

Έχεις σύγχρονους αυτοκινητόδρομους; Έχεις αύξηση του ΑΕΠ

2020/11/30 07:20 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Ξεχωριστό κεφάλαιο για τους αυτοκινητόδρομους περιλαμβάνει η έκθεση Πισσαρίδη για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται η συμβολή των αυτοκινητοδρόμων στην ενίσχυση του ΑΕΠ, έπειτα από την ολοκλήρωση τους - κυρίως - τη διετία 2016 - 2017.

Μετά την Αττική Οδό, την Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και την Εγνατία Οδό, από το 2016 και έπειτα παραδόθηκαν ο Μορέας (Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη), ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου (Μαλιακός - Κλειδί), η Ολυμπία Οδός (Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα), η Νέα Οδός (Μεταμόρφωση - Σκάρφεια και Αντίρριο - Ιωάννινα) και το μεσαίο τμήμα του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ξυνιάδα - Τρίκαλα).

Η Ελλάδα διαθέτει ένα πυκνό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων

Το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, με μήκος άνω των 2.000 χλμ, είναι σχετικά πυκνό για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, όπως αναφέρεται στην έκθεση Πισσαρίδη.

Για παράδειγμα, η Γερμανία με πληθυσμό περίπου οκτώ φορές μεγαλύτερο από την Ελλάδα έχει 13.000 χλμ αυτοκινητοδρόμων (autobahn), ενώ η Γαλλία και η Βρετανία με πληθυσμό περίπου έξι φορές μεγαλύτερο, έχουν περίπου 12.000 χλμ.

Το εγχώριο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων πρόσφατα ενισχύθηκε με επεκτάσεις στη Δυτική και Βόρεια Ελλάδα και έχει εκατοντάδες ακόμη χιλιόμετρα υπό σχεδιασμό ή κατασκευή.

Τα νέα έργα έχουν βελτιώσει αισθητά τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου. Ωστόσο, όπως υπογραμμίζεται, υπάρχουν ακόμα σημαντικά περιθώρια βελτίωσης.

Image not found or type unknown



Ενδεικτικά, η πυκνότητα του δικτύου παραμένει χαμηλή σε ορισμένες περιοχές της χώρας, όπως οι ανατολικές, νότιες και δυτικές ακτές της Πελοποννήσου, το ανατολικό τμήμα της Θράκης, και περιοχές της Ηπείρου και της κεντρικής Ελλάδας.

Πολλές από τις οδικές προσβάσεις προς τα σύνορα της χώρας είναι υποβαθμισμένες. **Η ποιότητα πρόσβασης σε αυτοκινητόδρομους είναι ετερογενής**, ενώ υπάρχουν ακόμη «μελανά σημεία» οδικής ασφάλειας, λόγω ελλιπούς σήμανσης ή απότομης αλλαγής από μια διατομή σε άλλη.

Με βάση προβλεπτικά υποδείγματα κίνησης, φαίνεται πως χωρίς επιπλέον έργα ενδέχεται να αυξηθούν μεσοπρόθεσμα τα σημεία συμφόρησης στο οδικό δίκτυο.

Το εγχείρημα των ελληνικών αυτοκινητόδρομων ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του 1980 με το πρώτο τμήμα να παραδίδεται το 1990 και με παραδόσεις μικρότερων ή μεγαλύτερων τμημάτων στα επόμενα χρόνια.

Η αύξηση του ΑΕΠ από την ολοκλήρωση των αυτοκινητοδρόμων

Το όφελος των αυτοκινητόδρομων, όπως αναφέρεται στην έκθεση, υπολογίζεται, υποθέτοντας ότι οι αυτοκινητόδρομοι αυξάνουν τη μεταφορική ταχύτητα ανάλογα με το επίσημο χιλιομετρικό ανώτατο όριο, αλλά και ταυτόχρονα προσφέροντας πρόσβαση όπου δεν υπήρχε, σε περίπτωση που κατασκευάζονται μακριά από υπάρχουσες οδούς.

Σύμφωνα με το υπόδειγμα, οι αυτοκινητόδρομοι που ολοκληρώθηκαν έως το 2017, με μήκος περίπου 1.600 χλμ, συμβάλλουν **σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 4 δισεκ. ευρώ το χρόνο (ευρώ του 2017)**, καθώς και σε αύξηση της αναλογίας εξαγωγών προς ΑΕΠ κατά περίπου μισή ποσοστιαία μονάδα (με τη διευκόλυνση της μεταφοράς εμπορευμάτων προς τους συνοριακούς σταθμούς και τα εξαγωγικά λιμάνια).

Το οικονομικό όφελος είναι μεγάλο, δεδομένου ότι οι αυτοκινητόδρομοι που ολοκληρώθηκαν έως το 2017 είχαν ως κύριο αποτέλεσμα τη βελτίωση των μεταφορών μεταξύ των τριών μεγαλύτερων πόλεων της Ελλάδας, ενώνοντας Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Οι τρεις αυτές πόλεις συγκεντρώνουν μεγάλο μέρος του ενδοχώριου εμπορίου και παραγωγής.

Το κόστος κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων

Το κόστος κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων είναι δύσκολο να μετρηθεί επακριβώς, λόγω της τμηματικής παράδοσης των έργων και της εδαφικής ανομοιογένειας.

Ένα μέσο κόστος δεν υπερβαίνει τα 10 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Για να μετατραπεί το κόστος κατασκευής σε ένα ετήσιο κόστος, ώστε να είναι συγκρίσιμο με το όφελος, πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα ετήσιο επιτόκιο και αυτό να προσυζητηθεί για τις αποσβέσεις και τη συντήρηση.

? ?????????? ??? ??? ??? ????? ??????????????????????

- **? ?????? ?????????? ??? ?????????? ?????? ??????????????????????**

μ

Copied

Η ΕΛΛΑΔΑ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΕΝΑ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας είναι σχετικά πυκνό για τα ευρωπαϊκά δεδομένα

01

- **?????????? ?? ?????? ??? ???**

μ

2017 μ

Copied

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΣΤΟ ΑΕΠ

Οι αυτοκινητόδρομοι που ολοκληρώθηκαν έως το 2017 συμβάλλουν σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 4 δις. το χρόνο

02

- **????? ??? ?????? ?????? ??????????????????????**

Copied

ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ

Δεκάδες δήμοι Μακεδονίας, Ηπείρου και Θράκης θα έχουν αύξηση πληθυσμού άνω του 2%

03

Χρησιμοποιώντας ένα υψηλό επιτόκιο 5%, και ένα ετήσιο κόστος συντήρησης 0,5 εκατ. ανά χιλιόμετρο, το ετήσιο κόστος ανά χιλιόμετρο δεν υπερβαίνει το 1 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Είναι επομένως σημαντικά χαμηλότερο από το εκτιμώμενο όφελος των αυτοκινητοδρόμων, το οποίο είναι 2,5 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο (= 4 δισεκ. / 1600 χλμ)

Το όφελος από τους νέους αυτοκινητόδρομους

Οι αυτοκινητόδρομοι που ολοκληρώθηκαν πιο πρόσφατα ή είναι υπό προγραμματισμό είναι αυτοί πέραν του βασικού άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εγνατία Οδός.

Βασικές οδοί, όπως η **Ιόνια Οδός** και ο **Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης**, που δεν έχει ακόμα δημοπρατηθεί, έχουν αναδειχθεί ως καίριες επενδύσεις αποκέντρωσης της οικονομικής δραστηριότητας και ανάπτυξης της περιφέρειας, όπως επισημαίνεται στην έκθεση Πισσαρίδη.

Σύμφωνα με το υπόδειγμα, οι νέοι αυτοκινητόδρομοι συμβάλλουν **σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,5 δισεκ. ευρώ το χρόνο (ευρώ του 2017).**

Το όφελος ανά χιλιόμετρο είναι 1,17 εκατ. ευρώ (= 1.5 δισεκ. / 1.280 χλμ). Είναι επομένως αρκετά χαμηλότερο από αυτό για τους κεντρικούς αυτοκινητόδρομους, αλλά και πάλι υπερβαίνει το κόστος.

Η συμμετοχή των νέων αυτοκινητόδρομων στην αύξηση του ΑΕΠ είναι μικρότερη από αυτή των αυτοκινητόδρομων που έχουν ήδη παραδοθεί, καθώς οι τελευταίοι συνδέουν τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας.

Image not found or type unknown



Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι όμως συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση του ΑΕΠ σε περιφερειακούς δήμους, αμβλύνοντας περιφερειακές ανισότητες.

Σύμφωνα με το υπόδειγμα, με τους νέους δρόμους θα υπάρξει μεγάλη αύξηση του ΑΕΠ των δήμων της Δυτικής Ελλάδας, της Κρήτης και των βορειοτέρων δήμων της Μακεδονίας. Σημαντικό δε είναι ότι για αρκετούς δήμους (πάνω από 15% του συνόλου) το πραγματικό ΑΕΠ αυξάνεται πάνω από 1%.

Ενδιαφέρουσα επίσης είναι η ανακατανομή του πληθυσμού που προβλέπει το υπόδειγμα ανά την περιφέρεια.

Η σύνδεση της Βόρειας Ελλάδας με την υπόλοιπη με δύο ακόμη αρτηρίες, **τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας και την Ιόνια Οδό** έχει ως αποτέλεσμα την πολύ καλύτερη οικονομική πρόσβαση των περιοχών αυτών.

Η βελτίωση του εμπορίου, λόγω των νέων αυτοκινητόδρομων που οδηγούν σε συνοριακά σημεία σημαίνει την ευκολότερη πρόσβαση στις διεθνείς αγορές.

Μάλιστα, το υπόδειγμα προβλέπει ότι δεκάδες δήμοι της Μακεδονίας, της Ηπείρου, και της Θράκης θα έχουν αύξηση του πληθυσμού τους που θα υπερβαίνει το 2%.