6	515,1	509,4	512,2
Σιδηρόδρομοι	350,5	370,7	377,1	390,6	395,9	411,1	402,6	403,8	407,1
Τραμ και Μετρό	71,0	77,9	83,3	85,2	87,0	90,4	90,3	91,7	92,9
Αεροπλάνο	346,0	457,0	527,0	549,0	572,0	561,0	522,0	522,5	575,1
Πλοίο	44,4	41,7	39,5	40,0	41,0	40,9	40,0	38,1	38,1
Σύνολο	5363,3	5945,5	6304,2	6399,6	6510,4	6550,7	6558,5	6517,8	6571,0

Πίνακας 8: Διακίνηση επιβατών κατά μέσο μεταφοράς στην Ευρώπη των 27 (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς επιβάτες)
(Πίνακας 1.11 - Ε. Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών»)



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (15/16)

- Παρατηρείται ότι και στην Ευρώπη είναι σαφής η κυριαρχία του επιβατικού αυτοκινήτου έναντι όλων των άλλων μέσων μεταφοράς.
- Το γεγονός αυτό έχει βεβαίως μεγάλη επίδραση στην ποιότητα ζωής ιδιαίτερα στις μεγαλουπόλεις με τα γνωστά φαινόμενα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης του περιβάλλοντος και των τροχαίων ατυχημάτων.
- Σε ότι αφορά τις διεθνείς μετακινήσεις επιβατών, σε μακρινές αποστάσεις, οι αερομεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση, μιας και ο χρόνος μεταφοράς θεωρείται σήμερα ως κόστος ευκαιρίας.
- Η αύξηση της ζήτησης για αερομεταφορές επιβατών έχει προκαλέσει σοβαρά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης στα αεροδρόμια, τις δύο τελευταίες δεκαετίες, σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Παράλληλα, υψηλή ανταγωνιστικότητα παρουσιάζουν όλο και περισσότερο τα τρένα μεγάλης ταχύτητας (high speed rail services), ιδιαίτερα στις μεσαίου μήκους αποστάσεις.



Στατιστική Ανάλυση του Μεταφορικού Τομέα (16/16)

- Στην Ελλάδα, η υποδομή για μεταφορικές υπηρεσίες (οδικό, σιδηροδρομικό δίκτυο κ.λπ.) καθώς και τα σημεία συγκοινωνιακής υποδοχής (σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια, αεροδρόμια, κ.λπ.) αποτελούν κατά κανόνα δημόσια περιουσία, που τη διαχειρίζονται οι κεντρικές, περιφερειακές, δημοτικές αρχές ή άλλοι κρατικοί οργανισμοί.
- Το σημαντικότερο μέρος των μεταφορικών μέσων σήμερα ανήκει σε κρατικές επιχειρήσεις.
- Το μεγαλύτερο όμως μέρος των χερσαίων μεταφορικών μέσων, ιδίως στην διακίνηση εμπορευμάτων ανήκει σε ιδιωτικές μεταφορικές επιχειρήσεις.
- Το ίδιο ισχύει και για τα ακτοπλοϊκά και ποντοπόρα θαλάσσια μεταφορικά μέσα.



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

