
Η συνεισφορά των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη

2018/10/29 09:26 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Σύμφωνα με τις τελευταίες προβλέψεις του International Transport Forum (ITF), η παγκόσμια ζήτηση επιβατών θα υπερδιπλασιαστεί μεταξύ 2015 και 2050 από 50.000 σε 120.000 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα.

Η αύξηση αυτή ανταποκρίνεται σε όλες τις περιφέρειες και για όλα τα μέσα μεταφοράς, αλλά δεν είναι ομοιόμορφα κατανομημένη. Το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης σημειώνεται στην Ασία, η οποία θα αντιπροσωπεύει περίπου το **ένα τρίτο της συνολικής ζήτησης για μεταφορά επιβατών το 2050**.

Αντίθετα, οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης που παρατηρούνται σε όλες τις χώρες του ΟΟΣΑ αναδεικνύουν το γεγονός ότι η ζήτηση για μεταφορές στις χώρες αυτές θα αντιπροσωπεύει μόλις το 25% το 2050 σε σχέση με το 45% που αντιπροσώπευε το 2015.

Ομοίως, **όλα τα μέσα μεταφοράς δεν αναπτύσσονται με τον ίδιο ρυθμό**. Οι μέσοι ρυθμοί ανάπτυξης κυμαίνονται από λιγότερο από 2% ετησίως για τον σιδηροδρόμο έως 5% για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά επιβατών (ICAO, 2016a).

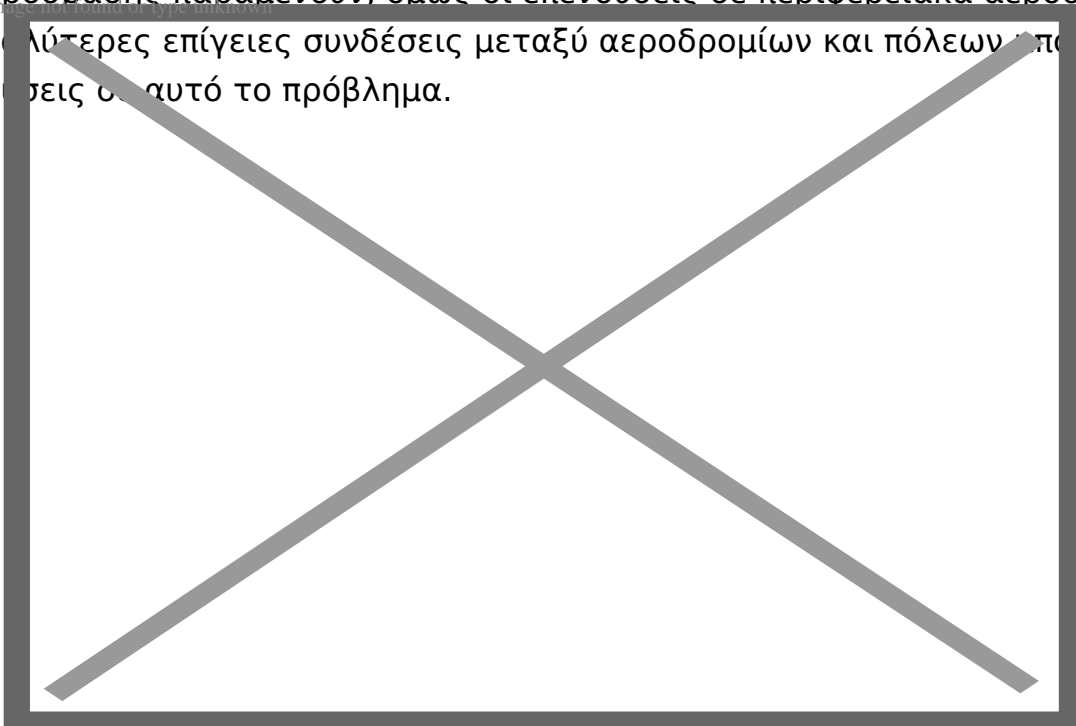
Τα επόμενα 15 έτη η επιβατική αεροπορική κίνηση ενδεχομένως να αυξηθεί κατά 36% ετησίως.

Όσον αφορά στη μεγάλη αυτή αύξηση που προβλέπεται για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, συγκεκριμένα σύμφωνα με την πρόσφατη έκδοση «Προοπτικές μεταφορών» του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών (ITF, 2017) ο αριθμός των αεροπορικών επιβατών θα συνεχίσει να αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό, καθώς οι πόλεις σε όλον τον κόσμο καθίστανται πιο προσιτοί αεροπορικοί προορισμοί.

Κατά τα επόμενα 15 έτη η επιβατική αεροπορική κίνηση ενδεχομένως να αυξηθεί κατά 36% ετησίως, με τα ενδοασιατικά δρομολόγια να αυξάνονται με τον ταχύτερο ρυθμό, σχεδόν κατά 10%.

Οι εκπομπές CO₂ από τις διεθνείς αερομεταφορές δύνανται να σημειώσουν **αύξηση 56% μεταξύ του 2015 και του 2030**, ακόμα και με πολύ καλύτερη απόδοση καυσίμων. Οι συμφωνίες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών και η αύξηση των πτήσεων χαμηλού κόστους μεταξύ περιφερειών θα επιτρέψουν την επέκταση του δικτύου και τη μείωση των τιμών, συμβάλλοντας έτσι στην αύξηση του κλάδου.

Οι μεγάλες περιφερειακές διαφορές όσον αφορά στις δυνατότητες αεροπορικής πρόσβασης παραμένουν, όμως οι επενδύσεις σε περιφερειακά αεροδρόμια και καλύτερες επίγειες συνδέσεις μεταξύ αεροδρομίων και πόλεων μπορούν να επιφέρουν λύσεις σε αυτό το πρόβλημα.



Παρά τις

πολιτικές εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο και την τεχνολογική πρόοδο, η ζήτηση για μεταφορές εξακολουθεί πρωτίστως να συνδέεται άμεσα με το οικονομικό περιβάλλον.

Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα (World Bank, 2016), η περίοδος μετά το 2015 χαρακτηρίζεται από τρεις κύριες μακροοικονομικές τάσεις, οι οποίες έχουν μείζονα επίδραση στην οικονομία και τον τομέα των μεταφορών. Η οικονομική ανάπτυξη παραμένει χαμηλότερη από την αναμενόμενη και υπόκειται σε συνεχείς κινδύνους και αβεβαιότητες. Το διεθνές εμπόριο αυξάνεται τώρα με τον ίδιο ρυθμό με το ΑΕΠ ενώ πριν από την οικονομική κρίση το 2008 το εμπόριο αυξανόταν δύο φορές πιο γρήγορα από το ΑΕΠ (World Bank, 2016).

Οι τιμές του πετρελαίου έχουν επίσης βυθιστεί σε σχέση με την προηγούμενη

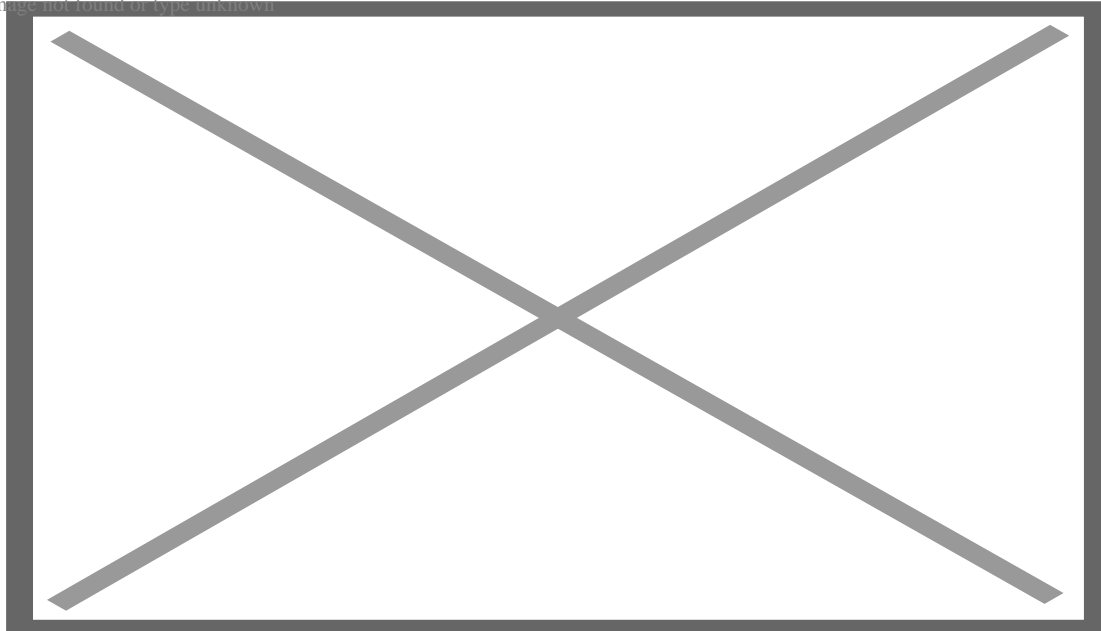
δεκαετία. Οι **πτωτικές τάσεις του εμπορίου έχουν επηρεάσει ιδιαίτερα τον τομέα της ναυτιλίας**, η οποία πάσχει από πλεονάζουσα αλιευτική ικανότητα, εν μέρει λόγω της χρήσης μεγαλύτερων πλοίων, γεγονός το οποίο προκαλεί επιπτώσεις σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού, καθώς πολλές χώρες έχουν επενδύσει σε πολύ μεγάλο βαθμό σε λιμενικές εγκαταστάσεις, ενώ οι συνδέσεις με την ενδοχώρα πάσχουν όλο και περισσότερο από συμφόρηση (UNCTAD, 2015).

Η οικονομική δραστηριότητα και το εμπόριο είναι οι κύριοι κινητήριοι μοχλοί της ζήτησης στις μεταφορές. Χαρακτηριστικό αποτέλεσμα των παραπάνω μακροοικονομικών τάσεων από τη μία πλευρά οι χαμηλές τιμές πετρελαίου έχουν διατηρήσει την αύξηση της κινητικότητας των επιβατών, ενώ από την άλλη ο τομέας των εμπορευματικών μεταφορών έχει υποστεί πλήγμα από τις αλλαγές στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ-28) μεταξύ 2006 -2017, οι χερσαίες μεταφορές επιβατών αναπτύχθηκαν με ρυθμό 4% βραδύτερο από το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) σε σταθερές τιμές. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι ο δείκτης της σχέσης των χερσαίων μεταφορών επιβατών με το ΑΕΠ σε σταθερές τιμές αναφέρεται μόνο στις χερσαίες μεταφορές με αυτοκίνητο, υπεραστικό λεωφορείο, λεωφορείο και τρόλεϊ, ή τρένο, και ότι μεγάλο ποσοστό της διεθνούς διακίνησης ταξιδιωτών γίνεται με θαλάσσιες και αεροπορικές υπηρεσίες επιβατών.

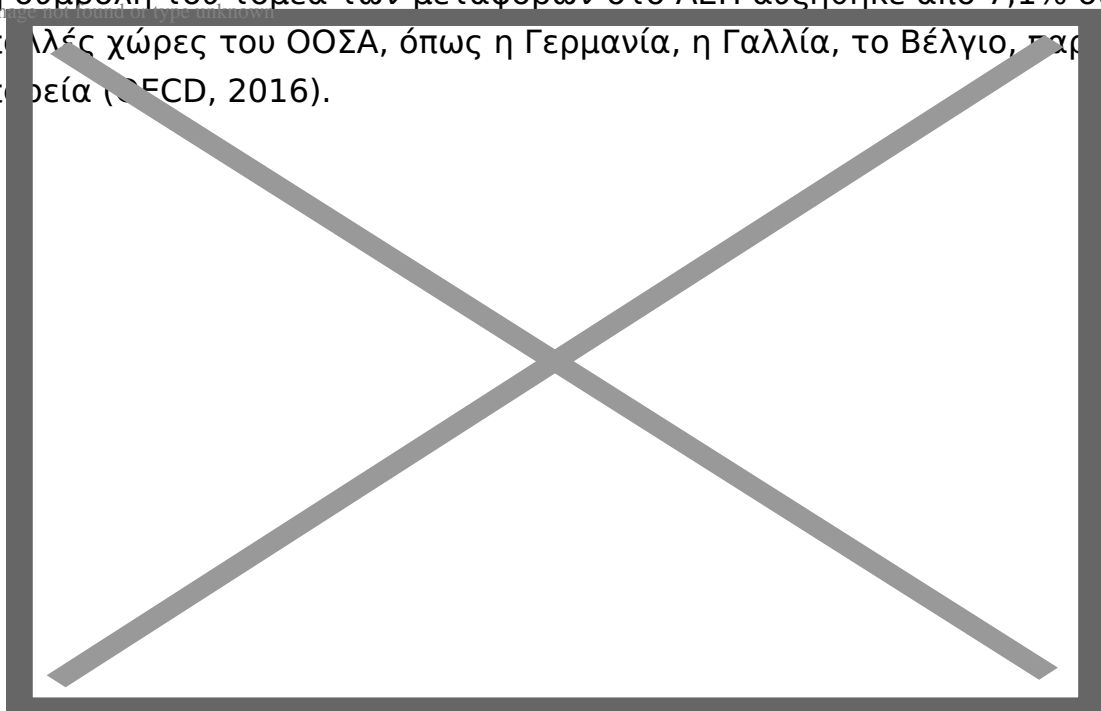
Σε ορισμένες χώρες οι εθνικές (εσωτερικές) υπηρεσίες θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών επιβατών είναι επίσης αξιοσημείωτες. Σε μια μικρή πλειονότητα των κρατών-μελών της ΕΕ, ο ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές ήταν υψηλότερος από το ποσοστό μεταβολής των μεταφορών επιβατών μεταξύ 2006 και 2017, με αποτέλεσμα μια πτώση στην αναλογία μεταξύ των μεταφορών επιβατών και του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές.

Αντιθέτως, η αντίστροφη κατάσταση παρατηρείται σε 11 κράτη-μέλη, και κυρίως στην Ελλάδα και την Κύπρο και, σε μικρότερο βαθμό, στη Βουλγαρία και την Εσθονία, γεγονός που αντικατοπτρίζει σημαντική αύξηση των μεταφορών επιβατών συνδεδεμένη με ασθενή οικονομική ανάπτυξη. Ιδιαίτερα στην περίπτωση της Ελλάδας **ο δείκτης συσχέτισης μεταφορών με ΑΕΠ παρουσίασε αύξηση περίπου 40% μεταξύ 2006-2007.**



Αναλύοντας τη

συνεισφορά του κλάδου των μεταφορών στην Εθνική συνολική προστιθέμενη αξία, η συμβολή του τομέα των μεταφορών στην ελληνική οικονομία παρουσιάζεται υψηλότερη από τον μέσο όρο των χωρών του ΟΟΣΑ. Μεταξύ του 2010 και του 2015, η συμβολή του τομέα των μεταφορών στο ΑΕΠ αυξήθηκε από 7,1% σε 7,5%, ενώ σε πολλές χώρες του ΟΟΣΑ, όπως η Γερμανία, η Γαλλία, το Βέλγιο, παραυσίασε πτωτική πορεία (OECD, 2016).



Η σχετική

πρόσφατη αυτή ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα συνδέεται σε κάποιο βαθμό με τις μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών κατά την πρώτη δεκαετία της νέας χιλιετίας. Μεταξύ του 2000 και του 2010 σημειώθηκαν επενδύσεις, με τη συντριπτική πλειοψηφία των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ του 2000 και του 2010 να διατίθεται σε υποδομές χερσαίων μεταφορών,

ιδίως σε δρόμους για τη βελτίωση του εθνικού οδικού δικτύου.

Οι κύριες οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές αλλά και οι κύριες αλλαγές πολιτικής σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2015 και έπειτα, σε συνδυασμό με άλλες διεθνείς εξελίξεις όπως η θέσπιση των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, **διαμορφώνουν το μέλλον της ανάπτυξης βιώσιμων υποδομών μεταφορών για τα επόμενα χρόνια.**

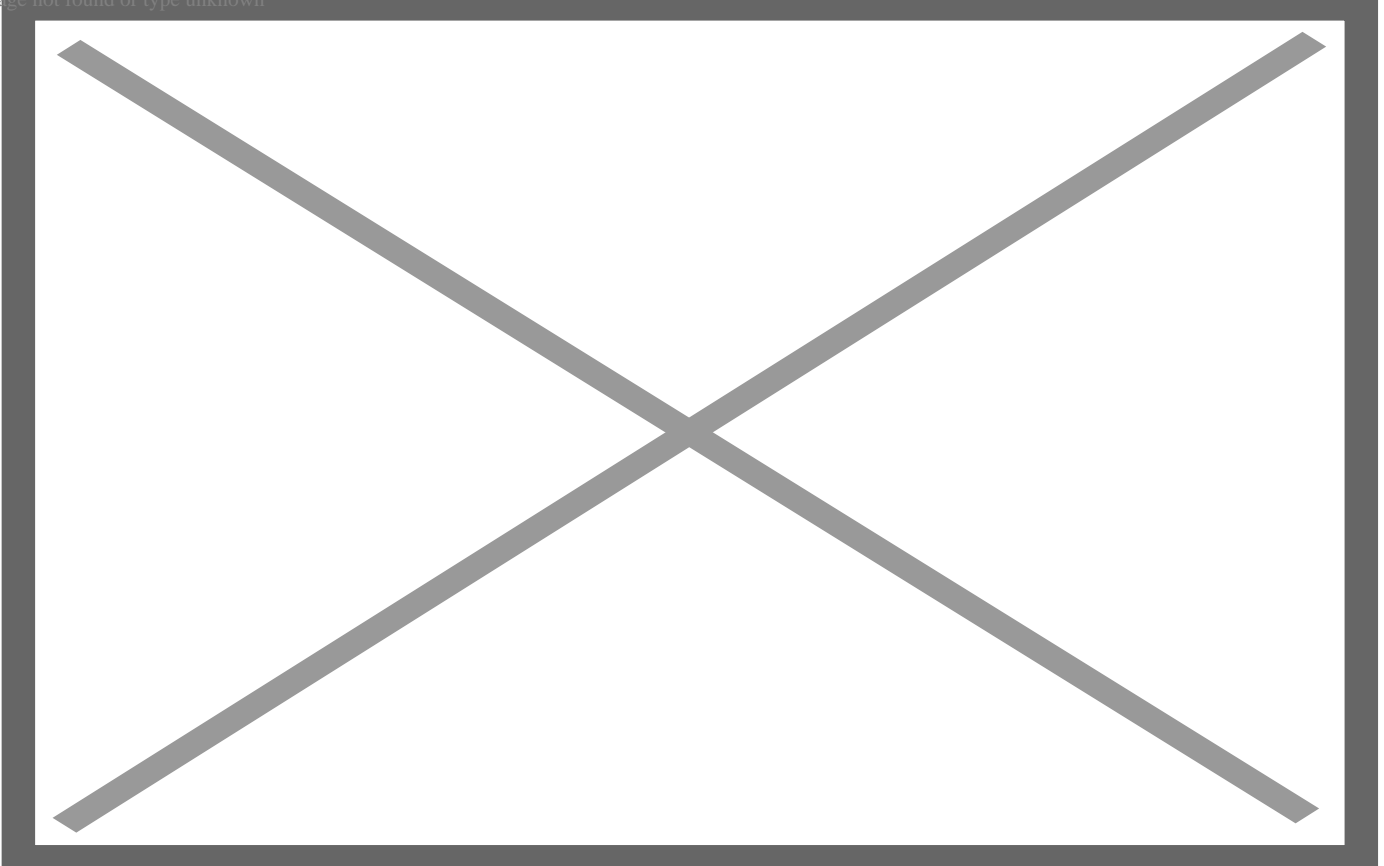
Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην προσβασιμότητα στις πόλεις και υπογραμμίζεται η σημασία των πολιτικών για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς που παρέχουν ίση πρόσβαση σε όλους (ITF, 2017). Είναι ευρέως αναγνωρισμένο ότι τα έργα υποδομής μεταφορών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη και αποτελούν βασικό παράγοντα κοινωνικοοικονομικής ευημερίας για τις περιοχές εμβέλειας των έργων αυτών. Οι ανθεκτικές και επαρκείς υποδομές αποτελούν θεμελιώδη προϋπόθεση για τη λειτουργία των συστημάτων μεταφορών (Dimitriou et al., 2017; Dimitriou, 2018).

Τα τελευταία δύο χρόνια μια σειρά σημαντικών διεθνών εξελίξεων έχουν βάλει τη βάση για τον καθορισμό της εξέλιξης της κινητικότητας αλλά και της ανάπτυξης βιώσιμων υποδομών μεταφορών τις επόμενες δεκαετίες.

Με γνώμονα τις αρχές της ισότητας και των κοινών αλλά διακριτών ευθυνών και αντίστοιχων δυνατοτήτων, στο πλαίσιο διαφορετικών εθνικών συνθηκών, την ανάγκη για μια αποτελεσματική και προοδευτική αντιμετώπιση της επείγουσας απειλής της κλιματικής αλλαγής, καθώς και τις ιδιαίτερες ανάγκες και τις ειδικές συνθήκες των συμβαλλομένων αναπτυσσόμενων χωρών, ιδίως δε εκείνων που είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στις δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, αλλά και τις ιδιαίτερες ανάγκες και την ειδική κατάσταση των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση και τη μεταφορά τεχνολογίας, τον Δεκέμβριο 2015 η ολομέλεια των Ηνωμένων Εθνών προχώρησε στην υπογραφή της Συμφωνίας του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή.

Η Συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα που τέθηκε σε ισχύ το 2016 υποδεικνύοντας την εφαρμογή ενός ευρέως φάσματος πολιτικών και μέτρων, προκειμένου **να διατηρηθούν οι οφειλόμενες στις μεταφορές εκπομπές CO2 σε χαμηλά επίπεδα**, υπογραμμίζει την άσκηση πολιτικών όπως αποφυγή της περιττής μεταφορικής ζήτησης, στροφή προς βιώσιμες επιλογές μεταφορών και βελτίωση της απόδοσης.

Υποδεικνύει επίσης την υιοθέτηση μηχανισμών που βασίζονται στην αγορά, όπως το αντισταθμιστικό σύστημα για τις διεθνείς αερομεταφορές που θέσπισε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO, 2016b).



Μια πολύ σημαντική πρόσφατη εξέλιξη προς την κατεύθυνση της κοινωνικής συνιστώσας της οικονομικής ανάπτυξης είναι η υιοθέτηση της ατζέντας για την αειφόρο Ανάπτυξη από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών το 2016, η οποία τονίζει και αναδεικνύει τον ρόλο των μεταφορών και τη συνεισφορά τους στην οικονομική ανάπτυξη.

Η ατζέντα του 2030 αποτελείται από 17 Στόχους Αειφόρου Ανάπτυξης (Sustainable Development Goals-SDGs), οι οποίοι υποστηρίζονται από 169 επιμέρους στόχους (targets) και ενθαρρύνουν ενέργειες ώστε να οδηγηθεί η παγκόσμια κοινότητα προς μια βιώσιμη κατεύθυνση.

Η Ατζέντα του 2030, ως ένας από τους σημαντικότερους οδικούς χάρτες που καθοδηγεί δράσεις πολιτικής για την αειφόρο ανάπτυξη τα επόμενα 15 χρόνια, ενεργοποιεί τις προσπάθειες για την καταπολέμηση της φτώχειας, όλων των μορφών της ανισότητας και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι κανείς δεν μένει πίσω από αυτές τις εξελίξεις.

Οι μεταφορές δεν αντιπροσωπεύονται από ένα μόνο αυτόνομο στόχο SDG στην ατζέντα του 2030, αλλά ενσωματώνονται άμεσα ή έμμεσα σε πολλούς επιμέρους στόχους SDG, ιδίως εκείνους που αφορούν την ασφάλεια, την

υγεία, την ενέργεια, τις υποδομές, τις πόλεις, την κλιματική αλλαγή.

Πολύ σημαντικό μέρος της ατζέντας αυτής αποτελεί το γεγονός ότι οι μεταφορές και οι υποδομές μεταφορών είναι απαραίτητες για την επίτευξη των περισσότερων, αν όχι όλων, των στόχων SDGs. Η Ατζέντα του 2030 αναδεικνύει ότι η ανάπτυξη βιώσιμων συστημάτων μεταφορών, μαζί με την καθολική πρόσβαση σε προσιτές, αξιόπιστες, βιώσιμες και σύγχρονες ενεργειακές υπηρεσίες, ποιότητα και ανθεκτικές υποδομές μεταφορών και άλλες πολιτικές που αυξάνουν τις παραγωγικές ικανότητες είναι αυτές που θα δημιουργήσουν τα ισχυρά οικονομικά θεμέλια για όλες τις χώρες.

Οι μεταφορές συμβάλλουν άμεσα σε πέντε επιμέρους στόχους: στη μείωση του αριθμού των παγκόσμιων θανάτων και τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα έως το 2030 (στόχος 3.6), στον διπλασιασμό του παγκόσμιου ποσοστού βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας έως το 2030 (στόχος 7.3) στη δημιουργία ποιοτικών, αξιόπιστων, βιώσιμων και ανθεκτικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών και διασυνοριακών υποδομών, για τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και της ανθρώπινης ευημερίας, εστιάζοντας στην προσιτή και ισότιμη πρόσβαση σε αυτές για όλους (στόχος 9.1).

Τέλος στόχο αποτελεί, έως το 2030, η παροχή ασφαλών, προσιτών, προσβάσιμων και βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς για όλους, βελτίωση της ασφάλειας των δρόμων, κυρίως μέσω της επέκτασης των δημόσιων συγκοινωνιών, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες εκείνων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, όπως είναι οι γυναίκες, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρίες και οι ηλικιωμένοι (στόχος 11.2).

Εστιάζοντας στο στόχο 9.1 που σχετίζεται με την ανάπτυξη βιώσιμων υποδομών και ανθεκτικών υποδομών μεταφορών μεγάλη πρόκληση αποτελεί πως οι ευέλικτες διαδικασίες σχεδιασμού και επενδύσεων σε έργα υποδομών μεταφορών που θεμελιώνονται σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα ενισχύουν τη δυνατότητα προσαρμογής στις αβεβαιότητες που σχετίζονται με τον τρόπο χρηματοδότησης, τις μεταβολές της ζήτησης και τις εξωτερικές οικονομικές συνθήκες.

Μεγάλη πρόκληση επίσης για τους υπεύθυνους λήψης απόφασης αποτελεί η **διερεύνηση του σημείου ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής βιωσιμότητας του έργου μεταφορών με τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις** που θα επιφέρει στην περιοχή εμβέλειας, την αξιολόγηση της σχέσης της ανάπτυξης ενός έργου υποδομής μεταφορών με τη διαχρονική εξέλιξη των κοινωνικό-οικονομικών παραγόντων, καθώς και τη διάχυση των οικονομικών αυτών επιπτώσεων στην Εθνική οικονομία (sectorial analysis) και τις επιπτώσεις στις συνιστώσες της βέλτιστης κοινωνικής ανάπτυξης (human development).

Μαρία Σαρτζετάκη,

Ειδικός Γραμματέας ΔΣ ΣΕΣ

(Ενημερωτικό Δελτίο του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Τεύχος 206)

Αναφορές

- [1]** Dimitriou D., Sartzetaki M., (2018). Assessing air connectivity socioeconomic footprint, *International Journal of Transportation Science and Technology*, in press, <https://doi.org/10.1016/-j.ijtst.2018.07.001>
- [2]** Dimitriou D., Sartzetaki M., (2018). Social Dimension of Air Transport Sustainable Development, *International Journal of Industrial and Business Engineering*, 12(4), pp. 568-571.
- [3]** Dimitriou D., Mourmouris J., Sartzetaki M., (2017). Quantification of the air transport industry socio-economic impact on regions heavily depended on tourism, *Transportation Research Procedia*, 25(2017), pp.5242-5254
- [4]** Dimitriou D., (2017i). Book chapter: Air Transport Economic Footprint in Remote Tourist Destinations, Book: *Mobilities, Tourism and Travel Behavior*, InTech, ISBN 978-953-51-5608-6, Language: English.
- [5]** OECD (2016), *OECD Economic Outlook, Volume 2016 Issue 1*, OECD Publishing, Paris, http://dx.doi.org/10.1787/eco_outlookv2016-1-en.
- [6]** ICAO (2016a), 2015: Air Transport Yearly Monitor (Preliminary), [www.icao.int/sustainability/Documents/Yearly %20Monitor/-yearly_monitor_2015.pdf](http://www.icao.int/sustainability/Documents/Yearly%20Monitor/-yearly_monitor_2015.pdf).
- [7]** ICAO (2016b), May 2016: Air Transport Monthly Monitor, www.icao.int/sustainability/Documents/Monthly%20Monitor_Latest/MonthlyMonitor_latest.pdf
- [8]** ITF (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282108000-en>.
- [9]** UNCTAD (2015), *Review of Maritime Transport 2015*, United Nations Conference on Trade and Development, http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf.
- [10]** UNPD, 2015 http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2015-_technical_notes.pdf
- [11]** World Bank (2016), *Global Economic Prospects, June 2016*, World Bank,

Washington, DC, [http:// pubdocs.worldbank.org/-pubdocs/publicdoc/2016/5/842861463605615468/Global-Economic-ProspectJune-2016-Divergences-and-risks.pdf](http://pubdocs.worldbank.org/-pubdocs/publicdoc/2016/5/842861463605615468/Global-Economic-ProspectJune-2016-Divergences-and-risks.pdf)