

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΝΟΥΡΕΝΤΙΝ ΦΙΛΙΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΝΑΒΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΠΑΤΡΑ – ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΕΛ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Ο τομέας των μεταφορών

1.1	Οι εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών.....	4
1.2	Οι διεθνείς εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών.....	6
1.3	Το πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών.....	7
1.4	Η ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα.....	13
1.4.1	Αερομεταφορές.....	15
1.4.2	Σιδηροδρομικές μεταφορές.....	17
1.4.3	Χερσαίες μεταφορές.....	18
1.4.4	Ταχυμεταφορές.....	19
1.4.5	Θαλάσσιες μεταφορές.....	19
1.5	Πολιτική επενδύσεων.....	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Διαχείριση Κινδύνων

2.1	Η έννοια της διαχείρισης κινδύνων.....	23
2.2	Διαδικασίες για αναγνώριση και διαχείριση κινδύνων...26	
2.3	Οικονομικοί και επιχειρηματικοί κίνδυνοι.....	31
2.4	Στρατηγικές απόκρισης στον κίνδυνο.....	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Κίνδυνοι στα μέσα μεταφοράς

3.1	Στρατηγικοί κίνδυνοι.....	34
3.2	Τακτικοί κίνδυνοι.....	40
3.3	Οικονομικοί κίνδυνοι.....	42
3.4	Κίνδυνοι καταστροφών.....	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Προβλήματα μεταφορών

4.1	Αδυναμία των προμηθευτών να παραδώσουν κρίσιμα υλικά...	45
4.2	Αδυναμία του δικτύου μεταφοράς να παραδώσει τελικά προϊόντα.....	46
4.3	Διακοπή μεταφορών λόγω φυσικής καταστροφής.....	48
4.4	Αποτυχία στη στρατηγική πωλήσεων.....	49
4.5	Διακοπή μεταφορών λόγω γεωπολιτικών γεγονότων.....	50

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Προτεινόμενα μέτρα αντιμετώπισης κινδύνων

5.1	Συμμόρφωση μεταφορέων, ναυλωτών και αποδεκτών αγαθών..	52
5.2	Συνεργασία μεταφορέων.....	54
5.3	Τεχνολογία για αντιμετώπιση κινδύνων.....	56
5.4	Ασφάλιση μεταφορέων και φορτίων.....	58

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ.....	61
1.Θαλάσσιες μεταφορές.....	61
2.Αεροπορική Βιομηχανία.....	65
3.Ασφαλής μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.....	67
4.Ασφαλιστικές εταιρείες.....	75

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	81
-------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1 ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στην πιο γενική έννοια της λέξης μεταφορές είναι η διακίνηση ανθρώπων και φορτίων. Είναι μια από τις σημαντικότερες σφαίρες της κοινωνικής παραγωγής υλικών αγαθών. Στο σύγχρονο σύστημα μεταφορών περιλαμβάνονται οι μεταφορές γενικής χρήσεως, δηλαδή οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οδικές, θαλάσσιες, ποτάμιες, αεροπορικές, μεταφορές μέσα από αγωγούς (είδος μεταφορών που γίνεται με τη μετακίνηση σε διάφορες αποστάσεις υγρών, αερίων η στερεών ουσιών μέσα από αγωγούς) και μεταφορές μη γενικής χρήσεως, δηλαδή βιομηχανικές μεταφορές.

Οι μεταφορές γενικής χρήσης μεταφέροντας τα προϊόντα της εργασίας στον τόπο της κατανάλωσής τους συνεχίζουν την παραγωγική διαδικασία. Κατά τον Κ. Μαρξ «Υστερα από την μεταφορά των προϊόντων από τον τόπο της παραγωγής σ' άλλο μέρος, ακολουθεί επίσης η μεταφορά των έτοιμων προϊόντων από την σφαίρα της παραγωγής στην σφαίρα της κατανάλωσης. Το προϊόν είναι μόνο τότε έτοιμο για την κατανάλωση όταν τελειώσει αυτή η μετακίνηση». Η μεταφορά των φορτίων αν και δεν αυξάνει την ποσότητα των προϊόντων επειδή αποτελεί συνέχεια της παραγωγικής διαδικασίας, περιλαμβάνεται στην υλική παραγωγή. Γι' αυτό και ο Κ. Μαρξ κάνει λόγο για βιομηχανία μεταφορών. Η βιομηχανία μεταφορών αποτελεί έναν ιδιαίτερο κλάδο παραγωγής επομένως και μια ιδιαίτερη σφαίρα τοποθέτησης του βιομηχανικού κεφαλαίου.

Από ιστορικής πλευράς η εμφάνιση των μεταφορών ανάγεται στην αρχαία εποχή μέσω της κατασκευής στρατιωτικών κυρίως δρόμων. Με την ανάπτυξη των ανταλλαγών αναπτύχθηκε και η θαλασσοπλοΐα. Στη σφαίρα των ανταλλαγών οι μεταφορές συγχωνεύθηκαν με το εμπόριο. Ομως με τη συνεχή ανάπτυξη των συναλλαγών του εμπορίου, της συσσώρευσης του κεφαλαίου και με τη διεύρυνση του κοινωνικού καταμερισμού της εργασίας, δημιουργήθηκαν ευνοϊκές συνθήκες ανεξαρτητοποίησης των μεταφορών σε ιδιαίτερο κλάδο της παραγωγής.

Αναμφίβολα οι μεταφορές έχουν σχέση με τον περιορισμό του χρόνου κυκλοφορίας αποστολής των εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη των μέσων

μεταφοράς είναι σημαντική για την παραγωγή εξαιτίας του ότι η ανάπτυξη αυτών μειώνει το απόλυτο μέγεθος του εμπορικού κεφαλαίου και κατά συνέπεια αυξάνει το γενικό ποσοστό κέρδους.

Η ανάπτυξη των μεταφορών ιστορικά, συμβάδισε αμφίδρομα με την ανάπτυξη της μεγάλης βιομηχανίας στη διαμόρφωση της αγοράς και των εξωτερικών συναλλαγών. Οι εμπορικές μεταφορές σαν οικονομικός κλάδος προσελκύει πολλών ειδών επενδύσεις. Το οικονομικό αποτέλεσμα του κλάδου των μεταφορών επηρεάζει και το ισοζύγιο εξωτερικού εμπορίου.

Ο κλάδος των μεταφορών κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις και με τη συνδρομή και άλλων οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων, μπορεί να συμβάλει στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη εξασφαλίζοντας τη διακίνηση των εμπορευμάτων και εργατικού δυναμικού σε ολόκληρο το μήκος και πλάτος της αγοράς. Οι εμπορικές μεταφορές αποτελούν ένα μέρος του συστήματος παραγωγής και κατανομής και τα κόμιστρα συμβάλλουν στη διαμόρφωση των τιμών καταναλωτή. Οι μεταφορές λόγω της σημασίας τους για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και του διεθνούς εμπορίου συγκεντρώνουν το άμεσο επενδυτικό ενδιαφέρον του κράτους, ιδιαίτερα στη φάση που δεν προσελκύουν εξ' ολοκλήρου το ενδιαφέρον του ιδιωτικού κεφαλαίου. Ο δημόσιος τομέας μεταφορών ήταν αρκετά εκτεταμένος ιδιαίτερα στην Ευρώπη μετά το β' παγκόσμιο πόλεμο σαν αποτέλεσμα της κεϋνσιανής πολιτικής. Σε συνθήκες ευνοϊκού διεθνούς συσχετισμού δυνάμεων υπέρ του εργατικού κινήματος και λόγω της ύπαρξης του σοσιαλιστικού συστήματος στην Ευρώπη, κυρίως η σοσιαλδημοκρατική διαχείριση ευνόησε σε ορισμένα κράτη πιο ευνοϊκή πολιτική τιμών στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η κατάσταση αυτή αναιρέθηκε σε άλλες συνθήκες (από τα μέσα της 10ετίας του '80 ξεκίνησε και εντάθηκε στη 10ετία του '90). Το φαινόμενο αυτό είναι γνωστό και στην Ελλάδα με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης διάφορων επιχειρήσεων στον τομέα των μεταφορών. Και φυσικά αυτός ο κρατικός παρεμβατισμός στις μεταφορές δεν αποτελεί μόνο μια πολιτική, αλλά συνιστά ένα σύνολο πολιτικών που αφορούν τις ρυθμίσεις των τιμών, των δρομολογίων και των επενδύσεων στα μέσα μεταφοράς αλλά και στις τεχνικές υποδομές.

Γενικά, σήμερα η αγορά των μεταφορών έχει γίνει πολυσύνθετη. Ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, οι μεταφορές διακρίνονται σε αγορές σιδηροδρομικών, οδικών, θαλάσσιων και αερομεταφορών. Από γεωγραφικής πλευράς διακρίνονται σε αγορές αστικών, υπεραστικών και διεθνών μεταφορών.

1.2 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι οι μεταφορές είναι ένας αναπτυσσόμενος κλάδος της οικονομίας. Με βάση τις σημερινές προβλέψεις, ο όγκος των μεταφορών αναμένεται να αυξηθεί. Οι μεταφορές αποτελούν μια από τις σημαντικότερες οικονομικές δραστηριότητες όχι μόνο σε κοινοτικό επίπεδο, αλλά και σε παγκόσμιο. Ιδιαίτερα στην κοινότητα αντιπροσωπεύουν το 7% του κοινοτικού ΑΕΠ και απασχολούν άμεσα 5,6 εκατομ. Ο συνολικός όμως οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος είναι ακόμα μεγαλύτερος δεδομένου ότι η κατασκευή υλικού μεταφορών απασχολεί 2,5 εκατομ. εργαζόμενους επιπλέον. Παράλληλα οι δαπάνες για μεταφορές αποτελούν σοβαρή συνιστώσα στις δαπάνες ενός νοικοκυριού με ποσοστό συμμετοχής 10-15% στις συνολικές δαπάνες ενός νοικοκυριού στις χώρες της ΕΕ. Η βιομηχανία εξοπλισμού των μεταφορών αποτελεί βασικό τομέα της κοινότητας, δεύτερο κατά σειρά από άποψη κύκλου εργασιών μετά τη βιομηχανία ειδών διατροφής. Ο βασικός κλάδος είναι η βιομηχανία αυτοκίνητου και ακολουθεί η βιομηχανία αερομεταφορικών μέσων.

Οι επιχειρήσεις των μεταφορών σε πολλές χώρες δεν έχουν ούτε το ίδιο μέγεθος ούτε την ίδια νομική μορφή. Υπάρχουν επιχειρήσεις μεταφορών που είναι ιδιωτικές και εφαρμόζουν πολιτική καθαρά κερδοσκοπική και υπάρχουν και δημόσιες οι οποίες εφαρμόζουν ένα είδος κοινωνικής πολιτικής.

Το βασικότερο όμως γνώρισμα των τελευταίων δύο τουλάχιστον δεκαετιών είναι η σημαντική επιτάχυνση των αλλαγών που συντελούνται σε όλες τις κατηγορίες του τομέα των μεταφορών (οδικές, αερομεταφορές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές). Τρεις είναι οι βασικές τάσεις που χαρακτηρίζουν τις εξελίξεις στις μεταφορές παγκοσμίως:

- 1. Συγκεντροποίηση.** Η τάση αυτή εκδηλώνεται με πολλές μορφές, μεταξύ αυτών εξαγορές εταιριών, εμπορικές στρατηγικές συμμαχίες κ.ά..
- 2. Ιδιωτικοποίηση.** Κατά τα τελευταία χρόνια πλήθος κρατικών εταιριών ιδιωτικοποιήθηκαν πλήρως ή μερικώς που σημαίνει ότι έχασαν τα όποια χαρακτηριστικά τους ως επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας.
- 3. «Φιλελευθεροποίηση».** Οπου από έντονα κρατικό και εσωτερικό προστατευτισμό που χαρακτήριζε τη μέχρι το 1978 πορεία, οδηγηθήκαμε προς το καθεστώς της πλήρους απελευθέρωσης του κλάδου.

Οι παραπάνω τάσεις, που εκδηλώθηκαν και ως αποτέλεσμα της εφαρμογής συγκεκριμένης πολιτικής, οδήγησαν στην ένταση του μονοπωλιακού ανταγωνισμού στις μεταφορές. Ιδιαίτερα ο κλάδος των αερομεταφορών είναι ένας από τους τομείς που κυριολεκτικά συγκλονίζεται από την έκταση και το βάθος των ανακατατάξεων που γνωρίζει. Τέσσερις μεγάλες συμμαχίες αεροπορικών εταιριών διεκδικούν ήδη το 50% της παγκόσμιας αγοράς. Το πρώτο τραστ δημιουργήθηκε τον Μάιο του 1997 με τη συμμαχία 6 εταιριών (Air Canada, Lufthansa German Airlines, SAS, Thai Airways Intern., United Airlines και Varig Brazilian Airlines) και ονομάστηκε Stan Alliance. Στις 23.10.'98 στο δίκτυο αυτό εντάχθηκε μια ακόμα εταιρία η Ιαπωνική All Nippon Airways.

Στο Λονδίνο στις 21.9.'98, 5 από τις κορυφαίες αεροπορικές εταιρίες στον κόσμο, οι American Airlines, British Airways, Canadian Airlines, Cathay Pacific Airways και Quantas Airways, ανακοίνωσαν ένα νέο, συμμαχικό όπως αποκαλείται, δίκτυο το οποίο ονομάστηκε OneWorld. Το τοπίο των αεροπορικών συμμαχιών συμπληρώνεται από δύο ακόμα αεροπορικές συνεργασίες κάτω από την επωνυμία Wing, στην οποία έχουν ενταχτεί η αμερικανική Continental, η Alitalia και η Air France. Τέλος άλλη μια συμμαχία αποτελούν η Swissair, η Delta, η SABENA και η Austrian Airlines.

Η πολιτική αεροπορία και ιδίως οι διεθνείς διαδρομές είναι ο κλάδος των μεταφορών με την περισσότερο εντυπωσιακή ανάπτυξη με μέσους ρυθμούς ανόδου μεταξύ 6 και 7% ετησίως. Και στον χώρο των σιδηροδρομικών μεταφορών αναμένονται παρόμοιες εξελίξεις. Δεν είναι άγνωστο ότι η Canadian National Railway Co και η Burlington Northern Santa Fe Corp ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να ενώσουν τις δυνάμεις τους. Πρόκειται για μια συμφωνία 6 δις. δολάρια, με πάνω από 12,5 δις. δολάρια ετήσιο τζίρο. Γενικά οι μεγάλες μεταφορικές επιχειρήσεις συνενώνονται ή εξαγοράζουν μικρότερες εταιρίες για να ισχυροποιήσουν την ανταγωνιστική τους θέση και να κυριαρχήσουν στον ευρωπαϊκό, αλλά και διεθνή χώρο. Ως φυσικό επακόλουθο, οι νέες συνθήκες επηρεάζουν και τον κλάδο στη χώρα μας, ο οποίος βρίσκεται σε μια πορεία ευρύτερων ανακατατάξεων .

1.3 ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η σημασία του τομέα των μεταφορών αναγνωρίστηκε και από τους συντάκτες της ιδρυτικής της κοινότητας Συνθήκης της Ρώμης, οι οποίοι συμπεριέλαβαν την αποκαλούμενη κοινή πολιτική μεταφορών μεταξύ

των προτεραιοτήτων της κοινότητας οι οποίες περιγράφονται τόσο στις διατάξεις της Συνθήκης του Μάαστριχτ (άρθρα 74-84), όσο και σε εκείνες της Λευκής Βίβλου (κεφ. περί Διευρωπαϊκών Δικτύων).

Σύμφωνα με τα κοινοτικά στοιχεία οι χερσαίες επιβατικές μεταφορές από 1457 δισ. τονο-χιλιόμετρα το 1965, έφτασαν τα 4.063 δισ. τονο-χιλιόμετρα το 1995. Η εξέλιξη των χερσαίων επιβατικών μεταφορών κατά το διάστημα 1965-1995 έχει ως εξής:

ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 1965-1995 (δισ. τονο-χιλιόμετρα)

Ετος	Ιδιωτ. Αυτοκιν.	Λεωφορεία	Σιδηρόδρομοι	Σύνολο
1965	1050	213	194	1457
1970	1588	244	204	2036
1975	1934	283	224	2440
1980	2262	313	239	2814
1985	2453	315	247	3015
1990	3132	358	267	3757
1995	3402	375	286	4063

Πηγή: Από την εργασία του Achim Dickman «Towards Rational Transport Policies in Europe», Deutscher Institute - Verlag, 1995, σελ. 15.

Την ίδια επέκταση είχαν και οι χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές οι οποίες από 685 δισ. τονο-χιλιόμετρα το 1965, έφτασαν τα 1.427 δισ. τονο-χιλιόμετρα. Η εξέλιξη αυτή παρουσιάζεται ως εξής:

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
(1965-1995 δις. τονο-χιλιόμετρα)

Ετος	Οδικές	Σιδηροδρομικές	Πλωτές Μεταφορές	Αγωγοί	Σύνολο
1965	337	220	90	38	685
1970	429	251	105	67	851
1975	527	219	98	78	922
1980	666	240	107	96	1109
1985	715	230	99	74	1118
1990	918	230	110	73	331
1995	1010	225	109	83	1427

Πηγή: Από την εργασία του Achim Dickman «Towards Rational Transport Policies in Europe», Deutscher Institute - Verlag, 1995, σελ. 15

Η συμβολή του τομέα των Μεταφορών στην αποκαλούμενη χωρίς σύνορα αγορά της ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας. Χωρίς αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορών δε θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν δύο από τις θεμελιώδεις αρχές της ΕΕ: Η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων. Δηλαδή η ελεύθερη αγορά μεταφορών συνδέεται αναπόσπαστα με την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς. Μια κοινή αγορά και μια νομισματική ένωση δε θα μπορούσαν να υπάρχουν χωρίς μια «κοινή πολιτική» στον τομέα των μεταφορών, δεδομένου ότι αυτή συνδέεται και με άλλους τομείς της κοινοτικής δραστηριότητας. Χωρίς άλλο ακολουθείται μια φιλελεύθερη πολιτική και στον τομέα των μεταφορών η οποία έχει αρχίσει να εφαρμόζεται σε ευρύτατη κλίμακα κατά την τελευταία κυρίως 10ετία.

Κατά την προετοιμασία της αποκαλούμενης ενιαίας αγοράς, η ΕΕ υιοθέτησε μια σειρά νομοθετικών κειμένων για την απελευθέρωση των κυρίων ειδών μεταφοράς: οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών, θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μέσων. Σήμερα υπάρχει μια κοινοτική νομοθεσία για όλα τα είδη μεταφοράς, δημιουργώντας συνθήκες «ελεύθερης αγοράς», μέσω της κατάργησης των διάφορων περιορισμών και ποσοστώσεων στις:

1. Οδικές μεταφορές: Οι μεθοριακοί έλεγχοι επί των αγαθών που μεταφέρονται από το ένα κράτος στο άλλο, καταργήθηκαν στις 1.1.'93. Οι όποιες ποσοτώσεις που επιβάλλονταν σε εταιρίες άλλων κρατών μελών, δεν υφίστανται πλέον. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι μελετάται ακόμα και η ελευθέρωση των διεθνών υπηρεσιών ταξί.

2. Αεροπορικές μεταφορές: Οι όποιοι έλεγχοι επί των τιμών έχουν πλέον εξαλειφθεί. Το ίδιο ισχύει και για τις συμφωνίες μεταξύ των εθνικών αερομεταφορών για το μοίρασμα της αγοράς με ρυθμίσεις των αεροπορικών γραμμών. Ήδη το απεριόριστο δικαίωμα των ενδομεταφορών ισχύει από το 1997. Το Δεκέμβριο του 1987 το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, πήρε μια σειρά αποφάσεων που καθόριζε το νομικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας αεροπορικών εταιριών σε όλη την Ευρώπη. Η πρόθεση ήταν να δημιουργηθεί ένα ενιαίο πλαίσιο αερομεταφορών χωρίς περιορισμούς, προς την κατεύθυνση των αρχών του αποκαλούμενου ελεύθερου ανταγωνισμού. Το νέο νομοθετικό πλαίσιο ονομάστηκε Liberalisation και καθόριζε σε τρεις περιόδους την άρση των όποιων περιορισμών από τη βασική διυπουργική απόφαση 87/602 και δύο Αποφάσεις Συμβουλίου, τα 2343/90 και 2407-2409/92 της ΕΟΚ. Η διαδικασία της «απελευθέρωσης» των ευρωπαϊκών αερομεταφορών άρχισε το 1988, με την εφαρμογή μέτρων που έδιναν μεγαλύτερη ευχέρεια στις εταιρίες, να αυξήσουν τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων και να διαμορφώσουν τις τιμές των εισιτηρίων για πτήσεις μεταξύ των κρατών της ΕΕ, χωρίς να απαιτείται η γνωστή έως τότε διαπραγμάτευση μεταξύ των δύο κρατών. Με δυο διαδοχικές αποδεσμεύσεις, οι δυο παραπάνω δεσμεύσεις έπαυσαν να ισχύουν, ενώ τον Ιανουάριο του 1993 ακολούθησε το αποκαλούμενο Τρίτο Πακέτο μέτρων απελευθέρωσης με το οποίο ουσιαστικά άνοιξαν οι δια-συνοριακές πτήσεις μεταξύ των κρατών-μελών της ΕΕ, ενώ οι εσωτερικές πτήσεις ακολούθησαν τον Απρίλιο του 1997.

Πέραν της τιμής των εισιτηρίων και της εισόδου νέων εταιριών στην αγορά, η εφαρμογή του «Τρίτου Πακέτου» με τον κανονισμό 2408/92, δίνει τη δυνατότητα σε οποιαδήποτε εταιρία να εκτελεί πτήσεις προς οποιονδήποτε προορισμό στην ΕΕ. Με τον τρόπο αυτό απελευθερώθηκε η αποκαλούμενη «πέμπτη (5^η) ελευθερία» στην αεροπορική αγορά, που προβλέπει το δικαίωμα της μεταφοράς επιβατών μεταξύ δύο αεροδρομίων (πόλεις), που βρίσκονται εκτός χώρας που ανήκει η εταιρία. Και φυσικά έπαυσαν να ισχύουν όλοι οι περιορισμοί για τον αριθμό των προσφερομένων θέσεων και την έγκριση στις τιμές εισιτηρίων που πρόσφεραν στην αγορά οι εταιρίες. Οι συμφωνίες ως προς τη χωρητικότητα από 50%-50% μεταβάλλονται σε 55%-45%, από

1.10.1989 σε 60%-40% και από το 1992 χωρίς κανένα περιορισμό. Οσον αφορά τον τομέα των εταιριών που προσφέρουν υπηρεσίες εξυπηρέτησης σε τρίτες αεροπορικές εταιρίες, άρχισαν από 1.1.1999 για το γνωστό Ground Handling-επίγειες εξυπηρετήσεις, οι οποίες σύμφωνα με οδηγία της ΕΕ έχουν απελευθερωθεί για τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια από 1.1.1998.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών συνεπάγεται μια σειρά σημαντικών αλλαγών στον κλάδο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο αυξημένος ανταγωνισμός αναμένεται να ισχυροποιήσει τις στρατηγικές συμμαχίες με σκοπό την επέκταση του δικτύου πωλήσεων τους, τη διανομή εισιτηρίων και τη συγκράτηση του κόστους. Οι σημειούμενες αλλαγές στο χώρο των αερομεταφορών επιφέρουν αλλαγές και στο χώρο των ταξιδιωτικών γραφείων και πρακτορείων μέσω συμμαχιών και συγχωνεύσεων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών), οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων θα σημειώσουν άνοδο με μέσο όρο αύξησης 5.5% ετησίως .

3. Σιδηροδρομικές μεταφορές: Η κοινότητα έχει ήδη θεσπίσει νομοθεσία που επιτρέπει σε διεθνείς ομίλους να χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική υποδομή των κρατών μελών για την εκτέλεση διεθνών δρομολογίων. Γενικά η πρόταση για ελεύθερους διαδρόμους για τις σιδηροδρομικές μεταφορές συμπεριλήφθησαν στη Λευκή Βίβλο για τους σιδηρόδρομους (Ιούλιος 1996). Το συγκεκριμένο μοντέλο που προωθείται είναι αυτό των Ελεύθερων Σιδηροδρομικών Διαδρόμων (Rail Freight Freeways), όπου διαχωρίζεται πλήρως η κατασκευή και η συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής από την παροχή υπηρεσίας και γίνεται ανάθεση σε ιδιωτικούς φορείς, κυρίως της τελευταίας, κάτω από συνθήκες «ελεύθερου ανταγωνισμού». Από το πρόγραμμα PHARE χρηματοδοτείται μια συγκεκριμένη μελέτη για την ανάπτυξη των «ελεύθερων» σιδηροδρομικών διαδρόμων και στην πρώην σοσιαλιστική Ευρώπη. Στα πλαίσια των βασικών αρχών που διέπουν τη νέα στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβάνεται και η διεθνής ενοποίηση των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων.

4. Θαλάσσιες μεταφορές: Με τον κοινοτικό κανονισμό 3577/92 καταργήθηκε το cabotage, απελευθερώθηκαν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Οι ενδομεταφορές πλέον επιτρέπονται. Ειδικότερα για τα ακτοπλοϊκά επιβατικά πλοία στην Ελλάδα οι περιορισμοί ίσχυαν μέχρι το 2004. Η κοινότητα αποτελεί την πρώτη εμπορική δύναμη στον κόσμο και διακινεί από τη θάλασσα το 1/3 των παγκοσμίων εξαγωγών, το 95% του

εμπορίου με τις τρίτες χώρες και το 30% ή το 35% του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Τα κοινοτικά λιμάνια θεωρούνται από τα μεγαλύτερα του κόσμου. Ιδιαίτερα θα πρέπει να αναφερθεί ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, δήλωσε ότι η Μεσόγειος αποτελεί περιοχή προτεραιότητας στρατηγικής σημασίας για την ΕΕ. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών της Ανατολικής Μεσογείου αναμένεται να ενταθεί. Οι κοινοτικές ασφαλιστικές εταιρίες καλύπτουν το 70% περίπου της παγκόσμιας ναυτασφαλιστικής δραστηριότητας. Η εισροή ναυτιλιακού κεφαλαίου δεν παύει να είναι υπολογίσιμη και τα ναυτικά κεφάλαια διακινούνται κατά πρώτο λόγο από τα ευρωπαϊκά πιστωτικά και τραπεζικά ιδρύματα. Τα παραπάνω στοιχεία που αναφέρθηκαν έχουν συνδέσει αναπόφευκτα το ρόλο της ναυτιλίας με τα ναυπηγεία, τους λιμένες, τις τράπεζες, τη ναυτασφάλιση κλπ. είναι παράγοντες που συνδέονται με τη γενικότερη κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική.

5. Εσωτερικές πλωτές μεταφορές: Οι έλεγχοι στα ενδοκοινοτικά σύνορα επί των εσωτερικών πλωτών μεταφορών καταργήθηκαν από 1.1.'93. Από την ίδια ημερομηνία επιτρέπονται και οι ενδομεταφορές.

6. Τέλος, στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η μεταφορά της Ενέργειας μέσω υπέργειων και υποθαλάσσιων δικτύων στα πλαίσια της δημιουργίας περιφερειακών και παγκόσμιων δικτύων μεταφοράς ενέργειας.

Η κοινότητα γενικά υποστηρίζει σχέδια μεγάλης κλίμακας στον τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των επενδύσεων. Σύμφωνα με τα κοινοτικά στοιχεία οι επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν για 35 έργα μέχρι το 2010 ανέρχονται σε 140 δισ. ECU, των οποίων ο επιμερισμός του κόστους εκτιμάται ως εξής:

σιδηρόδρομοι	69 %	95 δισ. ECU
αυτοκινητόδρομοι	20 %	28 δισ. ECU
πλωτές οδοί	4 %	5 δισ. ECU
αερολιμένες	5 %	7 δισ. ECU
θαλάσσιοι οδοί	2 %	3 δισ. ECU

Ενα άλλο ζήτημα, εκείνο της αποκαλούμενης εναρμόνισης του τομέα των μεταφορών, έγκειται σε μέτρα εναρμόνισης κυρίως των φόρων για οχήματα και των καυσίμων.

Όλες οι εφαρμοζόμενες πολιτικές, αλλά και η υπό συζήτηση, εναρμονίζονται με την κατεύθυνση της απελευθέρωσης των αγορών στα πλαίσια της ενιαίας αγοράς της ΕΕ.

1.4 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Όπως στις περισσότερες χώρες του κόσμου, έτσι και στην Ελλάδα, ο ρόλος των μεταφορών και ειδικότερα των εμπορευματικών είναι σημαντικός, δεδομένου ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΤΕ, οι μεταφορές (μαζί με τις επικοινωνίες) συμβάλλουν κατά 6.8% περίπου στη διαμόρφωση του ΑΕΠ (στοιχεία 1997) και απασχολούν περίπου 215.000 εργαζόμενους.

Απασχολούμενοι στις Μεταφορές (χιλ. εργαζόμενοι)

Εθνικολογικά στοιχεία κλάδου μεταφορών

Έτος	Συμμετοχή στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία	Απασχόληση	Μερίδιο επί της συνολικής απασχόλησης
1995	4,1 %	221.918	5,8 %
1996	3,9 %	217.156	5,7 %
1997	3,6 %	210.692	5,6 %
1998	3,9 %	219.078	5,6 %
1999	5,2 %	220.440	5,6 %
2000*	5,9 %	217.749	5,5 %
2001*	5,4 %	217.975	5,6 %
2002*	5,7 %	213.278	5,4 %

*προσωρινά στοιχεία

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Η σημασία του κλάδου των μεταφορών στην εθνική οικονομία δίνεται από τον πίνακα βάσει των εθνικολογικών στοιχείων που παρέχει η ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος). Συγκεκριμένα ο κλάδος των μεταφορών όλων των μορφών συμμετείχε το 2002 με ποσοστό 5,7% επί της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της εθνικής οικονομίας, που ήταν υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό το 2001 (5,4%). Ο κλάδος απορροφούσε το 5,4% του συνόλου των απασχολούμενων το

2002, σε σύγκριση με 5,6% το 2001 και 5,8% το 1995. Δηλαδή παρόλο που σημειώθηκε αύξηση στην προστιθέμενη αξία του κλάδου κατά την οκταετία 1995-2002, η απασχόληση εμφάνισε μέσο ετήσιο ρυθμό μείωσης 0,57% την περίοδο 1995-2002.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ως προς τις ελληνικές εξαγωγές το 92% των εμπορευμάτων μεταφέρεται δια θαλάσσης, το 6,2% οδικώς, το 1,2-1,5% σιδηροδρομικώς και το 0,25% αεροπορικώς. Ως προς τις εισαγωγές τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 78%, 20%, 2% και 0,13%.

Ως προς τις εισαγωγές αλλά και ως προς τις εξαγωγές, η αξία των οδικών μεταφορών έχει υπερβεί το 35% επί του συνόλου της αξίας του κλάδου των μεταφορών. Η δυναμικότητα του κλάδου αυτού αποδεικνύεται επίσης και στις εσωτερικές μεταφορές.

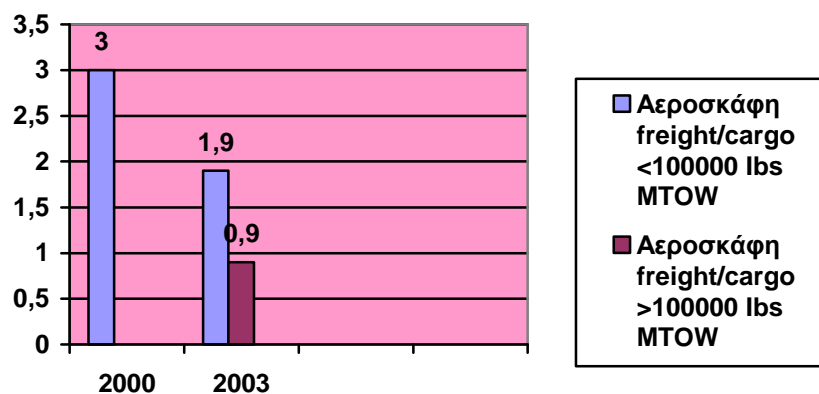
Ως προς τη νομική μορφή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των επιχειρήσεων μεταφορών στην Ελλάδα, προς το παρόν τουλάχιστον, είναι ο ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος), ο οποίος εκτελεί τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η ΟΑ (Ολυμπιακή Αεροπορία, που βρίσκεται σε διαδικασία πώλησης πακέτου μετοχών στο ιδιωτικό κεφάλαιο), η οποία εκτελεί τις αεροπορικές μεταφορές και οι εταιρίες αστικών λεωφορείων (ΟΑΣΑ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ και ΟΑΣΘ), οι οποίες εκτελούν τις αστικές συγκοινωνίες. Σημειώνουμε επίσης ως σημαντική ιδιωτική επιχείρηση αστικών μεταφορών το ΑΤΤΙΚΟ-METPO. Σύμφωνα με σχετική οδηγία της ΕΕ από το 2005 απελευθερώθηκε και ο τομέας δημόσιων μεταφορών. Το μεγαλύτερο μέρος των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών εκτελείται από τα Κοινά Ταμεία Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ). Αντίθετα οι ιδιωτικές επιχειρήσεις καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου και τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Η τεχνική υποδομή των ελληνικών μεταφορών (οδικό, σιδηροδρομικό δίκτυο) καθώς και οι χώροι υποδοχής (σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια, αεροδρόμια) αν και ανήκουν προς το παρόν στο δημόσιο, και διαχειρίζονται από δημόσιους φορείς, έχουν ήδη ενταχθεί, π.χ.. ΟΛΠ, ΟΛΘ, σε πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης.

1.4.1 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στον τομέα των **αερομεταφορών** ειδικότερα, η αποκαλούμενη απελευθέρωση η οποία νομοθετήθηκε στη χώρα μας το 1991 σύμφωνα με τη σχετική οδηγία της ΕΕ, είχε σαν αποτέλεσμα όχι μόνο την κατάργηση του μονοπωλιακού καθεστώτος του κρατικού αερομεταφορέα, αλλά και εκείνου του τομέα εξυπηρέτησης. Ήδη από 1.1.1998 απελευθερώθηκε το αποκαλούμενο Self Handling, δηλαδή η δυνατότητα κάθε εταιρίας να αυτοεξυπηρετείται με ίδια μέσα και προσωπικό. Μεγάλα ονόματα της διεθνούς αεροπορικής αγοράς όπως η Goldair Handling, η Ogden κ.ά. έχουν δείξει «ενδιαφέρον». Δηλαδή στα πλαίσια της συντελούμενης «απελευθέρωσης» εντάσσονται και οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους, καθώς ακόμα και ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας. Γενικά η αποκαλούμενη απελευθέρωση στον τομέα των αερομεταφορών, συνοψίζεται:

Στην προώθηση της **ιδιωτικοποίησης** του κρατικού φορέα και στη δημιουργία νέων ιδιωτικών αεροπορικών εταιριών (κανονισμός 2407/92 περί έκδοσης και χορήγησης αδειών αερομεταφορέων). Στην Ελλάδα το νομικό πλαίσιο των αερομεταφορών ξεκινούσε και έληγε στο ΝΔ 3560/1956, δηλαδή το νομοθετικό πλαίσιο βάσει του οποίου παρεχόταν αποκλειστικό προνόμιο εμπορικής εκμετάλλευσης ολόκληρου του ελληνικού εναέριου χώρου στην ΟΑ με τελική διάρκεια 50 χρόνια. Το 1991 η Ελλάδα εναρμονιζόμενη με τις κοινοτικές οδηγίες, προχωρεί στη δημοσίευση του ΠΔ 276/91 με το οποίο τροποποιεί τον 3560/56 και προχωρεί στη μερική απελευθέρωση της αγοράς, επιτρέποντας την πρόσβαση σε κάθε είδους μη τακτικές αερομεταφορές και σε κάθε είδους εμπορευματικές. Ακολουθεί η έκδοση και άλλων αδειών μέχρι το τέλος του 1993. Στην Ελλάδα ήδη υπάρχουν περί τις 10 μικρές ιδιωτικές εταιρίες, που δραστηριοποιούνται σε κάθε είδους μη τακτικές αερομεταφορές, από αεροταξί στα νησιά έως Charters μεταξύ Ελλάδος και Β. Ευρώπης. Επίσης, με την απελευθέρωση του κλάδου των αερομεταφορών, ένας νέος κλάδος άρχισε να εμφανίζεται, εκείνος των αεροταξί ο οποίος απευθύνεται κυρίως στον επιχειρηματικό κόσμο. Στο συγκεκριμένο κλάδο, εκτός της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας (θυγατρικής της ΟΑ), δραστηριοποιούνται και οι: Αεροπορία Αιγαίου, Avionic, η «Kal», Αεροπλοΐα «Hellas Wings», η Trans European Airlines και η «Kara Air», όλες ιδιωτικών συμφερόντων.

1.4.1.1 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ



ΠΗΓΗ:Panorama of transport(2003)

*Κύρια αεροδρόμια της χώρας όπου διέρχεται τουλάχιστον το 80% της επιβατικής κίνησης είναι Αθήνα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ρόδος, Κέρκυρα, Κώς.

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat η χώρα διέθετε 21 αεροδρόμια το 2001. Από το διάγραμμα φαίνεται ότι το σύνολο των εμπορευματικών αεροσκαφών(freight/cargo) παρέμεινε στάσιμο στο διάστημα 2000-2003, αλλά επήλθε κάποια διαφοροποίηση προς μεγαλύτερα αεροσκάφη, η οποία επιβεβαιώνεται και από την αύξηση της αεροπορικής εμπορευματικής κίνησης(35,8%) στο διάστημα 1993-2000. Παράγοντες του κλάδου επισημαίνουν ότι από το 2001 το μεταφορικό έργο μέσω του νέου αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος περιοριστεί αισθητά λόγω των υψηλών τελών (φόροι αεροδρομίου). Οι ίδιοι παράγοντες επισημαίνουν ότι παρόλο που το νέο αεροδρόμιο έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει σημαντική εμπορευματική κίνηση από όλα τα Βαλκάνια, η σχεδίαση του προσφέρεται μόνο για επιβατική κίνηση.

1.4.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στον τομέα των **σιδηροδρομικών μεταφορών** ο κύριος μοχλός που κινείται η πολιτική, είναι η οδηγία 91/440/ΕΟΚ «για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων», η οποία θεσπίζει μια σειρά από σημαντικές ρυθμίσεις μεταξύ των οποίων και η κατάργηση του κρατικού μονοπωλίου σιδηροδρομικής μεταφοράς που δίνει τη δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο 1970-2000

Έτος	Χιλιόμετρα
1970	2571
1980	2461
1990	2484
1995	2474
1997	2503
1998	2503
1999	2299
2000	2299

ΠΗΓΗ: Panorama of Transport(2003)

Κατά την περίοδο 1970-2000 το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μειώθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 0,37% από 2,6χλμ σε 2,3χλμ, κατ' αντιστοιχία με το σιδηροδρομικό έργο. Η μεγάλη μείωση εμφανίζεται προς το τέλος της περασμένης δεκαετίας περίοδο όπου οι οδικές μεταφορές γνώρισαν δυναμική αύξηση. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει η εξέλιξη του σιδηροδρομικού υλικού σε σύγκριση με τα φορτηγά οχήματα. Ειδικότερα ο στόλος των φορτηγών οχημάτων παρουσίασε αύξηση με μέσο ετήσιο ρυθμό 8% ενώ το σιδηροδρομικό υλικό (εμπορευματικά βαγόνια) παρουσίασε μείωση με μέσο ετήσιο ρυθμό 3,1%.

1.4.3 ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές εντάσσονται και τα δημόσια και ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα. Ειδικότερα η οργάνωση των δημόσιας χρήσης φορτηγών αυτοκινήτων διέπεται από το Ν.383/76 ο οποίος αντικατέστησε το ΝΔ 1060/71. Ο νόμος αυτός (στον οποίο είναι ενταγμένες περίπου 279 μεταφορικές επιχειρήσεις) προβλέπει την οργάνωση των αυτοκινητιστών σε Ιδιότυπες Μεταφορικές Επιχειρήσεις (ΙΜΕ).

Σύνολο κυκλοφορούντων φορτηγών οχημάτων 1994-2003

Έτος	Δ.Χ	Ι.Χ	Σύνολο
1994	36.495	812.538	849.033
1995	36.495	847.328	883.823
1996	36.495	878.332	914.827
1997	36.495	915.290	951.785
1998	36.495	950.862	987.357
1999	36.495	987.492	1.023.987
2000	36.495	1.020.927	1.057.422
2001	36.495	1.049.316	1.085.811
2002	Μ.Δ	Μ.Δ	Μ.Δ
2003	36.495	1.094.532	1.131.027

Μ.Δ:Μη Διαθέσιμα στοιχεία ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

Στη χώρα μας ο στόλος των φορτηγών οχημάτων περιορίζεται από τον αριθμό των αδειών για οχήματα Δ.Χ οι οποίες τα τελευταία χρόνια είναι καθηλωμένες στις 36,5 χιλιάδες όπως φαίνεται στον πίνακα. Ο περιορισμός αυτός δεν είναι επιβεβλημένος θεσμικά, αλλά στην πράξη το επάγγελμα λειτουργεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ουσιαστικά κλειστό. Το σύνολο των φορτηγών οχημάτων της χώρας παρουσίασε αύξηση κατά 281.994 στο διάστημα 1994-2003 με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 3,2%. Όπως φαίνεται από τον πίνακα η αύξηση αυτή οφείλεται εξ ολοκλήρου στα φορτηγά Ι.Χ, ενώ ο στόλος Δ.Χ παρέμεινε αμετάβλητος. Το 2003 τα Ι.Χ φορτηγά αναλογούσαν στο 96,8% του συνόλου σε σύγκριση με 95,7% το 1994. Παράγοντες του κλάδου επισημαίνουν ότι η μη ένταξη του κλάδου των μεταφορών στα αναπτυξιακά προγράμματα σε συνδυασμό με το ισχύον καθεστώς αδειοδότησης και ιδιοκτησίας έχουν συμβάλλει στην κακή κατάσταση του στόλου των ΦΔΧ και τον υπερβολικά υψηλό βαθμό παλαιότητας σε σύγκριση με άλλες χώρες μέλη της ΕΕ.

1.4.4 ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στα πλαίσια του τομέα των μεταφορών εντάσσονται και οι υπηρεσίες ταχυμεταφοράς οι οποίες λειτουργούν στο πλαίσιο της απελευθέρωσης της παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με μια κλαδική μελέτη της ICAP, οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα είναι πάνω από 200 μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται θυγατρικές ξένων πολυεθνικών όπως π.χ. η DHL Inter. Hellas AE που ελέγχεται από την DHL Worldwide Express BV κ.ά.

1.4.5 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ιδιαίτερα σημαντικός κλάδος μεταφορών είναι οι **θαλάσσιες μεταφορές** οι οποίες συνδέονται άμεσα με την εμπορική ναυτιλία η οποία με τη σειρά της συνδέεται τόσο με τους θαλάσσιους λιμένες όσο και με τις ναυτιλιακές υποδομές. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyds Register, ο ελληνόκτητος στόλος συνεχίζει να βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς. Υπό ελληνική διαχείριση βρίσκονται σήμερα 3.480 πλοία συνολικής χωρητικότητας 98.195.100 τόνων ή το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η μέση ηλικία των πλοίων βρίσκεται σήμερα στα 9,4 έτη.

Τα ελληνόκτητα πλοία δραστηριοποιούνται κάτω από διαφορετικές σημαίες. Μεταξύ αυτών αναφέρονται οι σημαίες της Μάλτας, του Παναμά, του Α. Βικέντιου, των νησιών Κάουμαν, της Κύπρου κ.ά. Σύμφωνα με τα στοιχεία του LLOYD'S REGISTERED OF SHIPPING, από τα 3.480 ελληνόκτητα πλοία μόνο το 26% έχει υψωμένη την ελληνική σημαία, ενώ το υπόλοιπο είναι μοιρασμένο σε 36 νηολόγια.

Η «νέα ναυτιλιακή στρατηγική» η οποία αποβλέπει στον καθορισμό «κοινών κριτηρίων» για τα ευρωπαϊκά νηολόγια με όρους που ισχύουν ήδη στις σημαίες ευκαιρίας. Όπως σημειώνεται στην ανάλυση του Lloyds μεταξύ των σημαιών που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες απώλειες ήταν η ελληνική που «έχασε» 33 πλοία. Εκτιμήσεις επίσης της ICAP αναφέρονται στη μείωση του υπό ελληνική σημαία Εμπορικού Στόλου. Όμως, η μείωση του ελληνικού νηολογίου όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, κατά κύριο λόγο δεν οφείλεται στην αλλαγή σημαίας, αλλά στην πώληση πλοίων σε αλλοδαπά συμφέροντα. Σύμφωνα με την ίδια ανάλυση των Lloyds, ιδιαίτερη κινητικότητα παρατηρείται στις νέες παραγγελίες που αφορούν επιβατηγά πλοία και τάνκερς. Η αξία των

πλοίων που ναυπηγούνται για λογαριασμό των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, σύμφωνα με εκτιμήσεις υπερβαίνει τα 7 δισ. δολάρια.

Οι ελληνικές παραγγελίες έχουν ξεπεράσει το 11% της χωρητικότητας του διεθνούς βιβλίου παραγγελιών. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ναυπηγούν παντού (κυρίως στο εξωτερικό) και οι παραγγελίες τους εκτελούνται σε οκτώ τουλάχιστον ναυπηγικές χώρες και ιδιαίτερα στην Κίνα, όπου η αξία των συμβολαίων που έχουν συμφωνηθεί εκτιμάται ότι υπερβαίνει τα 400 εκ. δολάρια.

Από τις εταιρίες που λειτουργούν στη χώρα μας, 680 χαρακτηρίζονται διαχειρίστριες, ελέγχοντας ένα στόλο από 3.844 πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, ενώ 459 προσφέρουν υπηρεσίες διαφόρων μορφών προς τις αμιγώς ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Κατά τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να καταγράφεται η τάση πολλών ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών να μεταφέρουν το επιχειρησιακό τους κέντρο από το Λονδίνο στον Πειραιά. Μεταξύ των αιτιών αυτής της μετακίνησης αναφέρεται το χαμηλότερο συγκριτικό κόστος εργασίας στην Ελλάδα, το οποίο αποτελεί ισχυρό προνόμιο για τους εφοπλιστές-πλοιοκτήτες. Σύμφωνα με μια έρευνα του «ΕΘΝΟΥΣ», 27/2/'96, επισημαίνεται ότι παρ' ό,τι η αξία του συνόλου του στόλου που διαχειρίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, εν τούτοις υπολογίζεται ότι φτάνει σε αξία περίπου τα 38 δισ. δολάρια. Δηλαδή η αξία μόνο του στόλου των Ελλήνων εφοπλιστών είναι μεγαλύτερη από τα ετήσια έσοδα ολόκληρου του ελληνικού κράτους.

Το σημαντικότερο ίσως στοιχείο που χαρακτηρίζει την εξέλιξη της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι η άρση του «καμποτάζ». Η άρση του «καμποτάζ» σημαίνει την ελεύθερη είσοδο στην ελληνική ακτοπλοΐα, με την παράλληλη κατάργηση αδειών σκοπιμότητας. Οι επιπτώσεις από τις παραπάνω εξελίξεις θα είναι ο εντονότερος ανταγωνισμός. Ηδη έχει ενταθεί η συγκεντροποίηση, η ανανέωση στόλου και ο ανταγωνισμός στις ελληνικές επιχειρήσεις της ακτοπλοΐας.

Τα τελευταία χρόνια στο χώρο της ακτοπλοΐας παρατηρείται μια έξαρση της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών. Στον έλεγχο των 3 ισχυρών επιχειρηματικών σχημάτων - Μινωϊκές γραμμές - Minoan flying dolphins, επιχειρήσεις Αττικής - Γραμμές Στρίντζη και ANEK-NEA G.A Ferries, περιέρχονται οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στο Αιγαίο και στο Ιόνιο. Σύμφωνα με την ίδια πηγή (ΕΛΝΑΒΙ), μεταξύ των 29 μεγαλύτερων Ελλήνων πλοιοκτητών με βάση τη χωρητικότητα του στόλου συγκαταλέγονται οι: Ομιλος Χατζηϊωάννου, η Ceres Shipping, η Anangel Shipping, η Thenamaris, ο Ομιλος Τσάκου κ.α.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στο χώρο της κρουαζιέρας, κυριαρχεί η τάση συγκέντρωσης της ιδιοκτησίας στα χέρια λίγων εταιριών. Οι πρώτες έξι εταιρίες κρουαζιέρας στον κόσμο (Carnival, P.& O cruises, Royal carribbean, Kloster, Costa & Chandris), συγκεντρώνουν το 50% της συνολικής προσφοράς, δημιουργώντας μονοπωλιακές καταστάσεις.

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυτιλιακού περιοδικού Millennium ΕΛΝΑΒΙ, ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιριών γενικά έφτασε τις 835, εκ των οποίων οι 376, ποσοστό 45%, διαχειρίζονται από 1-2 πλοία, το 67,6% της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από εταιρίες με 1-4 πλοία και το 5.4% των ελληνικών εταιριών διαχειρίζονται από 16 πλοία και άνω. Ειδικότερα για τις μεγάλες εταιρίες, αυτές που διαθέτουν από 25 πλοία και άνω, ο αριθμός τους αυξήθηκε κατά 21% το 2000 σε σχέση με το 1999, ενώ οι εταιρίες που διαθέτουν στόλο με 16-24 πλοία μειώθηκαν κατά 12%.

Η κοινοτική πολιτική στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών συμπεριλαμβάνει και μια σειρά μέτρων απελευθέρωσης της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών, που σημαίνει ότι οι λιμένες μπορεί να ανήκουν και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η πολιτική δηλαδή των ιδιωτικοποιήσεων επεκτείνεται και στις λιμενικές υπηρεσίες. Ήδη παρατηρείται μια αισθητή αύξηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές δραστηριότητες (ήδη προωθείται η μετεξέλιξη του ΟΛΠ, ΟΛΘ σε ΑΕ). Τα τιμολόγια των λιμενικών υπηρεσιών θα απελευθερωθούν καθώς και η αγορά εργασίας.

Επίσης από 1/1/'92 οι κρατικές τελωνειακές αποθήκες οι οποίες συνδέονται και με το διαμετακομιστικό εμπόριο σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία δεν μπορούν πλέον να αποτελούν κρατικό μονοπώλιο και συνεπώς επιτρέπεται η ίδρυση ιδιωτικών τελωνειακών αποθηκών.

1.5 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Έχει εκτιμηθεί ότι τα κεφάλαια που έχουν διατεθεί για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής των χερσαίων μεταφορών κυρίως ήταν ανεπαρκέστατα για να επιφέρουν μια σημαντική βελτίωση της ποιότητας των εκτελούμενων μεταφορών. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο (ιδίως το επαρχιακό) θεωρείται ανεπαρκές, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, για να εξυπηρετήσει τις υπάρχουσες ανάγκες των χερσαίων μεταφορών. Ιδιαίτερα το σιδηροδρομικό δίκτυο βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση με μεγάλη ανεπάρκεια κάλυψης του ελληνικού χώρου, με δυσμενή χαρακτηριστικά χάραξης γραμμής, με σημαντικές ελλείψεις διακλαδώσεων στα λιμάνια και τις βιομηχανικές περιοχές με ανεπαρκή σηματοδότηση και έλλειψη ηλεκτροκίνησης.

Το αποτέλεσμα είναι ο ελληνικός σιδηρόδρομος να βρίσκεται σήμερα σε τέτοια οπισθοδρομική κατάσταση, ώστε να μην μπορεί να προσελκύσει ακόμα και εκείνες τις μεταφορές στις οποίες εκ φύσεως πλεονεκτούσε.

Από το μερίδιο που απέσπασε ο κλάδος των μεταφορών από το Γ΄ ΚΠΣ, για το 2000-2006 το 56,6% διατίθεται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η επιλεξιμότητα αυτών των ροών, επικεντρώνεται κυρίως στον εκσυγχρονισμό του άξονα Πάτρα-Πειραιά-Αθήνα-Θεσ/νίκη-Ειδομένη, Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη-σύνορα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η διαχείριση κινδύνου είναι ένας γρήγορα αναπτυσσόμενος κλάδος και υπάρχουν πολλές και ποικίλες απόψεις και περιγραφές για το τι εμπεριέχει η διαχείριση κινδύνου, πώς πρέπει να διεξαχθεί και για ποιο σκοπό. Κάποια μορφή προτύπου είναι αναγκαία για να διασφαλίσει ότι υπάρχουν συμφωνημένα τα εξής:

- ορολογία σχετικά με τις λέξεις που χρησιμοποιούνται
- διεργασία μέσω της οποίας μπορεί να διεξαχθεί η διαχείριση κινδύνου
- οργανωτική δομή για την διαχείριση κινδύνου
- στόχος για τη διαχείριση κινδύνου

Η διαχείριση κινδύνου δεν είναι μόνο κάτι για εταιρείες ή δημόσιους οργανισμούς, αλλά για οποιαδήποτε δραστηριότητα είτε βραχυπρόθεσμη είτε για μακροπρόθεσμη. Τα οφέλη και οι ευκαιρίες πρέπει να εξετασθούν όχι μόνο εντός του πλαισίου της δραστηριότητας, αλλά σε σχέση με τους πολλούς και διαφορετικούς ενδιαφερόμενους που μπορεί να επηρεασθούν.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι επίτευξης των στόχων της διαχείρισης κινδύνου και θα ήταν δυνατό να προσπαθήσει κάποιος να τους εκθέσει όλους μόνο σε ένα έγγραφο. Συνεπώς δεν ήταν ποτέ σκοπός να παραχθεί ένα ρυθμιστικό πρότυπο το οποίο θα οδηγούσε σε μια προσέγγιση μαρκαρίσματος πεδίων, ούτε να εγκαταστήσει μια πιστοποιήσιμη διεργασία. Με την ικανοποίηση των διαφόρων συστατικών μερών αυτού του προτύπου, αν και με διαφορετικούς τρόπους, οι οργανισμοί αυτοί θα είναι σε θέση να αναφέρουν ότι συμμορφώνονται με αυτό. Το πρότυπο αντιπροσωπεύει τις καλύτερες πρακτικές με βάση τις οποίες οι οργανισμοί μπορούν να μετρηθούν.

Η Διαχείριση Κινδύνου, αναγνωρίζεται, όλο και περισσότερο, ότι έχει σχέση με αμφότερες τις θετικές και αρνητικές πλευρές του κινδύνου. Συνεπώς, αυτό το πρότυπο εξετάζει τον κίνδυνο και από τις δυο προοπτικές. Στο τομέα της ασφάλειας, αναγνωρίζεται, γενικά, 'ότι οι συνέπειες είναι μόνο αρνητικές και γι' αυτό η διαχείριση του κινδύνου ασφαλείας εστιάζει στην πρόληψη και τον μετριασμό της ζημιάς.

Η διοίκηση των οργανισμών ή επιχειρήσεων έχει την ευθύνη της αξιολόγησης δυνατοτήτων και λήψης αποφάσεων που θα οδηγήσουν τον οργανισμό ή την επιχείρηση σε επιτυχή ολοκλήρωση των σκοπών της. Θεωρητικά, τέτοιες αποφάσεις πρέπει να βασίζονται σε τέλειες πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά και τις συνέπειες των εν λόγω αποφάσεων. Θα πρέπει, δηλαδή όλες οι αναγκαίες πληροφορίες να είναι στη διάθεση αυτών που παίρνουν τις αποφάσεις και τα αποτελέσματα των αποφάσεων να μπορεί να προβλεφθούν με απόλυτη βεβαιότητα. Στην πραγματικότητα, όμως όλες οι αποφάσεις που αφορούν το μέλλον, παίρνονται σε ένα περιβάλλον αβεβαιότητας και έλλειψης των αναγκαίων πληροφοριών.

Σε πολλές περιπτώσεις, υπάρχει πλήρης απουσία πληροφοριών και οι αποφάσεις παίρνονται σε ένα περιβάλλον πλήρους αβεβαιότητας. Αυτή η αβεβαιότητα κρύβει κινδύνους, αλλά και ευκαιρίες. Η επιτυχία του σκοπού ενός οργανισμού ή επιχείρησης, μπορεί να επιτευχθεί με την επιδίωξη αφενός, της εκμετάλλευσης των ευκαιριών, αλλά και της αποφυγής των αρνητικών συνεπειών του κινδύνου που συνδέεται με την αβεβαιότητα.

Διαχείριση κινδύνων είναι η συστηματική διαδικασία αναγνώρισης, ανάλυσης και αντιμετώπισης πιθανού κινδύνου.

Ο αντικειμενικός σκοπός της διαχείρισης κινδύνου είναι αφενός η αναγνώριση και ο προσδιορισμός των κινδύνων και η ανάπτυξη στρατηγικών για την μείωση ή και την αποφυγή αυτών των κινδύνων και, αφετέρου, η μεγιστοποίηση της εκμετάλλευσης των ευκαιριών. Περιλαμβάνει την μεγιστοποίηση της πιθανότητας των θετικών επιδράσεων, της εκμετάλλευσης, δηλαδή, των ευκαιριών και την ελαχιστοποίηση της πιθανότητας των αρνητικών συνεπειών στο τελικό αποτέλεσμα ενός εγχειρήματος.

Η διαχείριση κινδύνου είναι ο πυρήνας της διαχείρισης στρατηγικής κάθε οργανισμού. Είναι η διεργασία με την οποία οι οργανισμοί προσεγγίζουν μεθοδικά τους κινδύνους που σχετίζονται με τις δραστηριότητες τους, με σκοπό την επίτευξη αειφόρου οφέλους σε κάθε δραστηριότητα και επί του χαρτοφυλακίου όλων των δραστηριοτήτων. Το επίκεντρο της καλής διαχείρισης κινδύνου είναι η αναγνώριση και ο χειρισμός αυτών των κινδύνων. Στόχος της είναι να προσθέσει τη μέγιστη αειφόρο αξία σε όλες τις δραστηριότητες του οργανισμού. Ταξινομεί την κατανόηση των πιθανών οφελών και απειλών όλων εκείνων των παραγόντων που μπορούν να επηρεάσουν τον οργανισμό. Αυξάνει την πιθανότητα επιτυχίας, και μειώνει αμφότερα, την πιθανότητα αποτυχίας και την αβεβαιότητα επίτευξης των συνολικών στόχων του οργανισμού.

Η διαχείριση κινδύνου θα έπρεπε να είναι μια συνεχής και αναπτυσσόμενη διεργασία, η οποία διατρέχει τη στρατηγική του οργανισμού και την υλοποίηση αυτής της στρατηγικής. Θα έπρεπε να προσεγγίζει μεθοδικά όλους τους κινδύνους που περιβάλλουν τις παλαιότερες, τρέχουσες, και ιδιαίτερες τις μελλοντικές δραστηριότητες του οργανισμού. Πρέπει να είναι ενσωματωμένη στην κουλτούρα του οργανισμού μαζί με μια αποτελεσματική πολιτική και ένα πρόγραμμα με επικεφαλής την ανώτερη διοίκηση. Πρέπει να μεταφράζει τη στρατηγική σε τακτικούς και επιχειρησιακούς στόχους, καθορίζοντας υπευθότητες σε κάθε επίπεδο του οργανισμού, με κάθε διοικητικό στέλεχος και εργαζόμενο υπεύθυνο για τη διαχείριση του κινδύνου ως μέρος της περιγραφής της εργασίας του. Υποστηρίζει την ευθύνη, την μέτρηση επίδοσης και την ανταμοιβή, έτσι ώστε να προωθείται η λειτουργική αποδοτικότητα σε όλα τα επίπεδα.

Εξωτερικοί και Εσωτερικοί παράγοντες

Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει ένας οργανισμός και οι λειτουργίες του μπορεί να είναι αποτέλεσμα παραγόντων αμφότερα εξωτερικών και εσωτερικών του οργανισμού. Η διαχείριση κινδύνου προστατεύει και προσθέτει αξία στον οργανισμό και στους ενδιαφερόμενους υποστηρίζοντας τους στόχους του οργανισμού, με:

1. την παροχή ενός πλαισίου στον οργανισμό που καθιστά δυνατό μελλοντική δραστηριότητα να λαμβάνει χώρα με σταθερό και ελεγχόμενο τρόπο,
2. τη βελτίωση της λήψης αποφάσεων, του προγραμματισμού και του καθορισμού προτεραιότητας μέσω της ευρείας και δομημένης κατανόησης της επιχειρησιακής δραστηριότητας, της αστάθειας και των ευκαιριών / απειλών των έργων,
3. την συμβολή σε μια αποδοτική χρήση / κατανομή του κεφαλαίου και των πόρων εντός του οργανισμού,
4. τη μείωση της μεταβλητότητας στις μη βασικές και επιχειρησιακές περιοχές,
5. την προστασία και βελτίωση των παγίων και της εικόνας της εταιρείας,
6. την ανάπτυξη και την υποστήριξη των ανθρώπων και της βάσης γνώσης του οργανισμού
7. τη βελτιστοποίηση της λειτουργικής αποδοτικότητας

Περίληπτικά ο σκοπός της διαχείρισης κινδύνου είναι:

Η λεπτομερής αναγνώριση των συντελεστών (ευκαιριών ή στοιχείων κινδύνων) που υπάρχουν πιθανότητες να επηρεάσουν την τελική έκβαση ενός εγχειρήματος, η ποσοτικοποίηση των πιθανών επιδράσεων για κάθε συντελεστή του εγχειρήματος (τελικό αποτέλεσμα, χρόνος, κόστος ή ποιότητα) , η βασική περιγραφή των στοιχείων αβεβαιότητας που περιβάλλουν το εγχείρημα και τρόποι αποφυγής κινδύνων και μείωσης κινδύνου στον κύκλο ζωής του εγχειρήματος.

2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Η αναγνώριση κινδύνου σκοπό έχει την ταυτοποίηση της έκθεσης του οργανισμού στην αβεβαιότητα. Αυτό απαιτεί μια βαθιά γνώση του οργανισμού, της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται, το νομικό, κοινωνικό, πολιτικό και πολιτισμικό περιβάλλον στο οποίο υπάρχει, καθώς και στην ανάπτυξη μιας ορθής κατανόησης των στρατηγικών και λειτουργικών στόχων, εσωκλειώμενων και παραγόντων κρίσιμων για την επιτυχία του και τις απειλές και ευκαιρίες που σχετίζονται με την επίτευξη αυτών των στόχων.

Η αναγνώριση κινδύνου θα έπρεπε να προσεγγισθεί με ένα μεθοδικό τρόπο για να διασφαλίσει ότι οι όλες οι σημαντικές δραστηριότητες εντός του οργανισμού έχουν αναγνωρισθεί και ότι όλοι οι κίνδυνοι που απορρέουν από αυτές τις δραστηριότητες έχουν προσδιορισθεί. Κάθε συγγενής αστάθεια που σχετίζεται με αυτές τις δραστηριότητες θα πρέπει να αναγνωρισθεί και να κατηγοριοποιηθεί.

Ενώ η αναγνώριση κινδύνου μπορεί να διεξαχθεί από εξωτερικούς συμβούλους, μια εκ των έσω προσέγγιση με διεργασίες καλά ανακοινωμένες, συνεκτικές και συντονισμένες και εργαλεία είναι ίσως η πιο αποτελεσματική.

Περιγραφή κινδύνου

Ο στόχος της περιγραφής κινδύνου είναι η απεικόνιση των αναγνωρισμένων κινδύνων σε μια δομημένη μορφή, για παράδειγμα με τη χρήση ενός πίνακα. Η χρήση μιας καλά σχεδιασμένης δομής είναι αναγκαία για να διασφαλίσει μια περιεκτική διεργασία αναγνώρισης, περιγραφής, και αποτίμησης κινδύνου. Λαμβάνοντας υπόψη την συνέπεια και πιθανότητα καθενός από τους κινδύνους που είναι καταγεγραμμένοι στον πίνακα, θα έπρεπε να είναι δυνατόν να τεθούν

προτεραιότητες στους βασικούς κινδύνους που χρειάζονται να αναλυθούν σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

Η αναγνώριση των κινδύνων που σχετίζονται με επιχειρηματικές δραστηριότητες και λήψη αποφάσεων μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε στρατηγικούς, έργου, τακτικούς, λειτουργικούς. Είναι σημαντικό να ενσωματωθεί η διαχείριση κινδύνων στην αρχική, εννοιολογικά σχεδιαστική φάση των έργων καθώς και σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής ενός συγκεκριμένου έργου.

Εκτίμηση κινδύνου

Η εκτίμηση κινδύνου μπορεί να είναι ποσοτική, μερικώς ποσοτική ή ποιοτική όσον αφορά την πιθανότητα εμφάνισης και την πιθανή συνέπεια. Για παράδειγμα, συνέπειες, σε αμφοότερες απειλές και ευκαιρίες μπορεί να είναι υψηλές, μεσαίες ή χαμηλές. Διαφορετικοί οργανισμοί θα βρουν ότι διαφορετικά κριτήρια για την συνέπεια και την πιθανότητα θα εξυπηρετήσουν καλύτερα τις ανάγκες τους.

Για παράδειγμα, πολλοί οργανισμοί βρίσκουν ότι η αποτίμηση της συνέπειας και της πιθανότητας, είναι αρκετά ικανοποιητική για τις ανάγκες του και μπορεί να παρουσιασθεί σε έναν πίνακα.

Μέθοδοι και τεχνικές ανάλυσης κινδύνου

Μια σειρά τεχνικών μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση κινδύνων. Αυτές μπορεί να είναι ειδικές για ευκαιρίες ή απειλές ή να έχουν τη δυνατότητα να διαχειριστούν και τα δυο.

Προφίλ κινδύνου

Το αποτέλεσμα της διεργασίας της ανάλυσης κινδύνου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να παραχθεί ένα προφίλ κινδύνου το οποίο δίνει ένα βαθμό σημαντικότητας σε κάθε κίνδυνο και παρέχει ένα εργαλείο για την θέσπιση προτεραιότητας των προσπαθειών χειρισμού κινδύνων. Κατατάσσει κάθε αναγνωρισμένο κίνδυνο για να δώσει μια άποψη της σχετικής σημαντικότητας. Αυτή η διεργασία επιτρέπει την χαρτογράφηση του κινδύνου στην επιχειρηματική περιοχή που επηρεάζει, περιγράφει τις βασικές διαδικασίες ελέγχου σε εφαρμογή και υποδεικνύει περιοχές όπου το επίπεδο επένδυσης ελέγχου του κινδύνου μπορεί να αυξηθεί, να μειωθεί ή να ανακαταταξινομηθεί. Η υπευθυνότητα βοηθάει στη διασφάλιση του ότι η 'κυριότητα' του κινδύνου έχει αναγνωρισθεί και ότι οι κατάλληλοι διοικητικοί πόροι έχουν καταταξινομηθεί.

Αξιολόγηση κινδύνου

Όταν η διεργασία ανάλυσης κινδύνου έχει ολοκληρωθεί, είναι αναγκαίο οι εκτιμημένοι κίνδυνοι να συγκριθούν έναντι των κριτηρίων

κινδύνου που έχει εγκαταστήσει ο οργανισμός. Τα κριτήρια κινδύνου μπορεί να περιλαμβάνουν σχετικά κόστη και οφέλη, νομικές απαιτήσεις, κοινωνικο-οικονομικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες, ανησυχίες των εχόντων έννομο ενδιαφέρον, κλπ. Η αξιολόγηση κινδύνου επομένως, χρησιμοποιείται για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη σημαντικότητα των κινδύνων στον οργανισμό και για το κατά πόσον ο κάθε συγκεκριμένος κίνδυνος θα έπρεπε να γίνει αποδεκτός ή να αντιμετωπισθεί.

Οι επιχειρηματικές μονάδες θα έπρεπε:

1. να γνωρίζουν τους κινδύνους που εμπίπτουν στην δική τους περιοχή ευθύνης, τις πιθανές επιδράσεις που μπορεί να έχουν σε άλλες περιοχές και τις συνέπειες που άλλες περιοχές μπορεί να έχουν σε αυτές
2. να έχουν δείκτες επίδοσης που τους επιτρέπουν να παρακολουθούν τις βασικές επιχειρηματικές και χρηματοοικονομικές δραστηριότητες, την πρόοδο σε σχέση με τους στόχους και να προσδιορίζουν αναπτυξιακές προοπτικές που απαιτούν παρέμβαση
3. να έχουν συστήματα τα οποία επικοινωνούν τις διαφορές σε προϋπολογισμούς και προβλέψεις με κατάλληλη συχνότητα για τη λήψη ενέργειας
4. να αναφέρουν συστηματικά και άμεσα στην ανώτατη διοίκηση κάθε νέο κίνδυνο ή αστοχία των υπαρχόντων μέτρων ελέγχου που γίνονται αντιληπτά.

Χειρισμός κινδύνου

Ο χειρισμός κινδύνου είναι η διεργασία της επιλογής και εφαρμογής μέτρων για να τροποποιηθεί ο κίνδυνος. Ο χειρισμός κινδύνου περιλαμβάνει, ως το πιο σημαντικό του στοιχείο, τον έλεγχο/μείωση κινδύνου, αλλά εκτείνεται ακόμα, για παράδειγμα, στην αποφυγή κινδύνου, τη μεταφορά κινδύνου, τη χρηματοδότηση κινδύνου, κλπ.

Οποιοδήποτε σύστημα χειρισμού κινδύνου θα έπρεπε να παρέχει, ως το ελάχιστο:

- αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του οργανισμού
- αποτελεσματικά εσωτερικά μέτρα ελέγχου
- συμμόρφωση με νόμους και κανονισμούς

Η διεργασία ανάλυσης κινδύνου βοηθάει την αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του οργανισμού με την αναγνώριση εκείνων των κινδύνων οι οποίοι απαιτούν την προσοχή της διοίκησης. Η διοίκηση θα πρέπει να θέσει προτεραιότητα στις ενέργειες ελέγχου κινδύνου με βάση την δυνατότητα τους να ωφελήσουν τον οργανισμό.

Η αποτελεσματικότητα των εσωτερικών μέτρων ελέγχου είναι ο βαθμός στον οποίο είτε ο κίνδυνος θα εξαλειφθεί ή θα ελαχιστοποιηθεί από τα προτεινόμενα μέτρα ελέγχου.

Οι προτεινόμενοι έλεγχοι χρειάζεται να μετρηθούν σε σχέση με τη δυνητική οικονομική επίπτωση εάν δεν ληφθεί οποιαδήποτε ενέργεια, έναντι του κόστους των προτεινόμενων ενεργειών και οι οποίες απαιτούν σταθερά περισσότερη λεπτομερή πληροφορία και υποθέσεις από ότι είναι άμεσα διαθέσιμες.

Το κόστος εφαρμογής πρέπει να καθορισθεί. Αυτό πρέπει να υπολογισθεί με κάποια ακρίβεια μιας και γρήγορα γίνεται η βάση έναντι της οποίας μετρείται η αποτελεσματικότητα του κόστους. Η ζημιά που αναμένεται εάν δεν ληφθεί οποιαδήποτε ενέργεια πρέπει επίσης να εκτιμηθεί και με τη σύγκριση των αποτελεσμάτων, η διοίκηση μπορεί να αποφασίσει εάν και κατά πόσο θα εφαρμοσθούν τα μέτρα ελέγχου κινδύνου.

Η συμμόρφωση με νόμους και κανονισμούς δεν είναι επιλογή. Ένας οργανισμός πρέπει να κατανοεί τους εφαρμόσιμους νόμους και πρέπει να εφαρμόζει ένα σύστημα ελέγχου για να επιτύχει τη συμμόρφωση. Υπάρχει μόνον περιστασιακά κάποια ευελιξία όταν το κόστος μείωσης ενός κινδύνου μπορεί να είναι συνολικά δυσανάλογο με τον ίδιο κίνδυνο.

Μια μέθοδος απόκτησης χρηματοοικονομικής προστασίας έναντι των επιπτώσεων των κινδύνων είναι μέσω της χρηματοδότησης των κινδύνων που περιλαμβάνει την ασφάλιση. Όμως, θα έπρεπε να αναγνωρισθεί ότι ορισμένες ζημιές ή μέρος ζημιών δεν θα επιδέχεται ασφάλιση, π.χ το μη ασφαλισμένο κόστος που σχετίζεται με την εργασιακή υγεία, ασφάλεια ή με περιβαλλοντικά περιστατικά, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνουν ζημιά στο ηθικό των εργαζομένων και στη φήμη του οργανισμού.

Παρακολούθηση και ανασκόπηση της διεργασίας διαχείρισης κινδύνου

Η αποτελεσματική διαχείριση κινδύνου απαιτεί μια δομή αναφορών και ανασκόπησης για να διασφαλίσει ότι οι κίνδυνοι αναγνωρίζονται και αποτιμώνται αποτελεσματικά και ότι κατάλληλα μέτρα ελέγχου και αποκρίσεις είναι σε ισχύ. Τακτικές επιθεωρήσεις ελέγχου της πολιτικής και της συμμόρφωσης με τα πρότυπα θα έπρεπε να πραγματοποιούνται και η επίδοση ως προς τα πρότυπα να ανασκοπείται για να αναγνωρίζονται ευκαιρίες για βελτίωση. Θα έπρεπε να θυμόμαστε ότι οι οργανισμοί είναι δυναμικοί και λειτουργούν σε δυναμικά περιβάλλοντα. Οι αλλαγές στον οργανισμό και στο περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί πρέπει να αναγνωρίζονται και οι κατάλληλες μεταβολές να γίνονται στα συστήματα.

Η διεργασία παρακολούθησης θα έπρεπε να παρέχει τη διασφάλιση ότι υπάρχουν μέτρα ελέγχου σε εφαρμογή κατάλληλα για τις

δραστηριότητες του οργανισμού και ότι οι διαδικασίες κατανοούνται και ακολουθούνται. Οι αλλαγές στον οργανισμό και το περιβάλλον στο οποίο αυτός λειτουργεί πρέπει να αναγνωρίζονται και οι κατάλληλες αλλαγές να γίνονται στα συστήματα.

Οποιαδήποτε διεργασία παρακολούθησης και ανασκόπησης θα έπρεπε επίσης να καθορίζει εάν και κατά πόσον :

- τα μέτρα που υιοθετήθηκαν είχαν ως αποτέλεσμα ότι είχε τεθεί ως αρχική πρόθεση
- οι διαδικασίες που υιοθετήθηκαν και η πληροφορία που συλλέχθηκε για τη διεξαγωγή της αποτίμησης ήταν οι κατάλληλες
- η βελτιωμένη γνώση θα είχε βοηθήσει να ληφθούν καλύτερες αποφάσεις και να αναγνωρισθεί τι διδάγματα θα μπορούσαν να αποκτηθούν για τις μελλοντικές αποτιμήσεις και τη διαχείριση κινδύνων.

Πολιτική διαχείρισης κινδύνου

Η πολιτική διαχείρισης κινδύνου ενός οργανισμού θα έπρεπε να εκθέτει την προσέγγιση και όρεξη του στον κίνδυνο και την προσέγγιση του στη διαχείριση του κινδύνου. Η πολιτική θα έπρεπε επίσης να εκθέτει υπευθυνότητες για τη διαχείριση κινδύνου σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού.

Επιπρόσθετα, θα έπρεπε να αναφέρεται σε οποιεσδήποτε νομικές απαιτήσεις για δηλώσεις πολιτικής, όπως π.χ για την υγιεινή και ασφάλεια. Σχετιζόμενο με τη διεργασία διαχείρισης κινδύνου είναι ένα ολοκληρωμένο σύνολο εργαλείων και τεχνικών για χρήση στα διάφορα στάδια της επιχειρηματικής διεργασίας.

Για να λειτουργήσει αποτελεσματικά, η διεργασία διαχείρισης κινδύνου απαιτεί:

- δέσμευση από τον ανώτατο εκτελεστικό διευθυντή και την εκτελεστική διοίκηση του οργανισμού
- ανάθεση υπευθυνοτήτων εντός του οργανισμού
- κατανομή των κατάλληλων πόρων για την εκπαίδευση και την ανάπτυξη μιας αυξημένης ευαισθητοποίησης στον κίνδυνο από όλους τους έχοντες έννομο ενδιαφέρον.

Τεχνικές αναγνώρισης κινδύνου – Παραδείγματα

- Σύσκεψη για ανταλλαγή ιδεών
- Ερωματολογία
- Επιχειρηματικές μελέτες που εξετάζουν κάθε επιχειρησιακή διεργασία και περιγράφουν αμφότερα τις εσωτερικές διεργασίες και τους εξωτερικούς παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν αυτές τις διεργασίες

- Βιομηχανική δοκιμασία επίδοσης
- Ανάλυση σεναρίου κινδύνου
- Εργαστήρια αποτίμησης κινδύνου
- Εξέταση περιστατικού
- Έλεγχος και επιθεώρηση

Μέθοδοι και τεχνικές ανάλυσης κινδύνου - Παραδείγματα

- Έρευνα αγοράς
- Αναζήτηση έργων
- Δοκιμαστική προώθηση προϊόντος
- Έρευνα και ανάπτυξη
- Ανάλυση επιχειρησιακής επίπτωσης
- Ανάλυση SWOT
- Δενδρική ανάλυση γεγονότων
- Στατιστική εξαγωγή συμπερασμάτων
- Ανάλυση απειλών

2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Ο όρος διαχείριση κινδύνων έχει μια ευρύτατη έννοια. Πρόκειται για τις μεθόδους, τις τεχνικές και τις διαδικασίες αντιμετώπισης των φυσικών ή και των οικονομικών κινδύνων. Το σύνολο των αποφάσεων οι οποίες αποφασίζονται και εκτελούνται αποτελούν ένα πρόγραμμα διαχείρισης του κινδύνου. Με τον όρο κίνδυνο αναφερόμαστε κυρίως στην οικονομική ζημιά η οποία θα προκύψει μετά από μια σειρά εκτέλεσης άστοχων ενεργειών.

Η Διαχείριση Κινδύνων έχει να κάνει μόνο με τις ακόλουθες κατηγορίες κινδύνων:

1. **Ο κίνδυνος της αγοράς**
2. **Ο πιστωτικός κίνδυνος**
3. **Ο κίνδυνος ρευστότητας**
4. **Ο κίνδυνος της καλής φήμης**
5. **Ο κίνδυνος αστοχίας του μοντέλου**
6. **Πτώση συστημάτων**
7. **Διακοπή διαδικασιών**
8. **Απάτη**

- 9. Αλλαγή κανονισμών
- 10. Εξωτερικές ανωμαλίες
- 11. Νόμοι, αποφάσεις Δικαστηρίων

Οι κατηγορίες 6 έως 11 είναι οι λεγόμενοι επιχειρηματικοί κίνδυνοι που συναντώνται συχνότατα σε όλες τις επιχειρήσεις.

2.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΝ ΚΙΝΔΥΝΟ

Αποφυγή κινδύνου

Η αποφυγή του κινδύνου μπορεί να γίνει με την αλλαγή των πλάνων στα σημεία που υπάρχει κίνδυνος. Για παράδειγμα, ο κίνδυνος καθυστέρησης ενός έργου μπορεί να αντιμετωπισθεί με την επιμήκυνση του χρονοδιαγράμματος του έργου. Γενικά, η ομάδα του έργου μπορεί να εξαλείψει πολλούς από τους κινδύνους αλλά όπως είναι φυσικό δεν μπορεί να τους εξαλείψει όλους.

Η στρατηγική της αποφυγής του κινδύνου επιδιώκει κατά κύριο λόγο την μείωση της αβεβαιότητας. Όταν η αβεβαιότητα προέρχεται από έλλειψη γνώσης τότε η στρατηγική μπορεί να εφαρμοσθεί με τους ακόλουθους τρόπους:

1. με την αποσαφήνιση των απαιτήσεων
2. με τον ορισμό των στόχων του έργου
3. με τη συλλογή πληροφορίας
4. με τη βελτίωση της επικοινωνίας
5. με την ανάπτυξη πρωτοτύπων
6. με την εκπαίδευση
7. με την πρόσκληση ειδικών

Μεταφορά κινδύνου

Η μεταφορά του κινδύνου στοχεύει στο να μεταφέρει τα αποτελέσματα του κινδύνου μαζί με την υπευθυνότητα για τον κίνδυνο σε ένα τρίτο μέρος. Σε καμία περίπτωση η μεταφορά του κινδύνου δεν εξαφανίζει τον κίνδυνο.

Οι πιο συνηθισμένοι τρόποι μεταφοράς του κινδύνου είναι:

1. Η χρήση υπεργολαβών
2. Η ασφάλιση
3. Η εξαγορά του κινδύνου

Η χρήση των υπεργολάβων για την αγορά υπηρεσιών ή αγαθών μεταφέρει ένα κομμάτι της υπευθυνότητας της αντιμετώπισης του κινδύνου από τον εργολάβο στον υπεργολάβο. Η χρήση των συμβολαίων σταθερής τιμής βοηθάει στην αντιμετώπιση των οικονομικών κινδύνων του έργου.

Ειδικά σε περίπτωση που αντιμετωπίζουμε οικονομικούς κινδύνους, η ασφάλιση είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς του κινδύνου. Πληρώνοντας ένα ποσό ο ασφαλιστής αναλαμβάνει αντί για τον ασφαλιζόμενο μέρος της ευθύνης.

Η εξαγορά του κινδύνου είναι η περίπτωση όπου ο εργολάβος με σκοπό να αντιμετωπίσει ένα κίνδυνο αγοράζει καλύτερο εξοπλισμό ή αποφασίζει να υλοποιήσει άλλη τεχνική λύση με πρόσθετο κόστος γι' αυτόν.

Για την μεταφορά κινδύνου σημαντικό ρόλο παίζει το είδος της σύμβασης που θα επιλεγεί να χρησιμοποιηθεί.

Αντιμετώπιση του κινδύνου

Η αντιμετώπιση του κινδύνου αποβλέπει στη μείωση της πιθανότητας του κινδύνου καθώς και των συνεπειών του σε περίπτωση που ο κίνδυνος πραγματοποιηθεί. Λαμβάνοντας μέτρα για την αντιμετώπιση του κινδύνου εγκαίρως είναι πολύ πιο αποτελεσματικό από το να αντιμετωπίζουμε τις συνέπειες του όταν αυτός πραγματοποιηθεί.

Η αντιμετώπιση του κινδύνου μπορεί να έχει δυο μορφές:

1. λήψη προληπτικών μέτρων
2. λήψη μέτρων αντιμετώπισης των συνεπειών

Η πρόληψη των κινδύνων μπορεί να είναι για παράδειγμα: η υλοποίηση μιας πιο απλής διαδικασίας, η επιλογή ενός πιο αξιόπιστου προμηθευτή, η χρήση καλύτερης ποιότητας υλικών κατασκευής κλπ.

Αντίστοιχα μέτρα αντιμετώπισης των συνεπειών των κινδύνων μπορεί να είναι πρόσθεση προσωπικού στο έργο, επιμήκυνση του χρονοδιαγράμματος κλπ.

Αποδοχή κινδύνου

Η αποδοχή του κινδύνου σημαίνει ότι η ομάδα του έργου έχει αποφασίσει να μην αλλάξει το πλάνο του έργου ώστε να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο ή δεν μπορεί να βρει τρόπο αντιμετώπισης του κινδύνου. Για την ενεργή αποδοχή του κινδύνου είναι απαραίτητο να αναπτύξουμε πλάνο εναλλακτικών λύσεων το οποίο θα εκτελεσθεί όταν προκύψει ο κίνδυνος. Η παθητική αποδοχή των κινδύνων δεν απαιτεί καμία ενέργεια

και οι κίνδυνοι αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο τρόπο την χρονική στιγμή της πραγμάτωσής τους.

Το πλάνο των εναλλακτικών λύσεων περιγράφει με ακρίβεια τους τρόπους αντιμετώπισης του κινδύνου καθώς και τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις. Το κέρδος που έχουμε είναι ότι όταν ο κίνδυνος πραγματοποιηθεί είμαστε προετοιμασμένοι ε αποτέλεσμα την καλύτερη αντιμετώπιση του κινδύνου, το μικρότερο δυνατό κόστος και το μικρότερο αντίκτυπο στο έργο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Καθώς οι εφοδιαστικές αλυσίδες, που συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές ανταγωνίζονται μέσα σε έντονα απαιτητικό και διεθνοποιημένο περιβάλλον με μεγάλη αβεβαιότητα, η διαχείριση κινδύνου (risk management) στις μεταφορές αποκτά ιδιαίτερη σημασία με άμεσες επιπτώσεις στην βιωσιμότητα και κερδοφορία μιας επιχείρησης.

Οι μορφές κινδύνου στα μέσα μεταφοράς μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις κύριες κατηγορίες: **στρατηγικοί κίνδυνοι** (π.χ διαθεσιμότητα προμηθευτών, παραγγελίες πελατών , ανταγωνισμός, απάτη, τρομοκρατία, δολιοφθορά, απώλεια στήριξης επενδυτών, αλλαγές κανονισμών, κακή εικόνα- φήμη, κοινωνική αστάθεια), **τακτικοί κίνδυνοι** (π.χ εφοδιασμός, πωλήσεις, τεχνολογία, ταλέντο, ηθικό εργαζομένων, απεργίες), **οικονομικοί κίνδυνοι** (π.χ επιτόκια, ισοτιμίες συναλλάγματος, πληθωρισμός, τιμές προϊόντων), **κίνδυνοι καταστροφών** (π.χ απειλές από ατομικές-βιολογικές-χημικές ουσίες, τραυματισμοί, φυσικές ζημιές, οικονομικές ζημιές, διακοπή της ροής πληροφοριών).

3.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Διαθεσιμότητα των προμηθευτών

Η μία μετά την άλλη, οι επιχειρήσεις παγκόσμιας εμβέλειας αναβαθμίζουν τη δραστηριότητα των προμηθειών και αναγνωρίζουν το στρατηγικό της ρόλο.

Αρκετές «τολμηρές» επιχειρήσεις, που προχώρησαν σε ουσιαστικές συνεργασίες με πελάτες και προμηθευτές τους, διαπίστωσαν ότι η βελτίωση των επιχειρηματικών σχέσεων μέσω νέων μοντέλων εξασφαλίζει σημαντικές περικοπές κόστους. Η εξοικονόμηση που προκύπτει από τη θέσπιση των δικτύων συνεργασίας στηρίζεται σε ένα σύνολο συνθηκών επικερδών και για τις δύο πλευρές (win-win conditions).

Κατά μέσον όρο πάνω από το 60% των εσόδων των επιχειρήσεων δαπανώνται για προμήθειες υλικών, υπηρεσιών και παγίων, η απουσία επαγγελματικής προμηθευτικής πρακτικής επιβαρύνει τις επιχειρήσεις με τεράστιες σπατάλες πολύτιμων κεφαλαίων αλλά και με υποχώρηση της ανταγωνιστικής θέσης.

Τα προβλήματα απορρέουν, μεταξύ άλλων, από τη μη εφαρμογή της σωστής αγοραστικής τακτικής αναλόγως του είδους της απαίτησης, από ανεπάρκεια σε ικανότητες σχεδιασμού λειτουργικών παραμέτρων των συμβάσεων ή απλά από έλλειψη συντονισμού της προμηθευτικής δραστηριότητας. Μέρος των προβλημάτων αντιμετωπίζονται από τη δημιουργία ανεξάρτητης μονάδας, σωστά οργανωμένης, στελεχωμένης από επαγγελματίες αγοραστές και υποστηριζόμενης από σύγχρονα πληροφοριακά συστήματα.

Ενώ για πολλές επιχειρήσεις η οργάνωση μιας αποτελεσματικής υπηρεσίας προμηθειών είναι ακόμη επιθυμητός στόχος, η "παγκοσμιοποίηση" έφερε σαρωτικές αλλαγές στο "επιχειρείν" που μεταμορφώνουν εσωτερικές λειτουργικές δομές και αλυσίδες εφοδιασμού. Αν και είναι δύσκολο να αντιληφθούμε το εύρος και το μέγεθος των αλλαγών, είναι σαφές ότι οι προμήθειες είναι κατ' εξοχήν χώρος εφαρμογής νέων ιδεών και λύσεων. Με την εμφάνιση νέων προμηθευτών σε παγκόσμιο επίπεδο, οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να επωφεληθούν σημαντικά από χαμηλού κόστους προμήθειες και την ικανότητα να αυξήσουν την ευελιξία των εφοδιαστικών αλυσίδων τους, ζητώντας προσφορές από διαφορετικούς προμηθευτές ανα τον κόσμο. Κατά τη διεξαγωγή των προμηθειών από τις παραδοσιακές επιχειρήσεις, το μοναδικό εμπλεκόμενο τμήμα είναι το Τμήμα Προμηθειών. Σε αυτήν την περίπτωση, η συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της επιχείρησης είναι περιορισμένη, ενώ στις περιπτώσεις επιχειρήσεων με διαφορετικές επιχειρηματικές μονάδες, κάθε μονάδα πραγματοποιεί από μόνη της τις προμήθειες που την αφορούν. Η φροντίδα σε αυτό το πρώτο στάδιο προμηθειών είναι η εύρεση υλικών σε λογικές τιμές με αναμενόμενη ποιότητα ώστε να μη δημιουργείται πρόβλημα στην καθημερινή λειτουργία της εταιρείας.

Καθώς η διαδικασία προμηθειών βελτιώνεται, αρχίζουν να αναπτύσσονται στενότερες σχέσεις με συγκεκριμένους προμηθευτές, καθιστώντας τους στρατηγικούς συνεργάτες. Η συνεργασία με τέτοιους προμηθευτές εξασφαλίζει μειωμένα κόστη και λειτουργική βελτίωση λόγω των καλών σχέσεων και των κοινών συμφερόντων. Όσο ο όγκος των προμηθευόμενων ειδών από τους στρατηγικούς συνεργάτες αυξάνει, οι σχέσεις συσφίγγονται μέσω της διεξαγωγής focus groups και εξειδικευμένων συναντήσεων που αφορούν συγκεκριμένα λειτουργικά προβλήματα. Γίνεται δυνατή η επίλυση ζητημάτων που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τη συνήθη διαδικασία των διαπραγματεύσεων κατά την αγορά. Οι στενότερες σχέσεις με τους προμηθευτές αναδύουν την ανάγκη ανταλλαγής πολύτιμων πληροφοριών μεταξύ τους ώστε να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες σημαντικών βελτιώσεων και περικοπής του κόστους και για τις δύο πλευρές.

Παραγγελίες πελατών

Μελέτη ανέδειξε τη συλλογή παραγγελιών (order picking) ως τη διαδικασία με το μεγαλύτερο περιθώριο βελτίωσης παραγωγικότητας ανάμεσα στις υπόλοιπες διαδικασίες που συνιστούν τη λειτουργία διαχείρισης αποθηκών μιας οποιασδήποτε επιχείρησης (παραλαβή, απόθεση, αποθήκευση, αποστολή, επιστροφές).

Κύριοι λόγοι που οδήγησαν στην εξαγωγή αυτού του συμπεράσματος είναι:

- α) Το υψηλό κόστος. Σύμφωνα με έρευνα που έλαβε χώρα στη Μ. Βρετανία(2), το κόστος της διαδικασίας συλλογής μπορεί να φτάσει ως και το 50% του συνολικού λειτουργικού κόστους μιας αποθήκης, ποσοστό που οφείλεται κατά κύριο λόγο στο γεγονός πως η συλλογή είναι μια διαδικασία υψηλής εντάσεως εργασίας.
- β) Ο αυξημένος αριθμός σφαλμάτων κατά τη συλλογή που οδηγεί σε υψηλό κόστος επιστροφών και μειωμένα επίπεδα εξυπηρέτησης πελάτη.
- γ) Ο διαρκώς αυξανόμενος βαθμός πολυπλοκότητας και δυσκολίας εκτέλεσης της διαδικασίας που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην εισαγωγή νέων τεχνικών διοίκησης της παραγωγής (π.χ. Quick Response) και στρατηγικών μάρκετινγκ (π.χ. megabrands) που απαιτούν:
 - i) την εξυπηρέτηση μικρότερων παραγγελιών και την παράδοσή τους στους πελάτες σε μικρότερα διαστήματα με όλο και μεγαλύτερη ακρίβεια και
 - ii) την εισαγωγή όλο και περισσότερων SKUs στο εφοδιαστικό κύκλωμα.
- δ) Η στροφή των επιχειρήσεων στη βελτίωση της ποιότητας και την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των πελατών που έχει ωθήσει τα

στελέχη στην επανεξέταση της διαδικασίας της συλλογής των παραγγελιών υπό το νέο πρίσμα που επιβάλλει την ελαχιστοποίηση των καταστροφών, τη μείωση των χρόνων συναλλαγής και την ελαχιστοποίηση των σφαλμάτων.

Οι παραδοσιακές μορφές αντίδρασης σε αυτές τις αυξημένες απαιτήσεις όπως η πρόσληψη επιπλέον και πιο καταρτισμένου προσωπικού και η επένδυση σε μηχανολογικό εξοπλισμό και αυτοματισμούς πέραν του υψηλού τους κόστους συχνά συναντούν εμπόδια από τις συνθήκες της σύγχρονης αγοράς εργασίας και το υψηλό επενδυτικό ρίσκο λόγω της αστάθειας των οικονομικών (κατά κύριο λόγο) και άλλων παραγόντων του επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

Η χρήση χειρόγραφης τεκμηρίωσης των συναλλαγών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας συλλογής, όσο και προσεκτικά σχεδιασμένα να είναι, ενέχει σημαντικούς κινδύνους σφαλμάτων και αποτελεί τη νούμερο ένα πηγή ανακριβειών και ελλειμμάτων παραγωγικότητας της διαδικασίας. Συστήματα pick to light, συστήματα γραμμωτού κώδικα με τη χρήση ασύρματων τεχνολογιών RF και τεχνολογίες voice I/O μπορούν να αποτελέσουν σημαντικές λύσεις υποστηρίζοντας αποτελεσματικά τη διαδικασία και εξαλείφοντας, όσο αυτό είναι δυνατό, την ανάγκη χειρόγραφης τεκμηρίωσης της.

Ανταγωνισμός

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 η διοίκηση των μεταφορών είχε να αντιμετωπίσει ένα περιβάλλον που χαρακτηριζόταν από τα αυξημένα επίπεδα ανταγωνισμού. Σήμερα το επιχειρηματικό περιβάλλον διαμορφώνεται σε μια έντονα ανταγωνιστική βάση όπου η ανάγκη διαχείρισης και επίλυσης προβλημάτων που αφορούν, σχετίζονται ή επηρεάζουν την οργάνωση και λειτουργία του συστήματος μεταφορών πρέπει να καταστεί πρωταρχική προτεραιότητα.

Η μεγαλύτερη ελευθερία εισόδου στην αγορά, αύξησε τον ανταγωνισμό στους διάφορους τύπους μεταφοράς. Η δυνατότητα των μεταφορέων να τιμολογούν πιο ευέλικτα και να παρέχουν μεγαλύτερη ποικιλία υπηρεσιών, έχει δημιουργήσει ένα πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Αν δεν επιτευχθεί καλύτερος έλεγχος του ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφορών, είναι δύσκολο να αποφευχθεί η περαιτέρω ενίσχυση των ανισορροπιών που ενέχει τον κίνδυνο να οδηγηθούμε σε ένα μονοπώλιο ουσιαστικά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Θα ήταν συνεπώς σκόπιμο να συγκρατηθεί η αύξηση της οδικής και εναέριας κυκλοφορίας και να εγκαινιαστεί μια εκστρατεία υπέρ του σιδηρόδρομου και των άλλων φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφορών, προκειμένου να τους δοθούν τα μέσα ώστε να αποτελέσουν ανταγωνιστικές λύσεις. Το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των

οδικών μεταφορών είναι η δυνατότητα μεταφορών εμπορευμάτων, σε οποιοδήποτε σημείο με ευελιξία και με το χαμηλότερο κόστος.

Απάτη-Πλαστογραφία

Είναι αυτονόητο ότι πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή του λεγόμενου ηθικού κινδύνου που αφορά την διευκόλυνση κάποιου να προβεί σε παρανομίες (κλοπή, υπεξαίρεση κτλ.), καθώς επίσης και για την ετοιμότητα της επιχείρησης να επανέλθει στους φυσιολογικούς ρυθμούς της χωρίς μεγάλες απώλειες στην φήμη της ή την πιστοληπτική της ικανότητα.

Τρομοκρατία

Σε βαθμό αύξοντα η προστασία των εμπορευματικών μεταφορών έχει καταστεί αναπόσπαστο μέρος της ποιότητας της εφοδιαστικής. Η προστασία σχετίζεται με την κάλυψη και την πρόληψη για εκ προθέσεως ενέργειες εγκληματικές, ληστείας και παράνομες όπως οι τρομοκρατία. Είναι ανάγκη να υπάρξει κάποιος συνδυασμός διαδικασιών προστασίας που πληρούν τις υψηλότερες δυνατές απαιτήσεις και της ελεύθερης ροής του εμπορίου.

Η τρομοκρατία αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες απειλές για την δημοκρατία και την ελευθερία. Ο κίνδυνος τρομοκρατικής επίθεσης με στόχο τις εμπορευματικές μεταφορές παραμένει υψηλός. Οι ενδεχόμενες απώλειες σε ανθρώπινες ζωές και οι ζημιές σε οικονομικές δραστηριότητες είναι απροσμέτρητες και ανυπολόγιστες. Η ασφάλεια των μεταφορών έχει αναδειχθεί σε ζήτημα ζωτικής σημασίας παγκοσμίως. Το ζήτημα αυτό απασχολεί και την Ευρωπαϊκή Ένωση της οποίας ο ρόλος βασίζεται σε αποτελεσματικές και ασφαλείς μεταφορές με όλους τους τρόπους και σε όλα τα επίπεδα.

Σημαντικό ρόλο στην καταπολέμηση της τρομοκρατίας παίζουν η πρόληψη και η ετοιμότητα στην διαχείριση της κρίσης. Το δόγμα πρόληψη, προστασία, πληροφόρηση, επιτήρηση και αναγνώριση πρέπει να υιοθετείται σε όλα τα σχέδια ασφάλειας εγκαταστάσεων που σχετίζονται με τις μεταφορές και την εφοδιαστική αλυσίδα.

Απώλεια στήριξης επενδυτών

Αναγνωρίζεται ότι οι μεταφορές υπάρχουν μόνο για την εξυπηρέτηση των άλλων δραστηριοτήτων, στις αποφάσεις που παίρνονται για την κατανομή των δημόσιων επενδύσεων ανάμεσα στους διάφορους κλάδους της οικονομίας. Η σχετικά υψηλή συμμετοχή των μεταφορών χρησιμοποιείται και σαν αρνητικό κριτήριο για την περικοπή ή την μη

έγκριση των αναγκαίων πιστώσεων. Έτσι ενώ αναγνωρίζεται ότι οι ανάγκες για επενδύσεις στις μεταφορές αντανακλούν τις ανάγκες για την εξασφάλιση της παροχής των υπηρεσιών μεταφοράς που ζητούνται από τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες, ο κλάδος των μεταφορών συχνά αντιμετωπίζεται ανεξάρτητα από τις ανάγκες αυτές για υπηρεσίες μεταφορών. Αυτό σημαίνει αν δεν εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης από τις μεταφορές τότε οι άλλες δραστηριότητες που χρησιμοποιούν το σύστημα μεταφορών θα εξαναγκαστούν ή να κατασκευάσουν- εφ' όσον η μεταφορά είναι απαραίτητη- οι ίδιες την υποδομή που τους χρειάζεται ή να μην εκτελεστεί καθόλου η μεταφορά.

Είναι συνήθως δύσκολο να υπολογιστεί το μελλοντικό κόστος και όφελος των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων χωρίς περιθώρια αβεβαιότητας. Είναι προφανές ότι προγραμματισμός ενός έργου περιέχει πάντα στοιχεία αβεβαιότητας και είναι επόμενο να προτιμώνται κυρίως εκείνα τα έργα που δεν αποδεικνύονται λανθασμένα παρά μόνο αφού αρχίσουν να λειτουργούν. Μόνο βελτιωμένα μεταφορικά συστήματα μπορούν να ενθαρρύνουν επενδυτικές δραστηριότητες σε τομείς παραγωγικούς και σε περιοχές που η υποβαθμισμένη προσπελασιμότητα τις αποθαρρύνει.

Αλλαγές κανονισμών

Οι αλλαγές κανονισμών έχουν να κάνουν κυρίως με το νομικό πλαίσιο του κλάδου αλλά αφορούν και την δυνατότητα ομαλής προσγείωσης μιας επιχείρησης στην αλλαγή κανονισμών από την παραγωγή ενός προϊόντος μέχρι την συμμόρφωση τους προς το περιβάλλον.

Μη ελεγχόμενα μονοπώλια αυξάνουν τις τιμές των μεταφορών, ακόμα η γραφειοκρατία οδηγεί στην αύξηση του κόστους και των χρόνων παράδοσης, ενώ ένα υγιές νομικό πλαίσιο ενθαρρύνει τον ανταγωνισμό και έχει θετική επίδραση στην ποιότητα, το κόστος, την διαθεσιμότητα και την εξυπηρέτηση από τους προμηθευτές.

Κοινωνική αστάθεια

Οι μεταφορές και ιδιαίτερα οι χερσαίες μαζικές μεταφορές δέχονται τις επιρροές της κοινωνικής πολιτικής. Έτσι σε περίπτωση που δεν βελτιώνεται η ποιότητα και εξυπηρετικότητα τους ή υπάρχει αύξηση στα κόμιστρα, ο κλάδος πλήττεται σημαντικά. Τα αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών είναι ουσιαστικής σημασίας, διότι επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική μεγέθυνση, την κοινωνική ανάπτυξη και το περιβάλλον.

3.2 ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Εφοδιασμός

Θα πρέπει να επιτυγχάνεται η ελαχιστοποίηση διακοπών εφοδιασμού και διακυμάνσεων των τιμών είτε μέσα από κατάλληλα καταρτιζόμενες συμβάσεις, είτε μέσα από μακροχρόνιες σχέσεις με τους προμηθευτές. Οι μεταφορές ευθύνονται για το 30% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με εξάρτηση σε ποσοστό 98% από το πετρέλαιο, οι υψηλές τιμές του πετρελαίου επηρεάζουν τις μεταφορές και αποτελούν κίνητρο για μια βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση.

Πωλήσεις

Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 οι μεταφορικές επιχειρήσεις αναγνώρισαν την ανάγκη για μεγαλύτερη έμφαση στις δραστηριότητες marketing. Πολλοί παράγοντες οδήγησαν σε αυτήν την αναγνώριση όπως οι οικονομικές συνθήκες και ο αυξημένος ανταγωνισμός.

Ο στόχος μιας εταιρείας είναι, σήμερα, να αναπτύξει και να εξελίξει τον τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων της σε μεγάλες αγορές και στην συνέχεια στον υπόλοιπο κόσμο. Ο παράγοντας που οδηγεί στην απόφαση για αλλαγή της διαχείρισης της μεταφοράς των εμπορευμάτων είναι ο ανταγωνισμός. Η ένταση του ανταγωνισμού είναι τέτοια, που οι επιχειρήσεις δεν είναι σε θέση να ελέγξουν την αλυσίδα εφοδιασμού.

Γενικά όλοι οι μεταφορείς όλων των τύπων μεταφοράς δημιουργούν πλέον στόχους marketing και στρατηγικές. Οι πιο επιτυχημένοι μεταφορείς είναι εκείνοι που επαναπροσδιορίστηκαν, από προσανατολισμό στις πωλήσεις σε προσανατολισμό στο marketing. Οι μεταφορείς που προσανατολίζονται στις πωλήσεις, επικεντρώνονται αρχικά στις υπηρεσίες μεταφορών που εκτελούν, με ελάχιστες προσπάθειες για την ολοκλήρωση των δραστηριοτήτων τους με τις συνολικές λειτουργίες του αποστολέα. Οι δραστηριότητες μαρκετινγκ των μεταφορέων θα συνεχίσουν να αποκτούν μεγαλύτερη σημασία, λόγω των διαρθρωτικών αλλαγών στην αγορά.

Τεχνολογία

Η πληροφοριακή τεχνολογία εγκαθίσταται ραγδαία σε όλους τους κρίκους της εφοδιαστικής λειτουργίας συμπεριλαμβανομένης και της μεταφοράς. Η νέα τεχνολογία επιτρέπει την άμεση επικοινωνία μέσω υπολογιστικών συστημάτων μεταξύ αγοραστή, προμηθευτή ή και

μεταφορέα αλλά και τον ακριβή εντοπισμό των φορτίων σε μια ευρεία γεωγραφική περιοχή μέσω δορυφορικών συστημάτων.

Αυτονόητο είναι ότι η παγκοσμιοποίηση θα ανεβάσει τον πήχη των απαιτήσεων για καλύτερη τεχνολογία. Η πολυπλοκότητα των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων απαιτεί πολύ πιο εξελιγμένα συστήματα από τα υφιστάμενα συστήματα διαχείρισης μεταφορών που χρησιμοποιούνται σήμερα για εγχώριες δραστηριότητες.

Είναι φανερό ότι η πρόοδος της τεχνολογίας συντείνει σημαντικά στην αύξηση της προσφοράς των τεχνολογικών υπηρεσιών. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του μεταφορικού τομέα ευνοεί την υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών που συντελούν στη μείωση του κόστους και την αύξηση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών. Επίσης, η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών στοχεύει στην αύξηση της ασφάλειας της μεταφοράς, στη μείωση των χρόνων διαδρομής, καθώς και στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών.

Παρ' όλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και των νέων ανακαλύψεων οδηγεί σε σύντομη σχετικά αντικατάσταση νέων τεχνολογιών. Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι παρ' όλα τα πλεονεκτήματα που παρέχουν τα τελειότερα τεχνολογικά συστήματα μπορεί να συντείνουν στην αύξηση του σταθερού κόστους των μεταφορικών επιχειρήσεων. Ιδιαίτερα εμφανές είναι το γεγονός αυτό στην επιβατηγό ναυτιλία, όπου το κόστος ανανέωσης του στόλου είναι εξαιρετικά υψηλό. Οι επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να επενδύσουν στην νέα τεχνολογία αλλιώς η ζήτηση θα μειωθεί λόγω της τάσης για καλύτερη ποιότητα στην προσφερόμενη υπηρεσία. Παράλληλα, το σημαντικό κόστος επένδυσης απαιτεί προσεκτικούς χειρισμούς.

Ηθικό εργαζομένων

Με τον όρο ηθικό εννοούμε τα αισθήματα ή τις στάσεις που δείχνουν οι εργαζόμενοι για την εργασιακή τους μονάδα και γενικά για όλη εργασιακή τους ζωή. Πολλές έρευνες υποστηρίζουν ότι οι εργαζόμενοι αποδίδουν καλύτερα όταν είναι ευτυχισμένοι. Τα συνήθη προβλήματα που παρατηρούνται και σχετίζονται άμεσα με τους εργαζόμενους είναι:

- 1) χαμηλή ικανοποίηση των πελατών σε βάση με τα σχόλια που αυτοί έκαναν και
- 2) μεγάλος βαθμός αλλαγών (προσλήψεων και απολύσεων) του προσωπικού.

Απεργίες

Εργατικές αναταραχές όπως απεργίες ή αποχές επηρεάζουν άμεσα την διαθεσιμότητα, την ποιότητα, το κόστος των αγοραζόμενων υλικών

και την μεταφορά τους. Εξαιτίας μιας απεργίας μπορεί να δημιουργηθεί τεράστιο πρόβλημα με τον εφοδιασμό της αγοράς, καθώς και με τις μεταφορές των εμπορευμάτων. Η απεργία επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τις μεταφορές, ιδιαίτερα των εταιρειών των οποίων η δραστηριότητα εξαρτάται σημαντικά από την έγκαιρη παράδοση πρώτων υλών και εξαρτημάτων. Για παράδειγμα στην Γερμανία, λόγω της συνεχιζόμενης απεργίας μια αυτοκινητοβιομηχανία αναγκάστηκε να ακυρώσει μια από τις βάρδιες της εξαιτίας των καθυστερήσεων που προκάλεσαν η έλλειψη των εξαρτημάτων για την παραγωγή αυτοκινήτων.

3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Επιτόκια, ισοτιμίες συναλλάγματος, πληθωρισμός

Οι μεταφορές είναι μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία. Η ανάπτυξη της εξαρτάται από την ανάπτυξη της οικονομίας συνολικά. Παρά τις περιφερειακές διακυμάνσεις και τη διαφορετική ανάπτυξη των διάφορων μέσων μεταφοράς, η ζήτηση των μεταφορών σημείωσε σχεδόν αδιάκοπη αύξηση από τη δεκαετία '70 και μετά. Αυτή η τάση αύξησης της ζήτησης θα συνεχιστεί, εφόσον διατηρηθεί η οικονομική ανάπτυξη. Αν και οι προβλέψεις για το μέλλον δεν θα πρέπει να στηριχθούν στις μέχρι τώρα τάσεις ωστόσο αναμένεται ότι θα αντιμετωπίσουν πιέσεις τα κοινοτικά συστήματα μεταφορών, αν συνεχιστεί η σημερινή τάση.

Είναι γενικά αποδεκτό ότι η οικονομική ανάπτυξη συνοδεύεται με μια αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων προσώπων και αγαθών και της κυκλοφορίας των οχημάτων. Η αύξηση αυτή εν μέρει οφείλεται στην διεύρυνση της πληθυσμιακής βάσης των αστικών και ημιαστικών περιοχών αλλά κυρίως της κινητικότητας των πολιτών όσον αφορά τη συχνότητα και το μήκος των μετακινήσεων καθώς και της κατανάλωσης αγαθών.

Τα επιτόκια, οι ισοτιμίες συναλλάγματος και ο πληθωρισμός είναι στοιχεία που συνδέονται με τις οικονομικές δυνατότητες μιας χώρας, συμπεριλαμβανομένης της γενικότερης οικονομικής κατάστασης, των επιτοκίων χορηγήσεων, τον πληθωρισμό και άλλων στοιχείων που συνθέτουν τα επίπεδα του διεθνούς εμπορίου. Η οικονομία εμπεριέχει τη δυναμική των μεταβολών.

Τα επίπεδα των επιτοκίων και του πληθωρισμού αποτελούν σημαντικά κριτήρια των χωρών προμήθειας, ενώ μια σταθερή νομισματική πολιτική βοηθά στη συγκράτηση των τιμών των υλικών και υπηρεσιών.

Οι διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών αποτελούν σοβαρή απειλή για την βιωσιμότητα των επιχειρήσεων που έχουν εκτεταμένες

συναλλαγές με το εξωτερικό. Οι συναλλαγές με λιγότερο ανεπτυγμένες κεφαλαιαγορές συνεπάγονται πρακτικά προβλήματα με αποτέλεσμα να είναι απαραίτητη η θωράκιση από αρνητικές διακυμάνσεις.

3.4 ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ

Απειλές από ατομικές- βιολογικές- χημικές ουσίες

Η σοβαρότητα και η πολυπλοκότητα που αποδίδονται στο πρόβλημα δρομολόγησης επικίνδυνων φορτίων οφείλονται κυρίως στα ακόλουθα: Οι ιδιάζουσες φυσικές και χημικές ιδιότητες των φορτίων όπως τα καύσιμα, λάδια και άλλα υγρά, καθιστούν ιδιαίτερα επικίνδυνη την έκκλησή τους στο περιβάλλον στην περίπτωση ατυχήματος. Οι επιπτώσεις ενός ατυχήματος με επικίνδυνο φορτίο δύναται να αποβούν καταστροφικές για το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Η ενεργειακή κατανάλωση των μεταφορών ήταν υπεύθυνη το 1998 για το 28% των εκπομπών CO₂, του αερίου που συμβάλει κατά κύριο λόγο στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις, αν δεν αναληφθούν πρωτοβουλίες προκειμένου να αναστραφεί η αυξητική τάση της κυκλοφορίας, οι εκπομπές CO₂ που οφείλονται στις μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 50% περίπου μεταξύ των ετών 1990 και 2010, φτάνοντας τους 1,113 δις τόνους εκπομπών, έναντι 739 εκατομ. το 1990. Και εδώ ενοχοποιούνται κατά κύριο λόγο οι οδικές μεταφορές αφού αντιπροσωπεύουν από μόνες τους το 84% των εκπομπών που αποδίδονται στις μεταφορές.

Τραυματισμοί, φυσικές και οικονομικές ζημιές

Οι καιρικές συνθήκες πλήττουν σε μεγάλο βαθμό τις μεταφορές και ιδιαίτερα τις οδικές. Οι συνηθέστερες αιτίες ατυχημάτων είναι οι παγωμένοι δρόμοι και η 'γλίτσα' (από λάσπες και χιόνια). Υπό κανονικές συνθήκες ατυχήματα μπορεί να προκαλέσει η απειρία άλλων οδηγών. Ατυχήματα και τραυματισμοί προκαλούνται και από την κακή κατάσταση του δρόμου αλλά και τα κατασκευαστικά έργα σε ένα τμήμα του οδικού άξονα. Σε χώρες με δυναμική παρουσία στις οδικές μεταφορές, οι ειδικοί εκτιμούν ότι η οικονομική ζημιά απο κάποιο ατύχημα μπορεί να φτάσει έως και τρεις φορές την αξία του οχήματος.

Οι μεταφορές αποτελούν μια ιδιαίτερα επικίνδυνη δραστηριότητα. Τα ατυχήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές αφορούν όχι μόνο αυτούς που εμπλέκονται άμεσα στη μεταφορική διαδικασία, αλλά και τρίτα μέρη, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας και τον έμφυτο κίνδυνο που περιλαμβάνει η μεταφορά επικίνδυνων και τοξικών ουσιών. Συνήθως το

πρόβλημα των ατυχημάτων στις μεταφορές ταυτίζεται με τα συχνά και θανατηφόρα ατυχήματα που συμβαίνουν σε καθημερινή βάση στις οδικές μεταφορές. Λιγότερο συχνά αλλά περισσότερο ανησυχητικά εξαιτίας της σοβαρότητας τους αποτελούν οι θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και αεροπορικές καταστροφές.

Στη χώρα μας το 98% των ατυχημάτων στις μεταφορές είναι τροχαία οδικά ατυχήματα. Τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς (σιδηρόδρομος, αεροπλάνα, πλοία) προκαλούν μόλις το 2% των ατυχημάτων στις μεταφορές. Ακόμη αξιοσημείωτο είναι ότι η σχέση τραυματιών: νεκρών είναι στη χώρα μας 15:1, ενώ σε χώρες που έχουν αναπτύξει ειδικά προγράμματα για τα ατυχήματα η σχέση αυτή είναι μεγαλύτερη (στην Ε.Ε 35:1).

Σε ότι αφορά τα σημεία με τη μεγαλύτερη επικινδυνότητα, είναι κυρίως οι κόμβοι του υπεραστικού οδικού δικτύου όπου συμβαίνουν περισσότερα από το 1/3 των ατυχημάτων εκτός κατοικημένων περιοχών και με οδυνηρότερες συνέπειες.

Για τους παραπάνω λόγους οι οδικές υποδομές θα πρέπει να βελτιωθούν και να καταστούν ευφείς και να αποστέλλουν και να δέχονται πληροφορίες από και προς τα οχήματα, καθώς και να συλλέγουν πληροφορίες για τις συνθήκες που επικρατούν στις οδούς, όπως καιρικά φαινόμενα και ατυχήματα ουτως ώστε να βελτιστοποιηθεί η λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων.

Διακοπή της ροής πληροφοριών και της επιχειρησιακής λειτουργίας

Η εξέλιξη στην τεχνολογία της παραγωγής αγαθών, οι ανάγκες των καταναλωτών που πολλαπλασιάζονται και αναβαθμίζονται συνεχώς και άλλα σοβαρά οικονομικά θέματα αφορούν την ανάγκη κάθε επιχείρησης για ενημέρωση και προσαρμογή κάθε φορά των ενεργειών της.

Η σωστή πληροφόρηση αποτελεί βασική προϋπόθεση για σωστές αποφάσεις και στρατηγική ανάπτυξης και προοπτικής για κάθε επιχείρηση. Γι' αυτό απαιτείται αποτελεσματική αξιοποίηση πάσης φύσεως πληροφοριών που ενδιαφέρουν την επιχείρηση από όπου και αν προέρχονται.

Η απουσία ενός συστηματικού πλαισίου ανταλλαγής πληροφοριών κατά μήκος της μεταφορικής αλυσίδας είναι μια πηγή προβλημάτων και κόστους. Οι χρήστες και οι μεταφορείς εισάγουν στα συστήματα τους τις ίδιες πληροφορίες και συνεπώς χάνεται άσκοπα χρόνος. Ένα ενιαίο σύστημα θα επέτρεπε και εξέταση των εναλλακτικών περιπτώσεων δρομολόγησης ή και την επιβεβαίωση των δρομολογίων έτσι ώστε να αποφεύγονται λάθη και νεκροί χρόνοι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές πολλαπλασιάστηκαν κατά την τελευταία εικοσαετία, αφού η συνεχής αύξηση της κίνησης στα οδικά και αστικά δίκτυα, η ρύπανση του περιβάλλοντος, τα ατυχήματα και το κόστος που σχετίζεται με τις μεταφορές έχουν πολλαπλασιαστεί. Τα παραπάνω είναι μερικά από τα προβλήματα που προκύπτουν στις μεταφορές. Οι επιχειρήσεις καλούνται να δώσουν λύσεις σε ένα δυσχερές περιβάλλον λειτουργίας. Τα προβλήματα είναι γενικά γνωστά από παλιά αλλά η λύση τους γίνεται όλο και πιο δύσκολη, αφού αυξάνει η πολυπλοκότητα.

Βασικά προβλήματα των μεταφορών είναι **η αδυναμία των προμηθευτών να παραδώσουν κρίσιμα υλικά, αδυναμία του δικτύου μεταφοράς να παραδώσει τα τελικά προϊόντα, διακοπή μεταφορών λόγω φυσικής καταστροφής, αποτυχία στη στρατηγική πωλήσεων και διακοπή μεταφορών λόγω γεωπολιτικών γεγονότων.**

4.1 ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ ΝΑ ΠΑΡΑΔΩΣΟΥΝ ΚΡΙΣΙΜΑ ΥΛΙΚΑ

Η επιλογή του κατάλληλου προμηθευτή αποτελεί για τις επιχειρήσεις ζήτημα ζωτικής σημασίας διότι βασικός σκοπός της συνεργασίας της επιχείρησης με τους προμηθευτές είναι ο εφοδιασμός της με τις απαιτούμενες εισροές στην επιθυμητή ποιότητα, στην απαραίτητη ποσότητα και στον κατάλληλο χρόνο παράδοσης .

Ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις σε σχέση με τους προμηθευτές είναι ο χρόνος παράδοσης. Συχνά τα προϊόντα δεν παραδίδονται ,ενώ στην καλύτερη περίπτωση παραδίδονται με μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις. Ο προμηθευτής μπορεί για διάφορους λόγους να μην μπορεί να παραδώσει τα προϊόντα, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο οδικό δίκτυο (εφόσον πρόκειται για εγχώριους προμηθευτές) ή σε σπάνιες περιπτώσεις να χρεωκοπήσει, να κλείσει, να πάψει την παραγωγή. Επικρατέστερος λόγος είναι η αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το πρόβλημα είναι υπαρκτό και πρέπει γι' αυτό το λόγο στα υλικά που είναι πολύ σημαντικά για μια επιχείρηση, η επιχείρηση να στηρίζεται σε περισσότερους του ενός προμηθευτές. Η αδυναμία παράδοσης των υλικών είναι πιθανό να

επιφέρει σοβαρές συνέπειες στο μέλλον μιας επιχείρησης καθώς είναι πολύ σημαντική η έγκαιρη παράδοση των προϊόντων ανάλογα με την καταναλωτική ζήτηση, η παραλαβή ευπαθών υλικών σε άριστη κατάσταση και η τήρηση του προγραμματισμού στην παραγωγή.

Παρόλο που οι προμηθευτές αναλαμβάνουν το άμεσο κόστος της απώλειας ή της ζημιάς εφόσον ευθύνονται γι' αυτήν, η κυριότερη ζημιά που μπορεί να υποστεί ο παραλήπτης έχει σχέση με την εξυπηρέτηση των πελατών. Η αποστολή των αγαθών μπορεί να προορίζεται για άμεση χρήση ή την άμεση ανανέωση των εμπορευμάτων ενός πελάτη. Η μη παραλαβή των αγαθών ή η παράδοση τους σε κατάσταση μη ικανοποιητική δημιουργεί προβλήματα σε όλη την αλυσίδα του εμπορίου και το αυξημένο κόστος που προκύπτει από τις καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο, τελικά το επωμίζονται οι καταναλωτές.

4.2 ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΝΑ ΠΑΡΑΔΩΣΕΙ ΤΕΛΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Η ποιότητα του μεταφορικού έργου επηρεάζεται από την ποιότητα και την λειτουργική αποτελεσματικότητα των υποδομών (οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικό δίκτυο, λιμάνια, αεροδρόμια) καθώς και από παράγοντες που έχουν επίπτωση στο μεταφορικό κόστος (ναύλοι, διόδια, τιμές καυσίμων, ασφάλιστρα φορτίου και μεταφορικού μέσου).

Παρόλο που οι άμεσοι παράγοντες επηρεασμού της ζήτησης για εμπορευματικές μεταφορές εντοπίζονται στη βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα της χώρας, στο ύψος των ναύλων και των καυσίμων, στο κόστος και τις διαδικασίες εκτελωνισμού (για χώρες εκτός Ε.Ε) και συναφή ζητήματα, οι υποδομές των μεταφορών επηρεάζουν σημαντικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και συνεπώς την ανταγωνιστικότητα. Στη χώρα μας δεν υπάρχουν σοβαρές εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς πέρα από τον οδικό τομέα, τουλάχιστον όσον αφορά την διακίνηση εμπορευμάτων εντός των συνόρων, με αποτέλεσμα η ποιότητα της υποδομής των μεταφορών να εντοπίζεται στο οδικό δίκτυο.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο θεωρείται ανεπαρκές τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, για να εξυπηρετήσει τις υπάρχουσες ανάγκες των χερσαίων μεταφορών. Η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δεν ακολούθησε την εντυπωσιακή αύξηση που σημειώθηκε στο αριθμό των οχημάτων που κυκλοφορούν στον ελλαδικό χώρο. Για πρακτικούς λόγους που καθιστούν τις οδικές μεταφορές το κύριο χερσαίο μέσο στη χώρα μας, προέχει η ποιότητα των κύριων και δευτερευόντων οδικών

αξόνων η οποία επιδρά στην αποτελεσματική και έγκαιρη παράδοση των εμπορευμάτων.

Σε ορισμένες χώρες της βόρειας και κεντρικής Ευρώπης, όπως η Γαλλία, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Ιταλία και η Βρετανία, η εδαφική μορφολογία ευνοεί την ανάπτυξη εκτεταμένων σιδηροδρομικών δικτύων που καθιστούν την μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών αποτελεσματική αλλά και φιλικότερη προς το περιβάλλον. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές ιδιαίτερη σημασία έχει η ειδική υποδομή στους κυριότερους σταθμούς μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων και η ποιότητα των σιδηροδρομικών γραμμών ώστε να εξασφαλίζεται η απαραίτητη ταχύτητα. Παράγοντες του κλάδου επισημαίνουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή της χώρας είναι αρκετά πίσω σε σύγκριση με τους ευρωπαϊκούς της εταίρους, διότι το υφιστάμενο δίκτυο βρίσκεται σε πολύ κακή κατάσταση, με μεγάλη ανεπάρκεια κάλυψης του ελλαδικού χώρου, με δυσμενή χαρακτηριστικά χάραξης γραμμής, με σημαντικές ελλείψεις διακλαδώσεων στα λιμάνια και τις βιομηχανικές περιοχές, με χαμηλό ποσοστό ηλεκτροδότησης που δεν εξασφαλίζει τις απαιτούμενες ταχύτητες και με τη έλλειψη ενός ολοκληρωμένου εμπορευματοκέντρου. Συνεπώς η προσφορά του στο μεταφορικό έργο της χώρας είναι μηδαμινή και βαίνει φθίνουσα προς όφελος των φορτηγών.

Στις θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερη σημασία έχει η αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια των λιμένων, ώστε το μεταφορικό έργο να καθίσταται όσο το δυνατό ανταγωνιστικότερο.

Στις αεροπορικές μεταφορές σημαντικό ρόλο έχει η υποδομή των κύριων αεροδρομίων, η ποιότητα των υπηρεσιών όσον αφορά την ταχύτητα στην διεκπεραίωση των διαδικασιών (π.χ εκτελωνισμοί) και το ύψος των τελών (φόροι αεροδρομίου).

Η διατήρηση επομένως ,κυρίως του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στη σημερινή τους κατάσταση με μικρές μόνο βελτιώσεις έχει ως αποτέλεσμα την μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση σε ένα σημαντικό αριθμό τμημάτων τους με αποτέλεσμα το δίκτυο να αδυνατεί να παραδώσει τα τελικά προϊόντα. Ιδιαίτερα σε περιόδους αιχμής του τουρισμού υπάρχει έλλειψη μεταφορικών μέσων κάτι το οποίο προξενεί προβλήματα στη διανομή των προϊόντων.

4.3 ΔΙΑΚΟΠΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΛΟΓΩ ΦΥΣΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ

Τα προβλήματα των μεταφορών προκύπτουν κυρίως από την συμπεριφορά ορισμένων βασικών παραγόντων του περιβάλλοντος που είναι υπεράνω των μεταφορικών επιχειρήσεων αλλά και από παράγοντες εντός της επιχείρησης.

Οι παράγοντες εκτός της επιχείρησης έχουν να κάνουν με το φυσικό περιβάλλον και είναι οι κλιματολογικοί που έχουν σαν αποτέλεσμα, πολλές φορές, την διακοπή των μεταφορών. Η κατηγορία αυτή σχετίζεται με τις γεωγραφικές συνθήκες. Αυτές οι συνθήκες αφορούν την κατάσταση των δρόμων, το ανάγλυφο του εδάφους και τις καιρικές συνθήκες.

Στη χώρα μας οι παράγοντες αυτοί παρουσιάζουν μια ιδιομορφία σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Όσον αφορά τις μεταφορές δια ξηράς, τα προβλήματα είναι σημαντικά. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός προβλημάτων κατά τους χειμερινούς μήνες βορειοδυτική Ελλάδα, διότι λόγω των καιρικών συνθηκών οι οδικές αρτηρίες δεν είναι προσπελάσιμες. Ένα σοβαρό πρόβλημα που υπάρχει για τους δρόμους στην Ελλάδα είναι οι κατολισθήσεις. Το φαινόμενο των κατολισθήσεων είναι πολύ συνηθισμένο στη χώρα μας, ιδίως την φθινοπωρινή περίοδο μετά τις πρώτες μεγάλες βροχές. Συνέπεια των κατολισθήσεων είναι, οι δρόμοι οι οποίοι περνούν από μέρη τα οποία είναι επιρρεπή να καλύπτονται από όγκους χωμάτων και βράχων, έτσι που η συγκοινωνία διακόπτεται. Στις ευαίσθητες αυτές περιοχές για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα και προληφθούν δύσκολες και με συνέπειες περιπτώσεις, γίνονται διάφορα τεχνικά έργα.

Σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές τα προβλήματα είναι σημαντικότερα ιδιαίτερα για ορισμένα νησιά, κατά την διάρκεια των χειμερινών μηνών. Συμβαίνει συχνά, νησιά να μην εφοδιάζονται για μεγάλο χρονικό διάστημα που φτάνει τις 15 με 20 ημέρες, για λόγους θαλασσοταραχής, με αποτέλεσμα τα πλοία να μην μπορούν να προσεγγίσουν τα λιμάνια τους.

4.4 ΑΠΟΤΥΧΙΑ ΣΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΩΛΗΣΕΩΝ

Συνήθως οι πωλήσεις συνδέονται με την προώθηση η οποία αναφέρεται στην διαφήμιση. Από ένα σημείο και μετά η διαφήμιση δεν μπορεί να αυξήσει τις πωλήσεις αρκετά, ώστε να δικαιολογηθούν οι δαπάνες. Το μέγεθος υποστήριξης των πωλήσεων, που θα χρειαστεί μια επιχείρηση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το τρόπο διανομής που θα επιλέξει για τα προϊόντα της.

Κανένα σύστημα μεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί άριστο για όλες τις επιχειρήσεις, επειδή κάθε επιχείρηση έχει την δική της μοναδική ομάδα προϊόντων, αγορών, πελατών και εγκαταστάσεων. Η κάθε επιχείρηση πρέπει να αναπτύξει ένα σύστημα άριστο γι' αυτήν σε θέματα κόστους και υπηρεσιών. Πως θα μετακινούνται τα προϊόντα από τους προμηθευτές στην επιχείρηση και από την επιχείρηση στους πελάτες: Δυστυχώς η πραγματικότητα είναι πιο πολύπλοκη από την θεωρία. Οι παραγγελίες των πελατών είναι διαφορετικές σε ποσότητες και σε είδη προϊόντων και είναι διεσπαρμένες γεωγραφικά.

Κάθε επιχείρηση πρέπει να εξετάσει διάφορους παράγοντες για να επιλέξει ένα τύπο μεταφοράς. Παράγοντες όπως το μέγεθος, το βάρος, η ανθεκτικότητα του προϊόντος. Επίσης, ακόμα ένας σημαντικός παράγοντας που αποκτά βαρύνουσα σημασία με την πάροδο των ετών είναι οι τάσεις που επικρατούν στα δίκτυα διανομής των επιχειρήσεων, οι οποίες επιβάλλουν την τήρηση μικρότερου όγκου αποθεμάτων τόσο σε πρώτες και βοηθητικές ύλες, όσο και σε τελικά προϊόντα. Η τακτική αυτή ενισχύει επομένως την συχνότερη μεταφορά- μικρότερων σε όγκο φορτίων. Ταυτόχρονα, η διεύρυνση του δικτύου πωλήσεων πολλών εμπορικών επιχειρήσεων, αλλά και η επέκταση των δραστηριοτήτων τους σε νέα προϊόντα, αυξάνει τις ανάγκες μεταφοράς για τον έγκαιρο εφοδιασμό ολόένα και περισσότερο απομακρυσμένων σημείων.

Είναι γεγονός ότι το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις είναι η φυσική διανομή των προϊόντων τους κυρίως μεταξύ προμηθευτών και πελατών. Η πλειοψηφία των προϊόντων, τελειωμένων, ή και πρώτων υλών, μεταφέρεται δια θαλάσσης. Συνεπώς, είναι φανερό η σημασία για απρόσκοπτη μεταφορά των προϊόντων από τα σημεία παραγωγής στα λιμάνια και από εκεί στους τόπους κατανάλωσης. Η μεταφορά φορτίων από τα εργοστάσια προς τα λιμάνια γίνεται με φορτηγά και τρένα. Οι αρμόδιοι τονίζουν ότι θέλουν να γίνεται η μεταφορά με τρένα, διότι θεωρείται φθηνότερο μέσο μεταφοράς, οπότε ο

στόχος τους είναι η ανάπτυξη μεταφορικών συστημάτων που να συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα τόσο του σιδηρόδρομου όσο και των φορτηγών οχημάτων.

Σε κάθε περίπτωση όμως βασική μέριμνα των επιχειρήσεων είναι η ανάπτυξη πρακτικών και διαδικασιών με τις οποίες να μπορούν να εποπτεύουν όλη την αλυσίδα φυσικής διανομής από τη πηγή μέχρι τον καταναλωτή. Μόνο έτσι θα επιτευχθεί η καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών και η διατήρηση αυξημένων πωλήσεων.

4.5 ΔΙΑΚΟΠΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΛΟΓΩ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της χώρας θέτει αναπτυξιακούς περιορισμούς, ταυτόχρονα όμως αποτελεί και τον καθοριστικό παράγοντα για το εξαιρετικής ποιότητας φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της. Η ανάδειξη του με χρήση κατάλληλων αναπτυξιακών πολιτικών και κυρίως με τη δημιουργία της απαραίτητης υποδομής, μπορεί να αποτελέσει το συγκριτικό πλεονέκτημα της αναπτυξιακής πορείας της χώρας.

Στον τομέα των μεταφορών έχουν προωθηθεί οδικές υποδομές στρατηγικής σημασίας και βελτιωτικά έργα στην σιδηροδρομική υποδομή. Προβλήματα προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας εξακολουθούν και υφίσταται σε αρκετές περιοχές τις χώρας, κυρίως όμως στον ορεινό και νησιωτικό χώρο. Διαπιστώνεται ότι η έως σήμερα πρακτική στον τομέα των μεταφορών έχει οδηγήσει στην ενίσχυση εξυπηρέτησης πολλών περιοχών, ωστόσο υπάρχουν πολλά προβλήματα ασφάλειας.

Ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο σημαντικότερος της ελληνικής οικονομίας, εξυπηρετεί τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών τόσο εντός όσο και εκτός χωρικών υδάτων. Ωστόσο ο κλάδος παρουσιάζει αδυναμίες οι οποίες εντοπίζονται κυρίως στην εσωτερική ακτοπλοΐα και στην ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών.

Επισημαίνεται ότι η χώρα, λόγω γεωμορφολογικών συνθηκών, διαθέτει δυσανάλογα μεγάλο αριθμό αεροδρομίων, ενώ ο σιδηρόδρομος δεν έχει αποκτήσει διεθνή χαρακτήρα και εστιάζεται στην εγχώρια μεταφορά προσώπων.

Η Ελλάδα λόγω της θέσης της στην άκρη της Βαλκανικής χερσονήσου και της Ανατολικής Μεσογείου, μπορεί να επιτελέσει σημαντικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές, στις συγκοινωνίες και τις επικοινωνίες αρκεί να

αξιοποιήσει επαρκώς: -Τις προοπτικές που παρέχουν οι διεθνείς άξονες και οι πόλοι ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής.

- Τις σύγχρονη δυνατότητες που προσφέρουν οι θαλάσσιες μεταφορές και οι χερσαίοι διάδρομοι επικοινωνίας για την ενδυνάμωση των σχέσεων της με τους βόρειους και ανατολικούς γείτονες, στη Βαλκανική, στον Εύξεινο Πόντο, και την Ανατολική Μεσόγειο. Η ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού και των κάθετων προς αυτήν αξόνων που ήδη κατασκευάζονται, θα εξυπηρετήσουν πολλαπλώς τους στόχους αυτούς σε συνδυασμό με τις ακτοποϊκές συνδέσεις της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά ως θαλάσσιες επεκτάσεις των ανωτέρω οδικών αξόνων της ηπειρωτικής χώρας. Συνεπώς, εάν διακοπούν για κάποιο λόγο οι μεταφορές με τις γειτονικές χώρες οι επιπτώσεις θα είναι σημαντικές.

Η κομβική θέση της χώρας στις θαλάσσιες μεταφορές προωθείται, α) με την ανάπτυξη λειτουργιών μεταφόρτωσης στους θαλάσσιους διαδρόμους που διατρέχουν κατά μήκος την Μεσόγειο, τον Εύξεινο Πόντο και την Ερυθρά θάλασσα και β) με διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές διαμέσου των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης που αποτελούν ήδη σήμερα πραγματικότητα με σημαντικές προοπτικές μελλοντικής ενίσχυσης.

Η χώρα μας έχει το γεωγραφικό πλεονέκτημα γειτονίασης με τους διεθνείς αεροδιαδρόμους διασύνδεσης της Δυτ. Ευρώπης με την Ανατολική και Νότια Αφρική, τη μέση Ανατολή, την Νότια και Νοτιοανατολική Ασία, καθώς και τη Ωκεανία. Τον ρόλο αυτό μπορεί να εξυπηρετήσει υπο προϋποθέσεις και ρυθμιστικές παρεμβάσεις το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος στην Αθήνα, το αεροδρόμιο Μακεδονία στη Θεσσαλονίκη και το αεροδρόμιο του Ηρακλείου σε συνδυασμό με τον αερολιμένα των Χανίων.

Παρά τα προβλήματα που υπάρχουν στον τομέα των μεταφορών, ο κλάδος προβλέπεται να λειτουργήσει σε πιο ανταγωνιστικό και διεθνοποιημένο περιβάλλον και να διαδραματίσει κομβικό ρόλο για τις μεταφορές όλων των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Τα σημαντικά προβλήματα που υπάρχουν στον κλάδο των μεταφορών απαιτούν για την επίλυση τους ,την ανάληψη πρωτοβουλιών που εστιάζονται κυρίως σε τέσσερις κατηγορίες: α) συμμόρφωση ναυλωτών, μεταφορέων και αποδεκτών αγαθών , β) συνεργασία μεταφορέων , γ) τεχνολογία για την αντιμετώπιση των κινδύνων και δ) ασφάλιση μεταφορέων και φορτίων.

5.1 ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΝΑΥΛΩΤΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ ΑΓΑΘΩΝ

Η νομοθεσία που αφορά τον κλάδο των μεταφορών επηρεάζει άμεσα τον τρόπο λειτουργίας των μεταφορικών επιχειρήσεων. Το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών είναι η δυνατότητα μεταφορών εμπορευμάτων, σε οποιοδήποτε σημείο με ευελιξία και χαμηλό κόστος. Οι εταιρείες του τομέα αποδίδονται σε ανελέητο ανταγωνισμό με τους άλλους τρόπους μεταφορών καθώς και μεταξύ τους. Το φαινόμενο αυτό έχει πάρει τέτοιες διαστάσεις ώστε ορισμένες εταιρείες οδικών μεταφορών, για να μπορέσουν να επιβιώσουν σε αυτό το εξαιρετικά ανταγωνιστικό περιβάλλον και δεδομένου της αύξησης του κόστους εκμετάλλευσης (τιμές καυσίμων, νέος εξοπλισμός), αναγκάζονται να καταφύγουν σε παράκαμψη των κανόνων που αφορούν τον χρόνο εργασίας, την άδεια κυκλοφορίας και τις στοιχειώδεις αρχές της οδικής ασφάλειας. Αυτές οι στρεβλώσεις της νομοθεσίας παρατηρούνται όλο και πιο συχνά.

Παρακάτω παρατίθενται τα βασικά στοιχεία της σχετικής νομοθεσίας. Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, ορίζονται σε σημαντικό βαθμό από τον νόμο 383/76. Σύμφωνα με τον νόμο αυτό, οι εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με φορτηγά ΙΔ ή για λογαριασμό τρίτων με φορτηγά ΔΧ. Οι εμπορευματικές μεταφορές με φορτηγά ΔΧ διακρίνονται σε εθνικές και διεθνείς.

Εθνικές είναι οι εμπορευματικές μεταφορές που διενεργούνται εντός της ελληνικής επικράτειας. Με τα φορτηγά αυτοκίνητα των εθνικών μεταφορέων δεν επιτρέπεται η μεταφορά εμπορευμάτων από και προς και την αλλοδαπή.

Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι αυτές που διενεργούνται με φορτηγά ΔΧ από και προς τη αλλοδαπή. Βάσει της υφιστάμενης νομοθεσίας, τα ελληνικής ιδιοκτησίας οχήματα που έχουν διεθνή άδεια δεν έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν μεταφορές εντός της Ελλάδας. Αντίθετα αυτό επιτρέπεται για σε ένα φορτηγό ε διεθνή άδεια που προέρχεται από χώρα μέλος της ΕΕ, ενώ αντίστοιχα τα ελληνικής ιδιοκτησίας φορτηγά μπορούν να πραγματοποιούν μεταφορές εντός των ορίων άλλης χώρας μέλους.

Η νομοθεσία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της χώρας μας περιλαμβάνει ακόμα ένα βασικό στοιχείο, δηλαδή την υποχρεωτική κατοχή άδειας επαγγέλματος μεταφορέα, τόσο για εθνικές όσο και για διεθνείς μεταφορές. Η χορήγηση της άδειας γίνεται από Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σύμφωνα με τον νόμο 1959/1.8.1991 θα πρέπει να πληρούνται οι εξής όροι:

- α) τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πρέπει να ανήκουν στην επιχείρηση ή στον επαγγελματία ή να έχουν πωληθεί, αγορασθεί μισθωθεί με leasing, παραχθεί από αυτήν ή αυτόν ή είναι είδη απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών τους.
- β) οι μεταφορές πρέπει να είναι απαραίτητες στο πλαίσιο των κύριων δραστηριοτήτων της επιχείρησης ή του επαγγελματία
- γ) το αυτοκίνητο πρέπει να οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό της επιχείρησης ή επαγγελματία οδηγό.

Σε κάθε περίπτωση υπάρχουν σημαντικά προβλήματα για τα οποία δεν υπάρχει ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο και δύσκολα συμμορφώνονται οι επαγγελματίες οδηγοί όπως στην περίπτωση των υπέρβαρων φορτηγών και επικίνδυνων εμπορευμάτων. Θα πρέπει να εφαρμοστεί αυστηρά η τήρηση του τονάζ και επιβολή ποινών ή προστίμων σε εκείνους που ευθύνονται για τις υπερφορτώσεις των οχημάτων.

Οι ρυθμίσεις για τις μεταφορές, ιδιαίτερα τις οδικές είναι όχι μόνο ανεπαρκείς, ειδικά όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, αλλά κυρίως δεν εφαρμόζονται σωστά. Για παράδειγμα ένας οδηγός του οποίου το δίπλωμα έχει αφαιρεθεί προσωρινά σε κάποιο κράτος μέλος, λαμβάνει νέο δίπλωμα σε γειτονικό κράτος. Η αποτελεσματικότητα των κοινοτικών και εθνικών νομοθεσιών εξαρτάται από την ορθή και αμερόληπτη εφαρμογή τους. για παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό του

Για το σκοπό αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εισηγηθεί πρόταση σχετικά με την εναρμόνιση των ελέγχων και των ποινών με στόχο: την εφαρμογή και τον έλεγχο της κοινοτικής νομοθεσίας, ιδιαίτερα στον τομέα των οδικών μεταφορών. Περιλαμβάνει διατάξεις για τον

καθορισμό ευθύνης του εργοδότη για παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό του, αύξηση του αριθμού των ελέγχων που υποχρεούται να διενεργούν τα κράτη, ενθάρρυνση συστηματικής ανταλλαγής πληροφοριών και την κατάρτιση ελεγκτών με στόχο την καλύτερη τήρηση των διάφορων νομοθεσιών. Επίσης, με ψήφισμα του Συμβουλίου την 19.6.1995 η ΕΕ προτίθεται να ευνοήσει την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στους τομείς που προσφέρονται περισσότερο και συγκεκριμένα: α) στην μεταφορά εμπορευμάτων σε μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις, β) στις εσωτερικές μετακινήσεις, γ) στις μετακινήσεις μεταξύ των πόλεων, δ) τη μεγάλη σιδηροδρομική ταχύτητα για τις συναλλαγές μεταξύ των μεγάλων πόλεων. Ακόμα έχει εκδοθεί οδηγία του Συμβουλίου της ΕΕ σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων στις μεταφορές μεταξύ των χωρών μελών με συγκεκριμένη ημερομηνία συμμόρφωσης.

Όσον αφορά τους ναυλωτές είναι υποχρεωμένοι να καταβάλουν τον ναύλο σε περίπτωση χρονοτριβής, μη παραλαβής του πράγματος, να παραδώσει στον πλοίαρχο όλα τα απαιτούμενα για την εκτέλεση της φόρτωσης έγγραφα. Δεν έχει το δικαίωμα να εγκαταλείψει που φορτώθηκε και έπαθε βλάβη και υποχρεώνεται σε παροχή συμπληρωματικής ασφάλειας για τον ναύλο και σε αποκατάσταση των ζημιών, οι οποίες προκαλούνται λόγω της μη επαρκούς φόρτωσης του πλοίου. Στη πράξη όμως οι ναυλωτές σπάνια τηρούν τις υποχρεώσεις τους.

Συμπερασματικά, η διεύρυνση της ΕΕ θα έχει σε γενικές γραμμές θετικές επιπτώσεις για τον κλάδο, λόγω της απλοποίησης των τελωνειακών διατυπώσεων με τις νέες χώρες μέλη. Μακροπρόθεσμα θα υπάρξει αύξηση των εξαγωγών, ωστόσο βασική προϋπόθεση για την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταφορών είναι η συμμόρφωση των ναυλωτών, μεταφορέων και αποδεκτών αγαθών.

5.2 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ

Οι στρατηγικές συμμαχίες είναι πολύ συνηθισμένες στο σύγχρονο εμπορικό περιβάλλον. Στη ναυτιλία οι συνεργασίες εμφανίζονται κυρίως στις μεταφορές Ε/Κ (εμπορευματοκιβωτίων). Το τμήμα αυτό της αγοράς ευνοεί τέτοιες συνεργασίες αφού κάθε μεταφορέας έχει απλά συμφωνήσει πάνω στους όρους για το μέσο μεταφοράς που ελέγχει. Στη λεγόμενη στρατηγική συμμαχία πολλοί μεταφορείς έρχονται σε συνεννόηση και εναρμονίζουν τα δρομολόγια τους ή και την χωρητικότητά τους, ώστε να καλύψουν τις απαιτήσεις της αγοράς τους. Το χαρακτηριστικό των συνεργασιών αυτών είναι ότι οι επιχειρήσεις των

μεταφορών παραμένουν νομικά ανεξάρτητες μορφές και έχουν την δυνατότητα εκτέλεσης άλλων έργων πέρα των συμβατικά υποχρεωτικών από την συμμαχία.

Ο κυριότερος λόγος για συνεργασίες μεταξύ των μεταφορέων , ιδιαίτερα στη ναυτιλία και τις αεροπορικές μεταφορές, είναι η παγκόσμια παροχή υπηρεσιών. Η αγορά θέτει ως ανάγκη της την σύνδεση όλων των σημείων του πλανήτη.

Στην αγορά των Ε/Κ τα πράγματα είναι πού πιο σύνθετα από επιχειρηματικής άποψης. Ο μεταφορέας πρέπει να συνεννοηθεί όχι μόνο με το λιμάνι αλλά και με άλλους μεταφορείς χερσαίων μέσων. Πέρα της διαφορετικής φιλοσοφίας πρέπει να αντιμετωπισθούν και τα τοπικά προβλήματα που η παγκόσμια ναυτιλία συνήθως παρακάμπτει. Δεν είναι σπάνιες οι περιπτώσεις που οι μεταφορείς επιλέγουν άλλο δρόμο ή την συνεργασία με τρίτους για να αποφύγουν τέτοια τοπικά προβλήματα. Τα «τοπικά» προβλήματα δεν περιορίζονται μόνο σε περιορισμούς , όπως ο αποκλεισμός δρόμων λόγω πολεμικών συρράξεων, αλλά και σε τελωνειακές, θεσμικές και κάθε άλλου είδους παρεμβάσεις και κανονιστικές ρυθμίσεις.

Σε οικονομικούς όρους είναι σαφές ότι αυξάνεται η παγκόσμια παραγωγή και ότι η κίνηση αυξάνεται προς κάθε κατεύθυνση. Η αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου σημαίνει και αύξηση των μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα.

Οι συνεργασίες είναι συνήθως συμφωνίες με ορισμένο χαρακτήρα, π.χ γεωγραφικό ή χρονικό. Τυπική μορφή συνεργασίας είναι η συνεργασία οδικών και θαλάσσιων μεταφορέων. Συνήθως δεν υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των συμβαλλόμενων αλλά μόνο κοινό ενδιαφέρον και στόχοι.

Ποιος είναι ο κύριος σκοπός της συνεργασίας: Κυριότερος λόγος σήμερα είναι η παγκόσμια κάλυψη, δηλαδή η ορθολογική χρήση όλων των διατιθέμενων μέσων και πόρων για την κάλυψη της αγοράς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι συμμαχίες των αεροπορικών εταιρειών, όπου υπάρχει και code-sharing και χρήση όλων των μέσων (αεροσκαφών) και όλων των πόρων και όλων των συνεργαζόμενων εταιρειών από έναν πελάτη, αρκεί να εξυπηρετηθεί η μεταφορική του ανάγκη σωστά.

Στις μεταφορές η συνεργασία έχει λάβει τη μορφή συνεργασίας ενός μέσου κάποιο άλλο, όπως μιας ναυτιλιακής εταιρείας και μιας εταιρείας οδικών μεταφορών. Μια άλλη συνεργασία που έχει αναπτυχθεί είναι η συνεργασία ανά γεωγραφικές περιοχές, όπου η μια εταιρεία αναλαμβάνει φορτία σε συγκεκριμένη περιοχή, π.χ στη Μεσόγειο, και τα μεταφορτώνει σε συμμαχό της για άλλους προορισμούς πέραν της Μεσογείου.

Συμπερασματικά, τα κύρια κίνητρα για δημιουργία συνεργασιών είναι:

- Ø η κατανομή του επιχειρηματικού κινδύνου
- Ø οι οικονομίες κλίμακας
- Ø η μεταφορά της τεχνογνωσίας
- Ø η διαμόρφωση του ανταγωνισμού σύμφωνα με διάφορες τοπικές πολιτικές αποφάσεις

Εάν οι εταιρείες δεν δέχονταν να συνεργαστούν, τότε θα σημειώνονταν μεγάλες αυξήσεις στο κόστος και αύξηση του επιχειρηματικού κινδύνου, ενώ οι υπηρεσίες που θα προσέφεραν θα ήταν χαμηλού επιπέδου. Η δημιουργία κοινοπραξιών στις ακτοπλοϊκές και αεροπορικές συνδέσεις ήταν μια αντίδραση λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων.

Συνοψίζοντας όλες τις πληροφορίες και το υλικό των προηγούμενων παραγράφων δεν είναι δύσκολο να αντιληφθεί κανείς ότι η αγορά των μεταφορών οδεύει σε μια 'ομογενοποίηση' στόχων, σκοπών και μέσων. Η επικρατούσα αντίληψη των περασμένων δεκαετιών με το σαφή προσανατολισμό της προς συγκεκριμένο μέσο ή λειτουργία έχει αντικατασταθεί από τη σύγχρονη της «ενοποίησης» και της συνεργασίας.

5.3 ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Όσο πιο σύνθετο γίνεται το μεταφορικό περιβάλλον και ενισχύεται ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών, τόσο πολλαπλασιάζονται οι ανάγκες ανίχνευσης και έξυπνης διαχείρισης των φορτίων. Είναι πάρα πολύ βασικό τόσο για τον αποστολέα και τον παραλήπτη όσο και για τον μεταφορέα να γνωρίζει που ακριβώς βρίσκεται το φορτίο, εάν εκτελούνται κανονικά τα προγράμματα ή σε ποιο σημείο της διαδρομής έχει εμφανιστεί πρόβλημα. Το πρόβλημα γίνεται σαφώς οξύτερο, όταν αναμιγνύονται και οι ασφαλιστικές εταιρείες ή το φορτίο διέρχεται από περιοχές που χαρακτηρίζονται από αστάθεια. Παράλληλα με τη φυσική ροή του φορτίου επιβάλλεται και η ροή πληροφορίας μέσω των διάφορων συστημάτων προς τους ενδιαφερόμενους. Έτσι, έχει δημιουργηθεί μια νέα αγορά όπου επιχειρήσεις αναλαμβάνουν είτε την ανάπτυξη σχετικού λογισμικού και συστημάτων είτε την παροχή σχετικών υπηρεσιών και συμβουλών στις μεταφορικές επιχειρήσεις. Υπάρχουν πολλές διαθέσιμες τεχνολογίες καθώς επίσης και πολύ διαφορετικές ανάγκες για να καλυφθούν. Για μια εταιρεία που ασχολείται με ομαδοποιημένα φορτία οι δυνατότητες παροχής πληροφόρησης είναι τελείως διαφορετικές από μια εταιρεία που μεταφέρει χύδην φορτία. Επίσης είναι πολύ διαφορετικό το πρόβλημα για την εταιρεία που

δραστηριοποιείται στη διεθνή αγορά από ότι σε μια εταιρεία που εξυπηρετεί συγκεκριμένες τοπικές ανάγκες.

Στην πράξη οι διαθέσιμες τεχνολογίες είναι οι ακόλουθες:

- Δορυφορικές επικοινωνίες
- Ασύρματη τεχνολογία
- Αυτόματη αναγνώριση
- Προηγμένα barcodes και συνδυασμός internet με τα EDI

Η δορυφορική τεχνολογία προσφέρει δυνατότητες πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο. Η ουσιαστική δυνατότητα είναι η σχεδόν παγκόσμια γεωγραφική κάλυψη που παρέχεται από ένα πλέγμα δορυφόρων που μεταφέρουν δεδομένα τόσο για τα φορτία όσο για τα μεταφορικά μέσα. Είναι παρα πολύ συνηθισμένο, σε τακτά χρονικά διαστήματα, συστήματα επί του πλοίου να διακινούν πληροφορίες μέσω δορυφόρων και σε εξαιρετικές περιπτώσεις να παρέχουν και τη δυνατότητα επικοινωνίας εικόνας και οδηγιών και εντολών συνεχώς από την ξηρά προς το πλοίο. Αυτό όμως δεν είναι συνηθισμένο, διότι το κόστος είναι αρκετά υψηλό. Τεχνολογία δεν εφαρμόζεται μόνο στα θαλάσσια μέσα αλλά και σε φορτηγά οχήματα, ενώ παρέχεται η δυνατότητα συνδυασμού με άλλα δίκτυα και συστήματα όπως το GPS.

Η ασύρματη τεχνολογία εστιάζεται πλήρως στο φορτίο και αποτελεί τεχνολογική διέξοδο για εταιρείες που διαχειρίζονται πολλές αποστολές. Στην αρχή είχε εφαρμοστεί με επιτυχία στις ταχυδρομικές υπηρεσίες και αργότερα εφαρμόστηκε και σε λιμάνια και σε εμπορευματικούς σταθμούς γενικότερα. Το πλεονέκτημα της είναι η κατάργηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και η ενημέρωση των ενδιαφερομένων σε πραγματικό χρόνο.

Πρόγονος της ασύρματης επικοινωνίας ήταν και η τεχνολογία αναγνώρισης εξοπλισμού με χρήση ραδιοσυχνοτήτων. Μικρές συσκευές «διαβάζουν» την πληροφορία από κάποιο barcode και με τη χρήση ραδιοκυμάτων επικοινωνούν με τον κεντρικό υπολογιστή. Αυτή η τεχνολογία εφαρμόζεται με επιτυχία σε τερματικούς σταθμούς και αποθήκες, διότι πολύ εύκολα συνδυάζεται με τη χρήση και τον έλεγχο άλλων μηχανημάτων. Σε πρακτικό επίπεδο οι συσκευές ανάγνωσης είναι εξαιρετικά ευαίσθητες στις μεταβολές της θερμοκρασίας, θορύβου και γεωμετρίας, ενώ ερευνητές αναφέρουν ότι ακόμα και σε προφυλαγμένες καταστάσεις σιδηροδρομικών μεταφορών η τεχνολογία αυτή αδυνατεί να δώσει αξιόπιστα αποτελέσματα για μεγάλα χρονικά διαστήματα χωρίς συντήρηση. Παρά τα εγγενή όμως προβλήματα της, η τεχνολογία αυτή προσφέρει μεγάλη ευελιξία και γι' αυτό και προτιμάται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Το ουσιαστικό και κρίσιμο στοιχείο των παραπάνω συστημάτων αποτελεί η ύπαρξη tag ή barcode. Η αυτόματη ανάγνωση και διαχείριση

του κωδικού, πραγματοποιείται σε 2 δευτερόλεπτα, ενώ η διαχείριση από άνθρωπο μπορεί να είναι εξαιρετικά χρονοβόρα. Συνήθως το barcode περιέχει μια αλληλουχία πληροφορίας, την οποία και επεξεργάζεται το σύστημα.

Ο συνδυασμός του Internet και της τεχνολογίας EDI μπορεί να οδηγήσει σε ολοκληρωμένες λύσεις. Η τεχνολογία του Internet προσφέρει εύκολη ανταλλαγή πληροφοριών, ενώ πρωτόκολλα όπως το ftp (file transfer protocol) επιτρέπουν την άμεση εισαγωγή δεδομένων στα συστήματα.

Η χρήση τεχνολογιών επικοινωνίας δεν περιορίζεται σε ενδοεπιχειρησιακές λειτουργίες και ένα ευρύτατο φάσμα νέων τεχνολογιών αναπτύσσονται, για να διακινήσουν έκτακτες πληροφορίες ή συγκεκριμένες πληροφορίες στα οδικά κυρίως δίκτυα. Οι τεχνολογίες αυτές καλούνται συνήθως «έξυπνα συστήματα μεταφοράς» αποδίδοντας στα ελληνικά τον αγγλικό όρο «intelligent transportation systems- ITS». Οι πληροφορίες συνήθως σχετίζονται με καταστάσεις στο οδικό δίκτυο, όπως συμφόρηση σε συγκεκριμένες αρτηρίες, ατυχήματα κτλ., οπότε και είναι δυνατή η αλλαγή δρομολογίου. Η σημασία αυτών των συστημάτων είναι εξαιρετικά σημαντική, αν αναλογιστεί κανείς ότι η κίνηση στα οδικά δίκτυα αυξάνεται 30% κάθε δεκαετία. Συνεχώς αυξάνονται οι επενδύσεις σε συναφή τεχνολογία τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική, αλλά κυρίως αυξάνονται οι προσδοκίες από τους χρήστες των συστημάτων. Γενικά, επιδιώκεται η βελτίωση των συνθηκών μεταφοράς με όρους ασφάλειας, χαμηλού κόστους και παραγωγικότητας και παράλληλα η παροχή υπηρεσιών στους πελάτες. Τα συστήματα αυτά συνοδεύονται και από κοινωνικά οφέλη, όπως η αποφυγή συμφορήσεων και ελαχιστοποίηση της κίνησης των φορτηγών σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες.

Η αντίχνευση του φορτίου ή του μέσου και η διακίνηση της σχετικής πληροφορίας, θέσης και χρόνου επιτρέπουν και την καλύτερη διαχείριση και δρομολόγηση των μέσων αλλά και την επιλογή της πιο έξυπνης εναλλακτικής λύσης. Το Internet αναμένεται να αποτελέσει το κύριο μέσο επικοινωνίας των συστημάτων στο μέλλον και η κάθε εταιρεία ανάλογα με τα συμφέροντα και ενδιαφέροντα της θα επιλέγει τεχνολογική λύση. Σε κάθε περίπτωση ο πελάτης βγαίνει κερδισμένος, αφού έχει γνώση της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας.

5.4 ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

Η αναγκαιότητα της ασφάλισης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων ως μέσο ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, διαφαίνεται από την αρχαιότητα της πρώτης σωματειακής οργάνωσης των ασφαλιστών

εκείνης της εποχής , που αποτέλεσε την αρχή των ασφαλιστικών εταιρειών.

Το αντικείμενο της ασφάλισης, αφορά τα εμπορεύματα που διακινούνται με οποιοδήποτε αναγνωρισμένο μεταφορικό μέσο (χερσαίο, θαλάσσιο, εναέριο). Βασική προϋπόθεση για τη σύναψη ασφαλιστικής σύμβασης, είναι όπως ο ασφαλιζόμενος έχει έννομο συμφέρον επί του ασφαλιζόμενου αντικειμένου. Τέτοιο συμφέρον μπορεί να έχει ο αγοραστής, ο πωλητής, ο δανειστής και γενικά όποιος έχει έννομη σχέση προς τα εμπορεύματα και θα είναι και ο δικαιούχος της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς. Αν δεν υπάρχει τέτοια σχέση, τότε η σύμβαση ασφάλισης είναι άκυρη.

Η ασφάλιση μεταφορών βασίζεται επίσης στην απόλυτα καλή πίστη μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Από την αρχή της καλής πίστης πηγάζουν και οι έννοιες της «μη αποκάλυψης ουσιωδών περιστατικών» και της «εσφαλμένης απεικόνισης γεγονότων», οι οποίες προβλέπονται από τον Εμπορικό Νόμο και σύμφωνα με αυτόν αποτελούν λόγο ακύρωσης της ασφαλιστικής σύμβασης.

Ο καθορισμός του ασφαλίστρου από πλευράς ασφαλιστικής εταιρίας, είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων από τους οποίους οι κυριότεροι είναι το είδος του εμπορεύματος, η συσκευασία/στοιβασία του φορτίου, το μεταφορικό μέσο, το ταξίδι, οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, η συχνότητα μεταφορών του πελάτη κ.ά.

Την υποχρέωση και την ευθύνη της ασφάλισης των φορτίων στις εμπορικές συναλλαγές, την έχει ο αγοραστής ή ο πωλητής ανάλογα με τον τρόπο της συναλλαγής που έχουν συμφωνήσει μεταξύ τους. Έτσι τις έχει ο αγοραστής στην περίπτωση: F.O.T. (FREE ON TRUCK) ή F.O.R. (FREE ON RAIL) ή F.O.B. (FREE ON BOARD), EX-WORKS, EX-FACTORY, EX-STOCK, ES-WAREHOUSE, F.A.S. (FREE ALONGSIDE SHIP), C & F (COST AND FREIGHT) ή τις έχει ο πωλητής αντίστοιχα στην περίπτωση C.I.F. (Cost Insurance Freight), C & I (COST AND INSURANCE)

Ασφαλιστικό συμβόλαιο

Οι γενικοί όροι του συμβολαίου ρυθμίζουν με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων και δεν συνιστούν ασφαλιστική κάλυψη για μία συγκεκριμένη περίπτωση. Καθορίζουν τις προϋποθέσεις καταβολής της ασφαλιστικής αποζημίωσης, τα αρμόδια δικαστήρια για την επίλυση τυχόν διαφορών κ.ά.

Οι ειδικοί όροι εξειδικεύουν τον τρόπο κάλυψης για κάθε ξεχωριστή περίπτωση. Προτείνονται από τον ασφαλιζόμενο ή συζητούνται μεταξύ

των δύο μερών και ό,τι γίνει δεκτό από την εταιρία, αναγράφεται σε ειδικό χώρο του ασφαλιστηρίου. Υπάρχουν επίσης ειδικοί έντυποι όροι, οι λεγόμενες ρήτρες (clauses), οι οποίες μπορούν να προσαρτηθούν όπως έχουν στο συμβόλαιο. Οι κυριότερες ρήτρες που χρησιμοποιούνται στην ασφάλιση των εμπορευμάτων, είναι οι ακόλουθες:

- Η ρήτρα μεταφορών "C". Είναι η βασική κάλυψη και περιλαμβάνει: Έκρηξη, πυρκαγιά, προσάραξη βύθιση ή ανατροπή του πλοίου, πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, εκτροχιασμό του χερσαίου μεταφορικού μέσου, θυσία γενικής αβαρίας, εκφόρτωση του εμπορεύματος σε λιμάνι κινδύνου ή καταφυγής.
- Η ρήτρα μεταφορών "B". Η κάλυψη αυτή περιλαμβάνει ότι η C και επιπλέον παράσυρση του εμπορεύματος στη θάλασσα από κύμα, εισροή θαλάσσιου ή γλυκού νερού στον αποθηκευτικό χώρο, εξαιρουμένου οπωσδήποτε του νερού της βροχής, ολική απώλεια δέματος στη διάρκεια της φόρτο-εκφόρτωσης, ηφαιστειακή έκρηξη, σεισμό ή κεραυνό.
- Η ρήτρα μεταφορών "A". Είναι κάλυψη Κατά Παντός Κινδύνου, καλύπτει δηλαδή οτιδήποτε δεν εξαιρείται.

Σε όλες τις ρήτρες υπάρχουν εξαιρέσεις, δηλαδή περιπτώσεις ζημιών, εξόδων ή απωλειών που προκαλούνται στα μεταφερόμενα φορτία που δεν καλύπτονται. Υπάρχουν δε εξαιρέσεις σε κάποιες ρήτρες που καλύπτονται σε άλλες ρήτρες (π.χ. η πειρατεία εξαιρείται στις ρήτρες C, B αλλά καλύπτεται στη ρήτρα A).

Ειδικές ρήτρες

Εκτός από τις βασικές ρήτρες, υπάρχουν και οι ειδικές ρήτρες. Αυτές εφαρμόζονται στη μεταφορά εμπορευμάτων, όπως κατεψυγμένα τρόφιμα, κάρβουνο, ξυλεία κ.α. (π.χ. ποιοτική αλλοίωση για τα κατεψυγμένα προϊόντα). Σύμφωνα με τον κ. Κοσμά μπορεί επίσης να υπάρξει συνδυασμός καλύψεων ανάλογα την κάθε περίπτωση, δηλαδή να προστεθούν καλύψεις που εξαιρούνται από τις ρήτρες, να προστεθούν συμπληρωματικές καλύψεις (π.χ. κατά κινδύνων πολέμου, κατά κινδύνων απεργιών, αναταραχών κ.α.) ή να εξαιρεθούν κάποιες καλύψεις. Παράδειγμα μπορεί να καλυφθούν κάποια εμπορεύματα με τη ρήτρα C (ζημιές από ατύχημα του μέσου μεταφοράς) και να προστεθεί και η κάλυψη κλοπής ή η κάλυψη διαβροχής, που εξαιρούνται από τις ρήτρες αυτές.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

IMPERIO A.E

Η IMPERIO Ανώνυμη Μεταφορική Εταιρεία ιδρύθηκε το 1974 από τον Χρήστο Χριστολένη, έναν οραματιστή επιχειρηματία με πρωτοποριακά για την εποχή του σχέδια ανάπτυξης. Αρχική κύρια δραστηριότητα της εταιρείας ήταν η οδική διεθνής μεταφορά και οι συναφείς εργασίες εκτελωνισμού και τελωνειακής μεταφόρτωσης. Η εταιρεία ακολούθησε μία δυναμική αναπτυξιακή πορεία, επιστέγασμα της οποίας ήταν και η είσοδος της το 1996 στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Η IMPERIO είναι η πρώτη και παραμένει η μοναδική εταιρεία του κλάδου εισηγμένη στο Χ.Α.

Τα επόμενα έτη η εταιρεία αναπτύσσει περαιτέρω δραστηριότητες στις αεροπορικές, θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές ενώ ταυτόχρονα επενδύοντας σε αποθηκευτικούς χώρους και σε προηγμένες τεχνολογίες πληροφορικής εισέρχεται δυναμικά στον χώρο των Logistics.

Μετά την απώλεια του ιδρυτού της, η εταιρεία με νέο ιδιοκτησιακό καθεστώς και νέα Διοίκηση, θέτει από το 2005 ένα φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα προσβλέποντας σε περαιτέρω ανάπτυξη μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών.

Το 2006 προβαίνει, μέσω αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, στην εξαγορά του 51% της ΔΟΜΥΛΙΚΟ Α.Ε., εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στην εμπορία και μεταφορά δομικών υλικών. Η εταιρεία διαθέτει σημαντικό ιδιόκτητο στόλο φορτηγών. Ταυτόχρονα αποκτά το 89% της Executive Logistics A.E., εταιρεία με ιδιόκτητα φορτηγά ειδικής κατασκευής για την παροχή υπηρεσιών logistics 4PL.

Το 2007 προβαίνει σε συγχώνευση με δύο σημαντικές εταιρείες του κλάδου, την Argo Groupage A.E. και την Hellas Movers Consulting A.E. με αλλαγή της επωνυμίας της σε IMPERIO-ARGO GROUP Ανώνυμη Μεταφορική Εταιρεία. Τα ανώτερα στελέχη όλων των συγχωνευθέντων εταιρειών συμμετέχουν στο νέο ΔΣ καταθέτοντας την εμπειρία τους προς όφελος της εταιρείας.

Το 2008 η εταιρεία κατατάσσεται πλέον στις 5 μεγαλύτερες εταιρείες στον κλάδο Διεθνών Μεταφορών και υπηρεσιών Logistics στην Ελλάδα ανταγωνιζόμενη αλλοδαπές πολυεθνικές εταιρείες - κολοσσούς.

Η **Imperio - Argo Group AME** σήμερα συνεχίζοντας την επιτυχημένη της πορεία εξασφαλίζει την ποιότητα των υπηρεσιών της με διαδικασίες και συστήματα που εγγυούνται την άριστη εξυπηρέτηση των πελατών της. Το πελατολόγιο της κοσμούν οι μεγαλύτερες εμπορικές και βιομηχανικές εταιρείες καθώς και σημαντικοί Οργανισμοί του Δημοσίου τομέα.

Θαλάσσιες Μεταφορές



- Ø Πλήρη φορτία (FCL) και ομαδικά φορτία (LCL) από και προς όλο τον κόσμο
- Ø Παροχή ειδικού service (Order Management System) από Άπω Ανατολή και Ευρώπη
- Ø Μεταφορά οχημάτων και αυτοκινούμενων μηχανημάτων με πλοίο RO-RO
- Ø Μεταφορά χύδην (bulk) φορτίων
- Ø Συνδυασμένες μεταφορές πλοίο – φορτηγό & πλοίο – αεροπλάνο
- Ø Συνεργασία με τις μεγαλύτερες αξιόπιστες ναυτιλιακές εταιρείες σε προσυμφωνημένες τιμές
- Ø Παραλαβή και παράδοση Door to Door
- Ø Τελωνειακές Διατυπώσεις
- Ø Παγκόσμιο δίκτυο ανταπόκρισης μέσω αποκλειστικής συνεργασίας με την ABX Logistics S.A.
- Ø Ασφάλιση μεταφοράς σε ανταγωνιστικές τιμές ασφαλιστρων

UNITED FREIGHT SERVICES



Η UFS είναι μία εταιρεία Διεθνών και Εθνικών μεταφορών εμπορευμάτων με πλήρως οργανωμένα γραφεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Λειτουργεί ανελλιπώς επί 16 συνεχόμενα χρόνια (1990-2006).

Η μετοχική της σύνθεση είναι 100% Ελληνική με μετόχους:

- 1) Τον ιδρυτή της Ηλία Αράπη
- 2) Την ΦΑΡΜΑΓΟΡΑ ΑΕ. Μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες εξαγωγής ΦΑΡΜΑΚΩΝ στην Ελλάδα με Κύκλο εργασιών πάνω από 150,000,000.00 (<http://www.pharmagora.gr/>)

Τα ίδια κεφάλαια το 2006 ξεπέρασαν το 2,000,000.00€

Ο κύκλος εργασιών της είναι σταθερά ανοδικός επί 16 συνεχή έτη.

Στα 16 χρόνια λειτουργίας της δεν είχε ποτέ ζημιογόνα χρήση.

Η UFS σήμερα παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες με 7 οργανωμένα τμήματα για:

- 1) Αερομεταφορές Εξωτερικού (Εισαγωγές-Εξαγωγές)
- 2) Αερομεταφορές Εσωτερικού (με Aegean, Olympic, Veravia & Συνοδεία)
- 3) Ναυτιλιακές Εξωτερικού (Εισαγωγές-Εξαγωγές).
- 4) Οδικές Εξωτερικού (Ειδικά φορτία & groupage).
- 5) Οδικές Ταχυμεταφορές Cargo Εσωτερικού με overnight σύνδεση 64 πόλεων.
- 6) Break Bulker Ξένων courier Εταιρειών, στο Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.
- 7) Logistics, ελεύθερων και υποκειμένων εμπορευμάτων & εκτελωνισμούς

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1990 Έτος ίδρυσης της εταιρείας ως ΕΠΕ με εταιρικό κεφάλαιο 3,000.00€ και έδρα της η Θεσσαλονίκη, το 2ο μεγαλύτερο Διεθνές Αεροδρόμιο της Ελλάδας.

- 1996 Έγινε ΑΕ με μετοχικό κεφάλαιο 30,000.00€
- 1996 Ανοίγει το 1ο υποκατάστημα στο Αεροδρόμιο Αθηνών.
- 1997 Πιστοποιήθηκε από το International Transport Association με IATA code 27-4- 7101.
- 1997 Η Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία CRONUS AIRLINES επιλέγει

την UFS ως Γενικό Πράκτορα Πωλήσεων cargo εσωτερικού & εξωτερικού, για δύο χρόνια.

- 1999 Το Uti Network (<http://www.ufscargo.com/www.go2uti.com>), ένας από τους μεγαλύτερους οργανισμούς μεταφορών & logistics στον κόσμο, επιλέγει την UFS και υπογράφει σύμβαση αποκλειστικής πρακτόρευσης για Ελλάδα και F.Y.R.O.M.
- 2001 Με την έναρξη λειτουργίας του Νέου Αεροδρομίου Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» η UFS δίνει άλλη διάσταση στις υπηρεσίες μεταφοράς, με πρωτοποριακά προϊόντα, για τα Ελληνικά Δεδομένα.
- 2002 Αυξάνει το μετοχικό της κεφάλαιο στα 600,000.00€
- **2004 Πιστοποιείται από την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας για την Μεταφορά RADIOACTIVE MATERIALS**

Η UFS με πλήρως εξοπλισμένα γραφεία στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας, παρέχει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, για τους πελάτες της που επιλέγουν αυτόν τον τρόπο μεταφοράς.

Η UFS, εκτός από την βοήθεια που της παρέχει το δίκτυο των αντιπρόσωπων της, έχει απ' ευθείας συμφωνίες με τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο. Μεταφέρει περίπου 550 containers το χρόνο (Full & consolidation), κυρίως από Κίνα.



Η UFS πρωτοτύπησε και σ' αυτό το είδος μεταφοράς και ειδικεύεται κυρίως στην ναυτιλιακή μεταφορά ειδικών φορτώσεων όπως:

- Μεταφορά εξοπλισμού εργοστασίων (παλιών και νέων) με εμπειρία στη συσκευασία και μεταφορά όλων των γραμμών παραγωγής του παλιού εργοστασίου BOMBYKRYL, από Λαμία για το MUMBAI της Ινδίας. (420 containers)
- Μεταφορά Ελικοπτέρων & Μικρών Αεροσκαφών.
- Άρματα μάχης, Σκάφη.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

RYANAIR



Η αγορά των αερομεταφορών είναι αναμφισβήτητα μια αγορά με μεγάλη ένταση ανταγωνισμού, καθώς κυριαρχείται, από πολλές, σχετικά ισοδύναμες επιχειρήσεις. Την ένταση ανταγωνισμού ήλθε να επιτείνει η απελευθέρωση της ευρωπαϊκής αγοράς, που με τη σειρά της δέλεασε πολλές νέες επιχειρήσεις να εισέλθουν και διεκδικήσουν ένα κομμάτι της πίτας. Μεταξύ αυτών των επιχειρήσεων αξιοσημείωτο παράδειγμα αποτελεί η Ιρλανδική Ryanair, η μεγαλύτερη επιχείρηση στην Ευρώπη στην κατηγορία των επιχειρήσεων χαμηλού ναύλου. Η ανταγωνιστική στρατηγική της εταιρείας φαίνεται απλή. Προσπαθεί να κερδίσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μέσα από την προσφορά των χαμηλότερων δυνατών τιμών στην αγορά.

Αυτή η στρατηγική φαίνεται να αποδίδει καρπούς. Τα κέρδη της Ryanair σημείωσαν τεράστια αύξηση. Αναλυτές της αεροπορικής βιομηχανίας θεωρούσαν ότι τα κέρδη της Ryanair θα ξεπερνούσαν αυτά της British Airways το 1999. Η ανοδική πορεία της εταιρείας συνεχίστηκε, καθώς τα μεγέθη καταδεικνύουν εντυπωσιακή αύξηση κερδοφορίας και επιβατικής κίνησης.

Η εταιρεία επιτυγχάνει τέτοια αποτελέσματα ακολουθώντας στρατηγική ηγεσίας κόστους, δηλαδή προσπαθεί να περικόπτει κόστη από την αλυσίδα αξίας της. Για παράδειγμα, χρησιμοποιεί μόνο έναν τύπο αεροσκαφών (Boeing 737), με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιεί τα κόστη συντήρησης, πετάει μόνο μέσω περιφερειακών αεροδρομίων (π.χ Stansted αντί για Heathrow στο Λονδίνο) με αποτέλεσμα να ελαχιστοποιεί τις αμοιβές των αεροδρομίων και τις μεγάλες αναμονές απογείωσης και προσγείωσης. Στόχος της είναι να κρατάει τα αεροπλάνα στον αέρα και εξοικονομεί κόστη ανα πάσα στιγμή. Τον Ιανουάριο 2000 τέθηκε σε εφαρμογή και το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων μέσω του διαδικτύου εξοικονομώντας σημαντικά χρηματικά κόστη και

διευκολύνοντας ακόμα περισσότερο τους πελάτες, ενώ ο αριθμός των προορισμών των αεροσκαφών φτάνει τους 42!

Το πιο σημαντικό είναι ότι η Ryanair πετυχαίνει αυτά τα αποτελέσματα έχοντας να αντιμετωπίσει όχι μόνο τις μεγάλες αεροπορικές επιχειρήσεις αλλά και μια πλειάδα άλλων επιχειρήσεων που επίσης επιδιώκουν ηγεσία κόστους. Όπως και να έχουν τα πράγματα, το σίγουρο είναι ότι ο χώρος των αεροπορικών μεταφορών θα συνεχίσει να είναι ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον πεδίο ανταγωνισμού.

AMERICAN AIRLINES



Η American Airlines έχει την διάκριση ότι είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στον κόσμο από πλευράς των μεταφερθέντων επιβατών και από πλευράς εσόδων. Η πρώτη τακτική πτήση που ήταν προγραμματισμένη να γίνει απογειώθηκε στις 15 Απριλίου 1926, όταν ο Τσάρλς Λίντμπεργκ πέταξε μια σακούλα mail από το Σικάγο για το Saint Louis σε ένα διπλανό DH-4. Ένα χρόνο αργότερα η πρώτη πτήση απογειώθηκε από την Βοστώνη στη Νέα Υόρκη και προανήγγειλαν το πρώτο ταξίδι με αεροπλάνο επιβατών.

Μια από τις θυγατρικές η AMR Corporation, είναι επικεφαλής στο fort worth, Texas. Η American Airlines λειτουργεί τακτικές πτήσεις με τις ΗΠΑ και σε ορισμένες ξένες χώρες όπως η Ιαπωνία, η Ινδία, ο Καναδάς, Λατινική Αμερική, τα μέρη της Ευρώπης και της Καραϊβικής.

Το 1934 ο El Cord ανέλαβε την American Airlines και ανέθεσε την ευθύνη της λειτουργίας της αεροπορικής εταιρείας στον Cyrus Smith. Ο κ. CR όντως άλλαξε την ιστορία των αερομεταφορών και το προφίλ της American Airlines.

Η αμερικανική εταιρεία έχει την πρωτιά των πολλών διακρίσεων στην ιστορία της αεροπορικής ιστορίας. Με την τακτική προσθήκη νέων αεροσκαφών έχει κρατήσει τον ίδιο ρυθμό με το μεταβαλλόμενο πρόσωπο της τεχνολογίας και των απαιτήσεων. Η American Airlines πιστώνεται την εισαγωγή του πρώτου γεύματος πτήσης στην αλήθεια των υπηρεσιών. Επίσης ήταν η πρώτη που μελέτησε την ψυχολογία των επιβατών. Απελευθέρωσε μια σειρά από διαφημιστικές καμπάνιες που περιλαμβάνουν το περίφημο «Afraid to fly».

Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν εξελιχθεί με την εφεύρεση των νεότερων αεροπλάνων τα οποία μπορούν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες και να καλύψουν την αυξανόμενη ανάγκη των ανθρώπων να πετάξουν. Επίσης το σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας και το σύστημα κρατήσεων εισιτηρίων είναι καινοτομίες της American Airlines.

Η ποιότητα των αεροπορικών ταξιδιών έχει βελτιωθεί από τις καινοτόμες συνεισφορές που πραγματοποιήθηκαν από την American Airlines. Τώρα με ένα στόλο 707 αεροσκαφών η American Airlines εξυπηρετεί 171 πόλεις του κόσμου. Μια εταιρεία ορόσημο για τα αεροπορικά ταξίδια.

ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ



Η LEOND EPE - ΕΜΠΟΡΙΚΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ - ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 2002 από μια ομάδα φιλόδοξων επαγγελματιών που ασχολούνται εδώ και 30 χρόνια με τις αποθηκεύσεις, τις μεταφορές, τους εκτελωνισμούς, τις ατέλειες και τους εφοδιασμούς Καυσίμων, Πετροχημικών και Οινοπνεύματος.

Η σύγχρονη εποχή και οι, όλο και αυξανόμενες, απαιτήσεις για προϊόντα εύφλεκτα, τοξικά, καύσιμα προϊόντα με ειδικό φόρο κατανάλωσης αλλά και οι ανάγκες του Παγκόσμιου Εμπορίου για ασφαλή μεταφορά και ποιοτικό έλεγχο έχουν επιτάξει την ανάγκη για παγκόσμια συγκριτική μέτρηση των επιδόσεων βάσει των υψηλότερων προτύπων πείρας, ποιότητας και ακεραιότητας όπως και την πιστοποίηση συστημάτων και υπηρεσιών έναντι των προτύπων ISO και άλλων κανονιστικών εγγράφων αναφοράς.

Απαραίτητες προϋποθέσεις είναι η εφαρμογή καινοτόμων υπηρεσιών, η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού και των συνεργατών βάσει συγκεκριμένων προγραμμάτων ανάπτυξης προσωπικού.

Η εταιρεία μας επιδεικνύει τη δέσμευση μας προς την ικανοποίηση των αναγκών και των προσδοκιών των πελατών μας. Εφαρμόζουμε το παγκοσμίως αναγνωρισμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας και ασφάλειας σε προϊόντα εύφλεκτα, τοξικά και επικίνδυνα φορτία ISO 9001:2000, πιστοποιημένο από την BVQI με αριθμό πιστοποιητικού 166681.

Το όραμα των ιδρυτών της LEOND ΕΠΕ συμπληρώθηκε με το BS5750, πιστοποίηση που πραγματοποιήθηκε από ελεγκτικό κλιμάκιο της BP CHEMICALS LTD και την αντίστοιχη αξιολόγηση από την SHELL CHEMICALS EUROPE με αποτελέσματα που ξεπέρασαν το 93% σε απόδοση.

Στα πλαίσια εφαρμογής καινοτόμων υπηρεσιών, η εταιρεία μας εφαρμόζει το σύστημα ηλεκτρονικής παραγγελιοληψίας Translink σε συνεργασία με την Elemica, το οποίο χρησιμοποιείται από την πλειοψηφία των μεγαλύτερων εταιρειών της Ευρώπης που ειδικεύονται στα χημικά.

Η υπηρεσία του Φορολογικού εκπροσώπου προσφέρει τη δυνατότητα τιμολόγησης απευθείας από την έδρα της εταιρείας στην Ευρώπη ή σε άλλες χώρες, την αναστολή καταβολής του ΦΠΑ και του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης.

Συνοπτικά, οι υπηρεσίες της εταιρείας μας συμπεριλαμβάνουν:

- Ø Μεταφορές Υγρών Καυσίμων, Τοξικών Και Λοιπών Επικίνδυνων Υλικών
- Ø Σύσταση - Λειτουργία Φορολογικού Εκπροσώπου
- Ø Μεταφορές Χύμα Πετροχημικών

- Ø Μελέτη - Εκτέλεση Ειδικών Μεταφορών
- Ø Οδικές - Θαλάσσιες - Αεροπορικές - Σιδ/κές Μεταφορές
- Ø Αποθηκεύσεις Και Logistics
- Ø Σύσταση - Αποθήκευση - Παρακολούθηση Φορολογικών Αποθηκών Ν. 2160
- Ø Σύσταση - Αποθήκευση - Παρακολούθηση Αποθηκών Τελωνειακής Αποταμίευσης
- Ø Ατέλειες Προϊόντων Με Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης
- Ø Εκτελωνισμοί
- Ø Αντιπροσωπεύσεις

Το ειδικευμένο προσωπικό μας, με τη μακροχρόνια πείρα του, παρέχει πλήρη κάλυψη στη νομολογία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διακίνηση των προϊόντων ειδικού φόρου κατανάλωσης χωρίς πρόστιμα, ελλείμματα και παραβάσεις, είτε στον Ελληνικό Κανονισμό Μεταφοράς ή στο Τελωνειακό Κώδικα.

Αυτή τη στιγμή τα ακόλουθα τμήματα υπάγονται στην εταιρεία μας:

- Ø Τμήμα ελέγχου βυτίων (καλής λειτουργίας) και συντονισμού μεταφορών
- Ø Τμήμα υπεύθυνου σύμβουλου ασφαλούς μεταφοράς επικινδύνων φορτίων και ποιοτικού ελέγχου προϊόντος
- Ø Φοροεισπρακτικό τμήμα
- Ø Τμήμα Τελωνείων - Εκτελωνιστών - Φορολογικών Αποθηκών - Ατελειών του Ε.Φ.Κ.
- Ø Τμήμα διακίνησης, διοίκησης αποθηκών
- Ø Τμήμα οικονομικής και τεχνικής διοίκησης
- Ø Φοροτεχνικό τμήμα
- Ø Τμήμα Νομικής κάλυψης
- Ø Τμήμα μεταφοράς
- Ø Το Όραμά Μας

Νέα προϊόντα, νέες τεχνολογίες, νέες υπηρεσίες προς τους πελάτες Προσοχή στο περιβάλλον. Το περιβάλλον το δανειζόμαστε από τις επόμενες γενεές

- + Η πρόληψη κοστίζει λιγότερο
- + Δε πρέπει να αντιμετωπίζουμε την ασφαλή μεταφορά και τη ποιότητα του προϊόντος ως κόστος αλλά ως επένδυση
- + Με την εφαρμογή των μέτρων που ακολουθούμε δίνουμε την Ελληνική απάντηση στο πρόβλημα της ασφάλειας των μεταφορών

Για τους σκοπούς της, η LEOND ΕΠΕ προχώρησε στη στελέχωση της από εξειδικευμένα στελέχη, προβλέπει ανανέωση του εξοπλισμού της και

των συνεργατών της, προχώρησε στη κατάρτιση του προσωπικού σε θέματα ασφαλείας και στην υιοθέτηση και εφαρμογή των πλέον αυστηρών κανόνων ασφαλείας.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Το έμπειρο επιτελείο των συνεργατών μας αναλαμβάνει υπεύθυνα τις διαδικασίες που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του έργου, κάποιες από τις οποίες είναι:

Το έγγραφο (πληρεξούσιο) ορισμού του Φορολογικού Εκπροσώπου

Η διαδικασία εγγραφής

Η τήρηση βιβλίων και έκδοση στοιχείων ΚΒΣ

Η υποβολή δηλώσεων του ΦΠΑ

Η εισαγωγή, Φορολογική ή Τελωνειακή, στους χώρους transit των εμπορευμάτων

Δήλωση Εισόδου των αγαθών. Εδώ περιλαμβάνονται τα στοιχεία του εκμεταλλευτή της Φορολογικής Αποθήκης ή του Εναποθέτη κυρίου των αγαθών, η ημερομηνία αποθήκευσης, το είδος, η ποιότητα και η ποσότητα των αγαθών, οι όροι αποθήκευσης, ο ανώτατος χρόνος παραμονής των αγαθών στην φορολογική αποθήκη, οι εργασίες που θα γίνονταν στα αγαθά, το είδος και το ύψος των εγγυήσεων και άλλες λεπτομέρειες

Δήλωση Εξόδου των αγαθών. Εδώ περιλαμβάνονται οι υποχρεώσεις και οι δεσμεύσεις που είναι υποχρεωμένος να τηρεί ο Φορολογικός Εκπρόσωπος όπως η καταβολή του φόρου που αναλογεί είτε για ΦΠΑ είτε για Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης

Το καθεστώς λήγει όταν τα προϊόντα αναλωθούν στο εσωτερικό της χώρας, όταν αποτελέσουν αντικείμενο ενδοκοινοτικής απόκτησης, όταν τεθούν σε ένα καθεστώς φορολογικής αποθήκευσης ή εξαχθούν εκτός της Κοινότητας.

Η LEOND ΕΠΕ έχει τη δυνατότητα να σας προσφέρει την οργάνωση του Φορολογικού Εκπροσώπου ΥΠΕΥΘΥΝΑ - ΓΡΗΓΟΡΑ - ΦΙΛΙΚΑ με την ευθύνη της διοίκησης της και την εφαρμογή στους ήδη πελάτες της.

Ήδη λειτουργούμε τον Φορολογικό Εκπρόσωπο για τις εξής εταιρείες:

BP CHEMICALS UK

SHELL CHEMICALS EUROPE

INEOS PLC

INNOVENE

Μεταφορές Χύμα Πετροχημικών, Υγρών Καυσίμων, Τοξικών και Λοιπών Επικίνδυνων Υλικών



Η LEOND ΕΠΕ ειδικεύεται στην αποθήκευση, μεταφορά και παράδοση χύμα πετροχημικών, καυσίμων και τοξικών προϊόντων.

Έχει πιστοποίηση ISO 9001:2000 για τη μεταφορά εύφλεκτων, τοξικών και επικίνδυνων φορτίων με πρώτες προτεραιότητες την ασφαλή μεταφορά και τον ποιοτικό έλεγχο των προϊόντων.

Αυτό το πετυχαίνουμε έχοντας τις ακόλουθες υπηρεσίες παρακολούθησης:

- ✓ Ασφάλεια - Ποιοτικός έλεγχος
- ✓ Τεχνικές υπηρεσίες - Σύστημα συντήρησης - Τμήμα συντήρησης
- ✓ Σύστημα ποιοτικού ελέγχου - Τμήμα επιθεώρησης - Ελεγκτικό σύστημα - εξοπλισμός προσωπικής ασφάλειας
- ✓ Διαδικασίες/οδηγίες - Τακτική οδηγών - Εκπαίδευση - Τακτικοί έλεγχοι
- ✓ Ενέργειες που καλύπτουν τον φορτωτή από τις υποχρεώσεις του έναντι του νόμου - Συμπλήρωση εγγράφων μεταφοράς

Είδη Άλλων Μεταφορών



Η συνεργασία με συνέπεια και αξιόπιστους συνεργάτες δίνουν τη δυνατότητα των εξής υπηρεσιών:

- ✓ Οδικές Μεταφορές
- ✓ Πλήρη φορτία από και προς όλη την Ευρώπη
- ✓ Ομαδικά φορτία από και προς όλη την Ευρώπη
- ✓ Εναπόθεση φορτίων προς διανομή στους συνεργαζόμενους αποθηκευτικούς χώρους
- ✓ Αποθήκευση - Μεταφορά εύφλεκτων υλικών
- ✓ Διαχείριση φορτίων και συστημάτων ασφαλείας
- ✓ Μεταφορτώσεις - διαχείριση transit φορτίων
- ✓ Ασφάλεια μεταφοράς σε συνεργασία με τις πλέον αξιόπιστες ασφαλιστικές εταιρείες



ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η EUROTRANSPORTS LTD ιδρύθηκε το 1996 προερχόμενη από συνένωση συνεργατών που ασχολούνται με τις μεταφορές από το 1982. Από την ίδρυσή της μέχρι και σήμερα, παρέχει εξειδικευμένες υπηρεσίες στο χώρο της βιομηχανίας και του εμπορίου εντός και εκτός Ελλάδος.

Η αποστολή μας

Η προσθήκη αξίας σε όλους τους πελάτες, προσφέροντας με εξειδικευμένα μέσα μεταφοράς ποιότητα και υπεροχή στην εξυπηρέτηση.

Οι αξίες μας

Εμπιστευόμαστε και εκπαιδύουμε τους εργαζομένους μας σε θέματα υπευθυνότητας και ασφάλειας.

Είμαστε ελεύθερα σκεπτόμενοι, δημιουργικοί και καινοτόμοι.

Ενεργούμε με τιμιότητα.

Χτίζουμε μακράς διάρκειας, αμοιβαία ευεργετικές σχέσεις με τους πελάτες και τους προμηθευτές μας

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Οδική μεταφορά υγρών χημικών

Οδικές μεταφορές υγρών χημικών, ADR και NON ADR με ειδικά βυτιοφόρα με 2, 3 και 4 διαμερίσματα από και προς τις παρακάτω χώρες, με ανάλογα πιστοποιημένα βυτιοφόρα: Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Γερμανία, Βέλγιο, Ολλανδία, Τουρκία, Ρουμανία, Βουλγαρία και άλλες χώρες κατόπιν συνεννόησης.

Οδική μεταφορά ξηρού φορτίου

(Συσκευασμένα εμπορεύματα)

Οδικές μεταφορές κομπλέ φορτίων, ADR και NON ADR από και προς τις παρακάτω χώρες:

Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Γερμανία, Βέλγιο, Ολλανδία, Τουρκία, Ρουμανία, Βουλγαρία και άλλες χώρες κατόπιν συνεννόησης

Chemical wastes

Εκτελούμε διεθνείς και εθνικές μεταφορές υγρών κ στερεών χημικών αποβλήτων, συνεργαζόμενοι με εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων Ελληνικές ή διεθνείς, που έχουν την κατάλληλη πιστοποίηση.

Biodiesel activities

Μεταφορές χύμα Biodiesel, αντιπροσωπεΐες Ιταλικών εταιρειών, διανομές, αποθηκεύσεις.

Συνεργασία σε μόνιμη βάση με ειδικούς, όπως χημικούς και χημικούς μηχανικούς, διασφαλίζοντας την ποιότητα των υπηρεσιών μας.

Πιστοποίηση ISO 9001 / 2000 για μεταφορές απλών και επικινδύνων φορτίων (ADR)

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

SwissRe

Είναι η κορυφαία και άκρως διαφοροποιημένη παγκόσμια αντασφαλιστική. Η SwissRe προσφέρει προϊόντα οικονομικών υπηρεσιών που επιτρέπουν την ανάληψη κινδύνου, απαραίτητη για τις επιχειρήσεις και την πρόοδο. Η θέση της ομάδας, ως εταίρος στη μεταφορά κινδύνου στην βιομηχανία, βασίζεται σε αξίες που συνθέτουν την τεχνογνωσία στον κίνδυνο, παγκόσμια εμπέλεια, την κλίμακα, διαφοροποίηση, πολύ ισχυρή κεφαλαιοποίηση και αντοχή σε μακροχρόνια βάση.

Η SwissRe ιδρύθηκε στη Ζυρίχη της Ελβετίας το 1863. Δραστηριοποιείται σε περισσότερες από 25 χώρες και παρέχει την τεχνογνωσία και τις υπηρεσίες σε πελάτες σε ολόκληρο τον κόσμο. Τα παραδοσιακά αντασφαλιστικά προϊόντα της SwissRe και των συναφών υπηρεσιών για ιδιοκτησία, ατυχημάτων, καθώς και για την ζωή και την υγεία των επιχειρήσεων, συμπληρώνονται από την ασφάλιση με βάση την εταιρική χρηματοδότηση συμπληρωματικών λύσεων και υπηρεσιών για την ολοκληρωμένη διαχείριση των κινδύνων.

Οι βασικές αξίες της SwissRe περιλαμβάνουν ενεργή εμπλοκή με τους εμπλεκόμενους φορείς, αριστεία μέσω της λειτουργικής αποτελεσματικότητας, την αειφορία στην οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική επίδοση, καθώς και ακεραιότητα με τη δέσμευση της για διαφάνεια και ηθικές αρχές.

Η SwissRe συμφωνεί πλήρως με την διαφάνεια και την εταιρική διακυβέρνηση. Εταιρική διακυβέρνηση – το πλαίσιο της SwissRe που καθορίζει την οργάνωση, τη δομή, τη διαχείριση και τη διασφάλιση ποιότητας – είναι σχεδιασμένο για να υποστηρίζει την επιτυχία της SwissRe, προστατεύοντας τα συμφέροντα των μετόχων και άλλων ενδιαφερομένων. Η SwissRe υιοθετεί μια δυναμική προσέγγιση για την ευθυγράμμιση των προσδοκιών και τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων και εξακολουθεί να διεξάγει συγκριτική αξιολόγηση και εφαρμογή βέλτιστης πρακτικής.

Η βιωσιμότητα μιας εταιρείας και η αξία της φήμης, όλο και περισσότερο θεωρούνται σημαντικές δυνάμεις της επιτυχίας των επιχειρήσεων. Η SwissRe έχει ενσωματώσει την βιωσιμότητα στο εταιρικό της πλαίσιο, δημιουργώντας έτσι μια εταιρική αξία από την βελτίωση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιδόσεων πέρα από την απλή συμμόρφωση με τους νόμους και κανονισμούς.

Χρηματοπιστωτικές Υπηρεσίες

Το τμήμα των οικονομικών παρέχει εξελιγμένη διαχείριση κινδύνων, διαχείριση κεφαλαίων και δομημένες επενδυτικές λύσεις με την ενσωμάτωση της αντασφάλισης της SwissRe και τις δυνατότητες των κεφαλαιαγορών. Στόχος της SwissRe είναι να βοηθά τους πελάτες της στο να διαχειρίζονται καλύτερα τον κίνδυνο των κεφαλαίων τους και να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη.

Ως ηγέτης της αγοράς σε όλα τα βασικά τμήματα οι οικονομικές υπηρεσίες δραστηριοποιούνται παγκοσμίως με γραφεία στη Ζυρίχη, Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Τόκιο, Χόνγκ Κόνγκ και Βερμούδες.

Προϊόντα

Η επιχειρησιακή λειτουργία προϊόντα προωθεί ενεργά την καινοτομία και την ανάπτυξη νέων ανώτερων προϊόντων που να καλύπτουν τις ολοένα και πιο απαιτητικές ανάγκες των πελατών της SwissRe. Βασικές αρχές του παρόντος τμήματος είναι ότι περιλαμβάνει την διαχείριση του κύκλου για ασφάλιση με βελτίωση μακροχρόνια των επιπέδων των κερδών.

Lloyd's

Τον 17^ο αιώνα η σημασία του Λονδίνου ως κέντρο εμπορίου οδήγησε στην αύξηση της ζήτησης για πλοίο και την ασφάλιση του φορτίου. Από την πρώτη εμφανισή τους στο Edward Lloyd Coffee House το 1688, ο Λούντς υπήρξε πρωτοπόρος στον τομέα της ασφάλισης. Ξεκινώντας από την θαλάσσια ασφάλιση, η Lloyd έχει επεκταθεί για πάνω από 300 χρόνια για να γίνει η μεγαλύτερη στον κόσμο ασφαλιστικά αγορά για την παροχή εξειδικευμένων ασφαλίσεων.

Σήμερα η Lloyd του Λονδίνου είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο ασφαλιστική αγορά και στεγάζεται σε ένα σύγχρονο κτίριο στη Lime Street στην πόλη του Λονδίνου. Δραστηριοποιείται σε πάνω από 200 χώρες και περιοχές.

Η Lloyd παρέχει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών στην αγορά όπως διαχείριση επενδύσεων, υπηρεσίες ξένου συναλλάγματος, συμπεριλαμβανομένων μηνιαίων και τριμηνιαίων εκθέσεων για τις επενδύσεις των κεντρικά διαχειριζόμενων κεφαλαίων εμπιστοσύνης.

Η LLOYD'S είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο ειδικός ασφαλιστική αγορά, για τη διαχείριση των εσωτερικών με έως 46 πράκτορες και 75 * συνδικάτα, τα οποία προσφέρουν μια ασυναγώνιστη συγκέντρωση της εξειδικευμένης τεχνογνωσίας της αναδοχής και ταλέντο.

Η Lloyd's είναι παγκοσμίως η πιο γνωστή, αλλά πιθανότατα η λιγότερο κατανοητή ασφαλιστική μάρκα. Αυτό συμβαίνει διότι η Λούντς δεν είναι μια ασφαλιστική εταιρεία, αλλά μια κοινωνία μελών τόσο εταιρικών και ατομικών, συνδικάτα για λογαριασμό των οποίων, επαγγελματίες ασφαλιστές αποδέχονται τον κίνδυνο.

Υποστήριξη κεφαλαίων παρέχεται από επενδυτικά ιδρύματα, ειδικευμένους επενδυτές, διεθνείς ασφαλιστικές εταιρείες και ιδιώτες.

Οι μεσίτες της Λούντς θέτουν την επιχείρηση στην αγορά. Οι κίνδυνοι διατίθεται σε ανάδοχους που προέρχονται από τους πελάτες, άλλους μεσίτες και μεσάζοντες σε όλο τον κόσμο.

Η διάρθρωση της αγοράς ευνοεί την καινοτομία και την καλύτερη τιμή, προκειμένου να καταστεί ελκυστική για τους συμμετέχοντες και τους ασφαλισμένους. Άμεση πρόσβαση στην λήψη των αποφάσεων σημαίνει ότι δίνονται οι απαντήσεις σχετικά με το κατά πόσο ο κίνδυνος θα πραγματοποιηθεί, ώστε ο μεσίτης να προτείνει γρήγορα αξιόλογες λύσεις.

International Life

Ο ασφαλιστικός και χρηματοοικονομικός Όμιλος Εταιριών International Life είναι η εξέλιξη του Γενικού Πρακτορείου Ελλάδος της ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ Ασφαλιστικής Εταιρίας RAS. Λειτουργεί από το 1956 διανύοντας το 50ο έτος ασφαλιστικής δραστηριότητας στην ελληνική αγορά. Ο Όμιλος διαμόρφωσε την σημερινή του δομή στις αρχές της δεκαετίας του '90.

Όλα αυτά τα χρόνια, ο Όμιλος International Life είναι ένας οργανισμός που ακολουθεί πιστά το Όραμά του, στοχεύει στην πρόοδο και λειτουργεί με σταθερές και διαχρονικές αξίες. Επενδύει στους ανθρώπους του και οικοδομεί σχέσεις εμπιστοσύνης με πελάτες και συνεργάτες.

Ο Όμιλος International Life προσφέρει ολοκληρωμένες ασφαλιστικές λύσεις, με ανταγωνιστικές τιμές και ουσιαστικές καλύψεις, εξασφαλίζει σύγχρονες και ευέλικτες επενδυτικές επιλογές που ξεχωρίζουν για την συσσωρευμένη αξία που προσφέρουν στους επενδυτές και επενδύει συνεχώς στην υψηλή τεχνολογία, μέσα από εφαρμογές διαδικτύου, πρωτοποριακά συστήματα και καινοτομικά εργαλεία.

Ασφαλιστικά προγράμματα

Οι ασφαλιστικές ανάγκες των σύγχρονων επιχειρήσεων είναι πολυδιάστατες. Ο Όμιλος Εταιρειών International Life έχει δημιουργήσει ευέλικτες υπηρεσίες και προϊόντα έτσι ώστε να βρίσκεται κοντά στη σύγχρονη επιχείρηση και στον σύγχρονο επιχειρηματία.

Το εύρος των ασφαλιστικών προγραμμάτων για τις επιχειρήσεις εκτείνεται στους εξής τομείς:

- Ομαδικές Ασφαλίσεις
- Ασφάλεια Αυτοκινήτου
- Ασφάλεια Περιουσίας
- Ασφάλιση Μεταφοράς Εμπορευμάτων
- Τεχνικές Ασφαλίσεις
- Κάλυψη Αστικής Ευθύνης
- Ασφάλεια Σκαφών
- Ασφάλιση Χρημάτων και Οικονομικών Απωλειών

AddValue

Η **AddValue** δραστηριοποιείται από το 1995 στην παροχή πλήρους φάσματος ασφαλιστικών υπηρεσιών, τόσο σε επιχειρήσεις όσο και σε ιδιώτες. Προσφέρει **αξιόπιστες υπηρεσίες** έχοντας ως στόχο την παροχή ολοκληρωμένων λύσεων, σύμφωνα με τις ιδιαίτερες ανάγκες των πελατών της.

Έχει εξασφαλίσει συνεργασία με μεγάλους ασφαλιστικούς και χρηματοοικονομικούς ομίλους και είναι σε θέση να προσφέρει **ποικιλία** επιλογών και **ταχύτητα** ανταπόκρισης στις απαιτήσεις σας.

Οι υπηρεσίες της εξασφαλίζουν την μεγαλύτερη δυνατή **ωφέλεια** και λαμβάνεται υπόψη η σχέση αξία προς κόστος (**value for money**). Έτσι διασφαλίζεται το συμφέρον διαχρονικά, σε προσιτές τιμές.

Οι σημαντικότερες κατηγορίες προσφερόμενων υπηρεσιών είναι:

§ Προϊόντα από όλους τους ασφαλιστικούς κλάδους όπως Αυτοκινήτων, Ζωής & Υγείας, Περιουσίας, Αστικής Ευθύνης, Επαγγελματικής Ευθύνης, Ευθύνης Ελαττωματικών προϊόντων, Μεταφορών, Πιστώσεων, Οικονομικών Απωλειών, Σκαφών Αναψυχής, Τεχνικών έργων κ.ο.κ.

§ Υπηρεσίες που αφορούν την εκτίμηση του κινδύνου, τον προσδιορισμό των προς ασφάλιση αξιών και την ασφάλισή τους σε μία ή περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες.

§ Παροχή συμβουλών σε υφιστάμενα ασφαλιστήρια.

§ Παροχή συμβουλών σε περίπτωση ζημιών.

§ Συνεχή υποστήριξη του ασφαλισμένου μετά την πώληση και ιδιαίτερα μετά από ζημιά.



Το 1980, οι απαιτήσεις για σύγχρονες και δυναμικές ασφαλιστικές, επενδυτικές και τραπεζικές υπηρεσίες, έγιναν πραγματικότητα με την έναρξη των εργασιών της ING στην Ελλάδα. Η ING με διαφορετική φιλοσοφία που άλλαξε τα δεδομένα φέρνοντας στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος τις ατομικές ανάγκες.

Το υψηλό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών σε συνδυασμό με μια σειρά ευέλικτων προγραμμάτων που προσαρμόζονται κάθε φορά στο κοινωνικό και οικονομικό προφίλ έφεραν μέσα σε λίγα χρόνια την εταιρία στην κορυφή της ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς.

Η απόδειξη της επιτυχημένης πορείας, είναι η εμπιστοσύνη που δείχνουν οι χιλιάδες πελάτες.

Στην Ελλάδα, στα 55 υποκαταστήματα και γραφεία του, απασχολεί περίπου 700 υπαλλήλους και 1.700 Χρηματοοικονομικούς Συμβούλους, που εκπαιδεύονται καθημερινά για να προσφέρουν την καλύτερη εξυπηρέτηση.

Υπηρεσίες

Γνωρίστε πως η ING μπορεί να προσφέρει μια μεγάλη σειρά ευέλικτων ασφαλιστικών και επενδυτικών προϊόντων, στοχεύοντας να παρέχει μεγαλύτερη προστασία και ευημερία.

Ατομικά

Ασφάλεια Ζωής
Σύνταξη & Αποταμίευση
Συμπληρωματικές καλύψεις (Ατύχημα-Ανικανότητα)
Υγεία
Ασφάλιση & Επένδυση (Unit Linked)
Αυτοκίνητο, Σπίτι, Επιχείρηση
Αμοιβαία Κεφάλαια
Τραπεζικά
ING Μεσιτική

Ομαδικά

Employee Benefits

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ευάγγελος Σαμπράκος - Εισαγωγή στην Οικονομική των μεταφορών

Εισαγωγή στα Logistics – Στράτος Παπαδημητρίου, Ορέστης Σχινάς

Διοίκηση Δικτύων Διανομής και Logistics – Ν. Παπαβασιλείου,
Γ. Μπαλτάς

Διαχείριση Κινδύνων – Ν. Καναβός

Δ.Θ Αθανασακόπουλος – Τιμολογιακή και επενδυτική πολιτική των μεταφορών

Πρόγραμμα περιφερειακής ανάπτυξης- μεταφορές - Κέντρο οικονομικών ερευνών και προγραμματισμού

Κλαδική μελέτη της ICAP : Υπηρεσίες Μεταφορών , Δεκέμβριος 2004

Εθνική στατιστική υπηρεσία Ελλάδος

Συνέδριο Panorama of Transport 2003

Λευκή Βίβλος- Πολιτική μεταφορών μέχρι το 2010

Internet

Logistics and Management (www.logisticsmanagement.gr)

EUR-Lex (www.eur-lex.com)

SCADplus (www.SCADplus.com)

Supply-Chain (www.supplychain.gr)

Plantmanagement (www.plant-management.gr)

