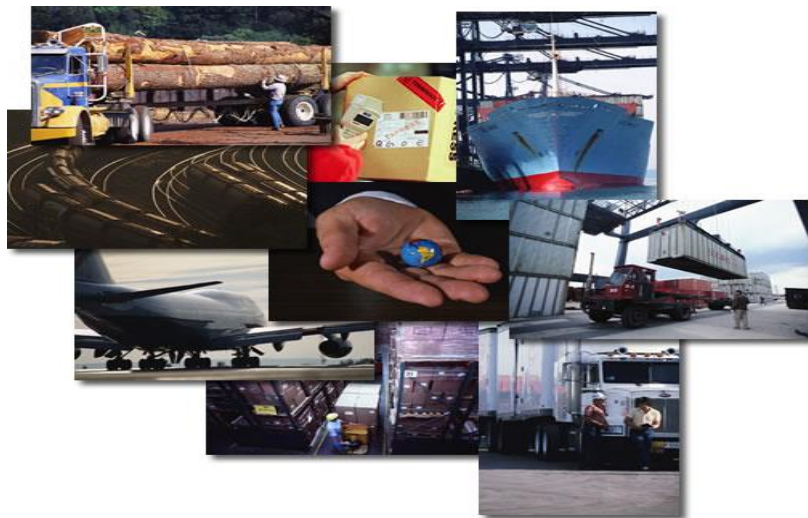




T.E.I.
ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΙΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΤΙΤΛΟΣ ΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΛΑΣΤΩΝ:

- ✘ ΜΠΕΛΙΤΣΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
- ✘ ΤΣΙΡΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

- ✘ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2009

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Καταρχάς, θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας στον επιβλέπων καθηγητή μας κ. Αδαμόπουλο για τον καθοδηγητικό του ρόλο σε όλη τη διάρκεια της έρευνας και της υλοποίησης της εργασίας αυτής, αφού συνέβαλε στα μέγιστα για την επιτυχή έκβαση της όλης προσπάθειας.

Επίσης θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειες μας για την στήριξη και την αγάπη που μας έδωσαν όχι μόνο για να ετοιμάσουμε αυτή την εργασία αλλά και για όλα τα φοιτητικά χρόνια που ήταν δίπλα μας για να επιτύχουμε τελικά την απόκτηση του πτυχίου μας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	02
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	03
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	06
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^Ο ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ - LOGISTICS	
1.1 LOGISTICS - Τι είναι και ποιούς αφορούν	09
1.2 Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας	10
1.3 Logistics	12
1.4 Διάφοροι τομείς των Logistics είναι οι εξής	12
1.5 Τα Logistics αφορούν σε:	13
1.6 BUSINESS LOGISTICS	15
1.7 SYSTEMS LOGISTICS	16
1.8 Τεχνολογίες e- logistics	18
1.9 Οφέλη από τα e-logistics	19
1.10 Αποθήκευση και e-logistics	20
1.11.ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ LOGISTICS	21
1.12 LOGISTICS ΚΑΙ SUPPLY CHAIN MANAGEMENT	22
1.13 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ LOGISTICS	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	
2.1. Η Σπουδαιότητα του κλάδου των μεταφορών στην Ελλάδα	24
2.2. Χαρακτηριστικά κλάδου στην Ελλάδα – Προβλήματα	25
2.3 Ενδείκτες Αειφορίας των Μεταφορών	26

2.4 Γενικές Απαιτήσεις Αειφορίας	27
2.5 Στοιχεία Μεταφορών στην Ελλάδα	28
2.6 Ειδικές Απαιτήσεις Εταιρειών Οδικών Μεταφορών	30
2.7 Προηγμένες Τεχνολογίες στην Υπηρεσία του Κλάδου	30
2.8 LOGISTICS και Ελληνικές επιχειρήσεις	31
2.8.1. ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L - Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος	31
2.8.2 Ελληνική Εταιρεία Logistics	33
2.8.3. LOGISTICS: ΣΥΝΕΧΩΣ ΨΗΛΟΤΕΡΑ!	37
2.9 Συνέδρια & εκθέσεις στην Ελλάδα	42
2.9.1 6η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ «LOGISTICS ΑΠΟΘΗΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» ΣΤΟ ΝΕΟ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «Metropolitan Expo» ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»	42
2.9.2. 5ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ LOGISTICS Στο επίκεντρο οι αποτελεσματικές συνεργασίες στην Εφοδιαστική Αλυσίδα	43
2.10 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	45
2.10.2 Η επιστημονική Έρευνα- μοχλός ανάπτυξης για τις Μεταφορές στην Ελλάδα!	46
2.11. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	47
2.11.1 COSMOCARGO A.E.	47
2.11.2 ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ CAROCCI A.E	50
2.11.3 Supertrans A.E.	52
2.12 ΕΥΦΥΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	
3.1. ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	61

3.2. LOGISTICS WORLD	62
3.3. ELA, the European Logistics Association	62
3.4. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - LOGISTICS – ΤΟΥΡΚΙΑ	67
3.5 Στοιχεία για τις εμπορευματικές μεταφορές και την εφοδιαστική και διοικητική μέριμνα (logistics) στο Μαρόκο.	69
3.6 ΣΥΡΙΑ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	71
3.7 Πρωτοπορεί η ασιατική ναυπηγική βιομηχανία!	73
3.8 LNG: πώς παράγεται και πώς μεταφέρεται;	74
3.9 Ύποπτα 11 εκατομμύρια κοντέινερ θεωρούνται στις Η.Π.Α!	76
3.10 Σε 1,5 χρόνο 50 κοντεϊνερόπλοια ταξινομήθηκαν στον Germanischer Lloyd	77
3.11 Η Κύπρος πρωτοπορεί με την EBB Transport Ltd	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο ΕΡΕΥΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	81
4.2. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	90
4.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	102
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	103

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος των Μεταφορών πρόκειται για έναν από τους σπουδαιότερους παράγοντες της οικονομικής ζωής. Είναι αυτονόητο ότι ένα προϊόν, όσο πολυδάπανη και αν είναι η παραγωγή του, είναι αδύνατο να αποκτήσει κάποια αξία, αν δε μεταφερθεί ως τον καταναλωτή ή αν δε μεταφερθεί ο καταναλωτής κοντά στο αγαθό. Από εδώ πηγάζει και η τεράστια σημασία του κλάδου των μεταφορών. Είναι η βάση της ανταλλαγής και της κυκλοφορίας των αγαθών και χωρίς αυτές δεν υπάρχει οικονομική ζωή.

Η βελτίωση των μέσων μεταφοράς έχει ως συνέπεια τη σημαντική μείωση της περιόδου κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, πράγμα που συνεπάγεται τη γενικότερη μείωση της αξίας τους, επειδή τα έξοδα μεταφοράς αποτελούν μέρος της αξίας του εμπορεύματος. Στο Μεσαίωνα, τα έξοδα μεταφοράς ήταν υπέρογκα. Μέχρι και το 17ο αι. τα θαλάσσια και χερσαία ταξίδια παρέμεναν επικίνδυνα. Σε όλη τη διάρκεια της επικράτησης του φεουδαρχικού τρόπου παραγωγής, η αναρχία και η έλλειψη ασφάλειας στην ύπαιθρο έπαιξαν ανασταλτικό ρόλο στην ανάπτυξη υποτυπώδους δικτύου μεταφορών. Από το 15ο αι. ωστόσο, εμφανίζονται οι ταχυδρομικές άμαξες, που μεταφέρουν πρόσωπα, αποσκευές, ταχυδρομείο και μικρό αριθμό εμπορευμάτων.

Η εφεύρεση των σιδηροτροχιών και των ατμοκίνητων σιδηροδρόμων ήταν τεράστιο ιστορικό βήμα για την ανάπτυξη των μεταφορών. Η ατμομηχανή βασικό στοιχείο της βιομηχανικής επανάστασης, αποδείχτηκε εξαιρετικά χρήσιμη στις μεταφορές, όπου χρησιμοποιήθηκε έντονα μετά το 1820. Ο πρώτος τύπος ατμοκίνητου πλοίου δοκιμάστηκε στο Σηκουάνα το 1803. Στη συνέχεια, μελετήθηκε η χρησιμοποίηση των ατμόπλοιων, όχι μόνο στους ποταμούς, αλλά και στη θάλασσα. Στα 1825 πολλές ολλανδικές και γερμανικές εταιρίες οργάνωσαν θαλάσσια ταξίδια με ατμόπλοια. Στις θαλάσσιες μεταφορές σύντομα τα ατμοκίνητα πλοία αντικατέστησαν τα πλοία με πανιά. Το ταξίδι Νέα Υόρκη - Αγγλία χρειαζόταν 12 ως 14 ημέρες. Στα 1838 οι Άγγλοι έβαλαν σε λειτουργία τα πλοία μεταλλικής κατασκευής.

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές η επανάσταση ήρθε επίσης με την κατασκευή των ατμομηχανών. Από το 1825 μπήκαν σε λειτουργία τρένα των 90 τόνων με ατμομηχανή βάρους 7 τόνων. Στην αρχή η κατασκευή η παράδοση και γενικότερα η εμπορική εκμετάλλευση των σιδηροτροχιών ήταν στα χέρια της Βρετανίας. Το 1850 υπήρχαν στη Γαλλία 3.000 χλμ. σιδηροτροχιές. Μεγάλο δίκτυο διέθεταν ήδη η Γερμανία και το Βέλγιο. Στη Ρωσία το 1859 το κράτος αναλαμβάνει την κατασκευή της γραμμής Πετρούπολη - Μόσχα. Συνολικά η Ρωσία εκείνη την εποχή δε διαθέτει πάνω από 670 χλμ. σιδηροτροχιές. Στις ΗΠΑ από το 1850 κιάλας υπάρχουν 14.500 χλμ. σιδηροτροχιές.

Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς για τη μείωση των αποστάσεων άσκησε τεράστια επίδραση σ' όλους τους τομείς της οικονομικής ζωής. Η επανάσταση στον τομέα των μεταφορών στα μέσα του 19ου αι. επέτρεψε στην αγροτική οικονομία να βρει νέες αγορές, οι πόλεις σώθηκαν από τους κινδύνους έλλειψης εφοδιασμού τους σε τρόφιμα, οι

βιομήχανοι συγκέντρωσαν τη μεγάλη παραγωγή και τις εγκαταστάσεις βαριάς βιομηχανίας, γιατί ήταν εξασφαλισμένοι όσον αφορά τον τακτικό εφοδιασμό σε πρώτες ύλες και κάρβουνο.

Τα σιδηροδρομικά δίκτυα απορρόφησαν τεράστιες ποσότητες σιδήρου ξύλου και κάρβουνου. Η βιομηχανική ανάπτυξη είχε ως συνέπεια τη ραγδαία αύξηση του αριθμού της εργατικής τάξης και τη δημιουργία νέων στρωμάτων, όπως οι σιδηροδρομικοί, που ήδη το 1850 φτάνουν στην Αγγλία τις 50.000.

Ο καταμερισμός της εργασίας σε παγκόσμια κλίμακα και η δημιουργία παγκόσμιας αγοράς θα ήταν αδύνατες χωρίς την ανάπτυξη που γνώρισαν οι μεταφορές στο 19ο και στις αρχές του 20ού αι.

Η κατασκευή των σιδηροδρομικών δικτύων της εποχής μας όπως και των υπερατλαντικών πλοίων και των αεροπλάνων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές, προϋποθέτει σημαντικές δαπάνες. Η απόσβεση αυτών των δαπανών γίνεται σε σχετικά μεγάλα χρονικά διαστήματα. Τα έξοδα μεταφοράς περιέχονται στην τιμή των εμπορευμάτων, άσχετα από το στάδιο του συγκεκριμένου βιομηχανικού κύκλου. Αυτό το γεγονός υποχρεώνει το εμπορικό κεφάλαιο να αναζητεί τους καλύτερους και τους πιο συμφέροντες τρόπους μεταφοράς, διακινδυνεύοντας ακόμη και την αύξηση του χρόνου μεταφοράς των εμπορευμάτων. Στα 1933 η τιμή μεταφοράς των δημητριακών κατά χιλιομετρικό τόνο ποικίλλει από 5,50 γαλ. φράγκα για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι 126 γαλ φράγκα για τις χερσαίες. Η τιμή μεταφοράς για το κάρβουνο ποικίλλει από 3,5 γαλ. φράγκα ως 107 γαλ. φράγκα αντίστοιχα και για το πετρέλαιο 4 και 210 γαλ. φράγκα.

Ο εμπορικός ανταγωνισμός προτρέπει το κεφάλαιο να αυξάνει αντί να μειώνει την περίοδο κυκλοφορίας των βαρέων εμπορευμάτων. Από την άλλη οι τεράστιες επενδύσεις κεφαλαίων στον τομέα μεταφορών του πρόσφεραν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά μέσα στην εξελικτική πορεία της βιομηχανίας. Η κατασκευή μέσων μεταφοράς έπαιξε ρόλο-κλειδί για την εξέλιξη της παραγωγής της βαριάς βιομηχανίας. Η συγκέντρωση κεφαλαίων περατώθηκε πληρέστερα και πιο γρήγορα στον τομέα των μεταφορών παρά στους άλλους βιομηχανικούς τομείς. Η πάλη ενάντια στις υψηλές τιμές της μεταφοράς εμπορευμάτων, πάλι που ανέλαβαν άλλοι κλάδοι κεφαλαίου, είχε ως συνέπεια την απορρόφηση του τομέα μεταφορών από βιομηχανικά και τραπεζιτικά τραστ ή και την εθνικοποίησή του. Μόνο το κράτος στάθηκε ικανό να συγκεντρώσει αρκετά κεφάλαια για να μειωθούν σε σημαντικό βαθμό τα έξοδα μεταφοράς, προς το γενικά συμφέρον της τάξης των κεφαλαιούχων. Το μικρομεσαίο κεφάλαιο εμφανίζεται σήμερα μόνο στον τομέα των χερσαίων μεταφορών με αυτοκίνητα. Στις θαλάσσιες μεταφορές αφήνεται μια μεγαλύτερη ελευθερία στην ατομική πρωτοβουλία, γιατί η ευχέρεια του συναγωνισμού στον τομέα αυτό προσαρμόζεται στον τύπο μεγάλης ιδιωτικής επιχείρησης.

Η ιδιομορφία που παρουσιάζει ο τομέας των μεταφορών βρίσκεται στο γεγονός ότι από τη διάρθρωσή του και από τον τρόπο που ασκούν τον έλεγχο τους στον τομέα αυτόν οι διάφορες οικονομικές ομάδες εξαρτάται η ίδια η βάση της οικονομίας. Η αρτιότητα του δικτύου συγκοινωνιών - μεταφορών κάθε χώρας αποτελεί την πιο ασφαλή ένδειξη για το μέτρο της ανάπτυξής της, γι' αυτό και το ποιος στην ουσία ελέγχει το δίκτυο μιας χώρας,

είναι δείκτης του ποιος ελέγχει και το σύνολο της οικονομίας της. Εξαιτίας του καθοριστικού ρόλου που παίζουν οι μεταφορές και οι επικοινωνίες στην εξέλιξη της όλης οικονομικής διαδικασίας, αναπτύχθηκε και η γενική τάση να υπάγονται στον έλεγχο κρατικών μονοπωλίων. Ως τμήμα της γενικής οικονομικής υποδομής μιας χώρας, γίνεται προσπάθεια ο τομέας των μεταφορών να παραμένει έξω από το γενικό κύκλο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Και στις περιπτώσεις εκείνες που οι μεταφορές δεν έχουν κρατικοποιηθεί, το κράτος ελέγχει την οικονομική πολιτική των ιδιωτικών μεταφορικών επιχειρήσεων, που δρουν αφού τους παραχωρήσει το Δημόσιο κάποιο συγκεκριμένο τομέα εκμετάλλευσης.

Η κρατική πολιτική των μεταφορών στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του κόστους και των τιμών παροχής των αντίστοιχων υπηρεσιών του κλάδου. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν δεν είναι δυνατός ο παραπέρα περιορισμός του κόστους, το κράτος επιδοτεί τα τιμολόγια προς όφελος εκείνων που χρησιμοποιούν τα μεταφορικά μέσα. Ο μόνος ωστόσο, στόχος του κρατικού παρεμβατισμού στον τομέα των μεταφορών δεν είναι ο περιορισμός του τελικού κόστους των προϊόντων. Πολλές φορές επιδιώκεται η κατάκτηση ειδικότερων στόχων στον τομέα της προστασίας της εθνικής οικονομίας και της ενίσχυσης της συναγωνιστικότητας των εθνικών προϊόντων απέναντι στα ξένα. Γι' αυτό το λόγο είναι συχνές οι περιπτώσεις πριμοδότησης ή επιδότησης της μεταφοράς προϊόντων που εξάγονται σε ξένες χώρες, ενώ πολύ σπάνια παίρνονται τέτοιου είδους κρατικά μέτρα στον τομέα των εισαγωγών.

Όσον αφορά τώρα την τεχνολογία των μεταφορών παρατηρούνται τα εξής: όπως η βιομηχανία ακολουθεί νομοτελειακά την εξέλιξη στις μεγάλες παραγωγικές μονάδες, έτσι και η οργάνωση των μεταφορών γίνεται όλο και σε μεγαλύτερη βάση και μπαίνουν στο μεταφορικό κύκλωμα όλο και μεγαλύτερες μεταφορικές μονάδες. Έτσι, ενώ πριν από το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο χρησιμοποιούταν συνήθως το φορτηγό αυτοκίνητο του ενός τόνου, σήμερα χρησιμοποιούνται τα φορτηγά 20 - 25 τόνων κατά μέσο όρο. Το ίδιο συνέβη και με τους σιδηροδρόμους, που ξεπερνούν σήμερα τους 10.000 τόνους και με τα φορτηγά πλοία, που φτάνουν τους 150.000 και τους 200.000 τόνους.

Στην παρακάτω εργασία θα αναλύσουμε τον κλάδο των μεταφορών τόσο στο Ελληνικό αλλά και Διεθνή προσκήνιο μέσα από άρθρα και μελέτες, καθώς και την επιστήμη των logistics αλλά και της εφοδιαστικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ - LOGISTICS

1.1. LOGISTICS - Τι είναι και ποιούς αφορούν

Ο όρος logistics αποτελεί πολυσήμαντη και πολυσύνθετη έννοια, καλύπτοντας μια τεράστια γκάμα διαδικασιών σχεδιασμού, υλοποίησης και ελέγχου στο επιχειρηματικό πεδίο. Τα βασικά στοιχεία που συνυφαίνουν τα logistics είναι η διοίκηση και ο στρατηγικός σχεδιασμός της επιχείρησης, η βέλτιστη αξιοποίηση των έμψυχων (ανθρώπινων) και των άψυχων (υλικών) πόρων της, η παραγωγή, η αποθήκευση και η διανομή των αγαθών, από την πρώτη ύλη μέχρι το έτοιμο προϊόν και από την παραγωγή στο ράφι. Θεωρητικά τα logistics εξυπηρετούν την κερδοφορία μιας επιχείρησης, εξασφαλίζοντας τη συνεχή διαθεσιμότητα των προϊόντων και των λοιπών πόρων της, επιτρέποντας παράλληλα την ομαλή ροή επιτέλεσης των διαδικασιών που αναφέρθηκαν παραπάνω.

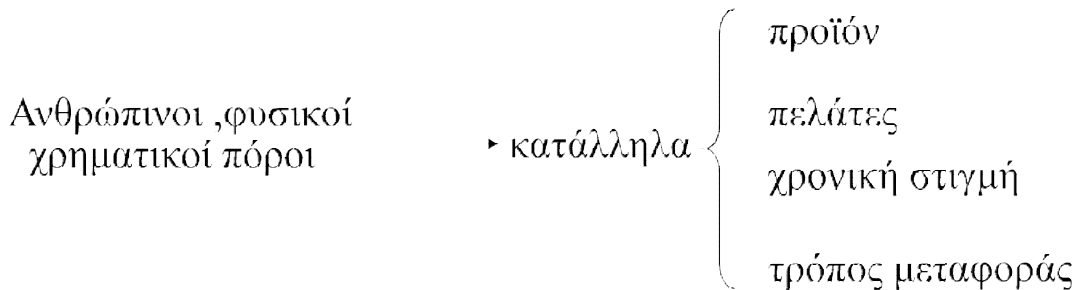
Τα logistics αποσκοπούν στην παραγωγή προϊόντων με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος, στη διατήρηση των προϊόντων με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, στην πλήρη αξιοποίηση των υλικών μέσων της επιχείρησης, στη μεταφορά των προϊόντων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και τις μικρότερες δυνατές καθυστερήσεις και τελικά στην επίτευξη κερδοφορίας και οικονομίας κλίμακας για την επιχείρηση.

Αν και αφορούν σε κάθε είδους επιχειρηματικό τομέα και κάθε είδους επιχείρηση, εκεί που βρίσκουν κατεξοχήν πρόσφορο έδαφος εφαρμογής είναι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική αλυσίδα (εμπορικές, μεταφορικές, παραγωγικές, εταιρίες αποθήκευσης κ.ά.), ανεξαρτήτως του τομέα της οικονομίας στον οποίο ανήκουν. Ο όρος "εφοδιαστική αλυσίδα" περιγράφει το πλέγμα διαδικασιών που απαιτούνται ώστε ένα προϊόν να περάσει από τη φάση της παραγωγής στη φάση της κατανάλωσης. Μεταξύ των διαδικασιών αυτών ξεχωρίζει η παραγωγή, η τυποποίηση, η αποθήκευση, η διακίνηση και η διάθεση του προϊόντος.

Όπως διαφαίνεται από τα παραπάνω, logistics και εφοδιαστική αλυσίδα συνδέονται άρρηκτα. Η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί το βασικότερο πεδίο εφαρμογής των logistics, τα οποία αποτελούν το βασικότερο ζητούμενο για την ορθολογικοποίηση και την επιτυχία των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα logistics απαντούν στο πώς πρέπει να οργανωθούν οι διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας - π.χ. πώς πρέπει να γίνεται η διακίνηση των προϊόντων, με τι συχνότητα πρέπει να εκτελούνται οι παραδόσεις, μέσω ποιου δρομολογίου κ.λπ.

Τα τελευταία χρόνια, νέες και καινοτόμες ψηφιακές τεχνολογίες έχουν εισέλθει στο χώρο των logistics και έχουν επιφέρει θεαματικές αλλαγές: εκεί που η απογραφή της αποθήκης

απαιτούσε μολύβι, χαρτί και αρκετό χρόνο, τώρα πραγματοποιείται αυτόματα μέσω φορητών τερματικών (σκάνερ) και ηλεκτρονικών υπολογιστών. Η κακή οργάνωση της αποθήκης, ο ανεφοδιασμός χωρίς πρόγραμμα και σύστημα και τόσα άλλα αρνητικά, έχουν δώσει τη θέση τους σε ολοκληρωμένα συστήματα υψηλής ευφυΐας και αποτελεσματικότητας.



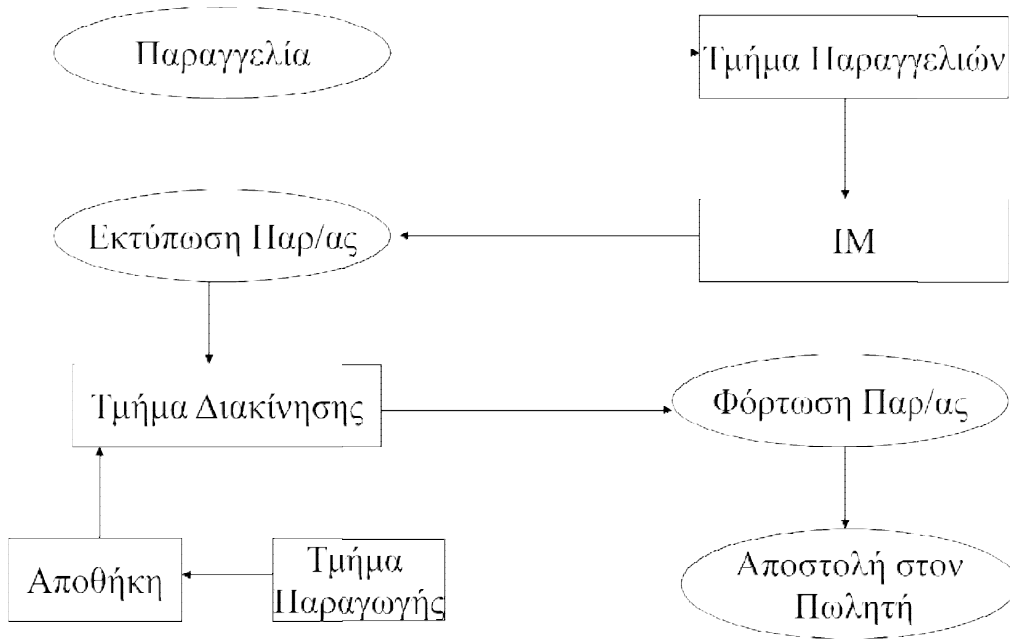
Εξυπηρέτηση πελατών , μεταφορά/έλεγχος αποθ.,επεξεργασία
παραγλιών , αποθήκευση , εφοδιασμός, συσκευασία,
χρονικός προγραμματισμός παραγωγής

1.2 Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας

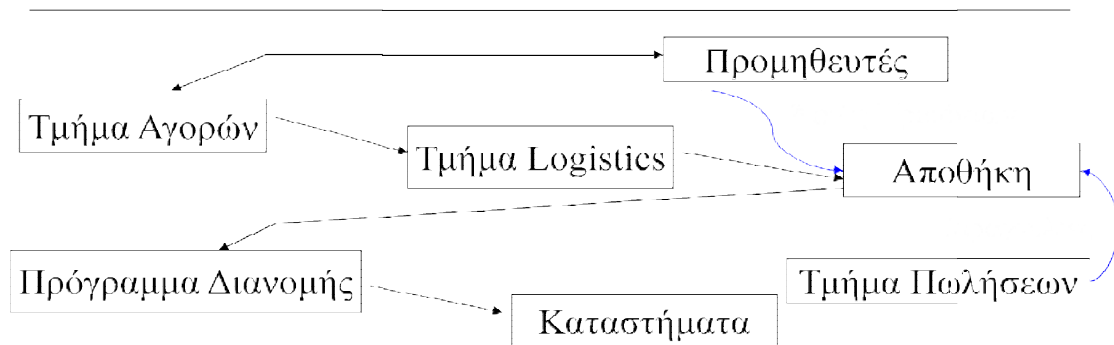
Η Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας αναφέρεται στο σχεδιασμό και τη διαχείριση όλων των ενεργειών-δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις διαδικασίες προμήθειας, την παραγωγή-μεταποίηση και όλες τις δραστηριότητες της διανομής. Επιπλέον, συμπεριλαμβάνει το συντονισμό και τη συνεργασία με όλους τους εταίρους του καναλιού εφοδιασμού, πού μπορεί να είναι προμηθευτές, μεσάζοντες, εταιρείες παροχής υπηρεσιών Third Party Logistics (3PL) και πελάτες.

Κατ' ουσία, η Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας ενοποιεί και ολοκληρώνει το σχεδιασμό, τις προμήθειες, την παραγωγή, την αποθήκευση, τη μεταφορά και τις πωλήσεις τόσο μέσα στις επιχειρήσεις όσο και μεταξύ αυτών. Ο αντικειμενικός λοιπόν σκοπός της Διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι η αύξηση της συνολικής κερδοφορίας κατά μήκος της αλυσίδας που συνεπάγεται την αύξηση της κερδοφορίας όλων των εταίρων της. Αυτό επιτυγχάνεται με την κατανόηση και ικανοποίηση των πελατειακών αναγκών στον απαιτούμενο χρόνο, και με την προσφορά προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας και ανταγωνιστικού κόστους. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, απαραίτητα χαρακτηριστικά των εφοδιαστικών αλυσίδων που ανταγωνίζονται μέσα στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον είναι η ευελιξία και η ταχεία προσαρμοστικότητα τους στις δυναμικά μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Περιγραφή της Εφοδιαστικής Αλυσίδας



Διαγραμματική Απεικόνιση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας



Πλεονεκτήματα

- ✘ Ευελιξία στην αντιμετώπιση προβλημάτων
- ✘ Συνεχής έλεγχος κόστους & ποιότητας
- ✘ Αποκλειστικό δίκτυο διανομής

Μειονεκτήματα

- ✘ Ανεπαρκής χώρος αποθήκευσης
- ✘ Έλλειψη ευέλικτων και σύγχρονων προγραμμάτων πληροφορικής σε ορισμένες διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας
- ✘ Αδυναμία διανομής προϊόντων αρκετά πρωινές ώρες

1.3 Logistics

Logistics είναι εκείνο το τμήμα της Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας που σχεδιάζει, υλοποιεί και ελέγχει την αποδοτική και αποτελεσματική κανονική και αντίστροφη ροή και αποθήκευση των προϊόντων, υπηρεσιών και των σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης τους έως το σημείο κατανάλωσής τους, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πελατών. Ενδεικτικές περιοχές εφαρμογών των Logistics περιλαμβάνουν τα: Business Logistics, Systems Logistics, Maritime Logistics, Logistics Υγείας, Logistics Στρατού, Περιβαλλοντικά Logistics, City Logistics, Crisis Logistics, Logistics Υπηρεσιών, Agro-logistics και Reverse Logistics.

Τα Logistics βρίσκουν εφαρμογή σε **δύο κυρίως πεδία**.

- ✘ **Το πρώτο πεδίο** είναι η επιχείρηση, η οποία πρέπει να οργανώσει την εισροή, την εσωτερική διακίνηση και την εκροή υλικών και προϊόντων κατά τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε να εξασφαλίζει τη μέγιστη ικανοποίηση των πελατών της.
- ✘ **Το δεύτερο πεδίο** είναι η εφοδιαστική αλυσίδα, η οποία αποτελείται από όλες εκείνες τις επιχειρήσεις και οργανισμούς που είναι απαραίτητοι έτσι ώστε ένα προϊόν, από πρώτες ύλες να καταλήξει στον τελικό πελάτη. Η αποτελεσματική οργάνωση και διοίκηση της ροής προϊόντων και πληροφοριών σε αυτήν την αλυσίδα αποτελεί επιτακτική ανάγκη σε μία παγκοσμιοποιημένη και ψηφιακή οικονομία, όπου ο ανταγωνισμός από ατομικός (επιχείρηση εναντίον επιχείρησης) γίνεται συλλογικός (εφοδιαστική αλυσίδα εναντίον εφοδιαστικής αλυσίδας).

1.4 Διάφοροι τομείς των Logistics είναι οι εξής:

- ✘ Business Logistics
- ✘ Systems Logistics
- ✘ Defense Logistics
- ✘ Crisis Logistics
- ✘ Supply Chain Management
- ✘ Environmental Logistics
- ✘ Logistics in Services
- ✘ Logistics Information Systems



ΕΙΚΟΝΑ 1.1 ΦΟΡΤΗΓΟ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.5 Τα Logistics αφορούν σε:

Απαιτήσεις:

Οι δραστηριότητες των Logistics εμπλέκονται με την ανάλυση, σύνθεση και καθορισμό των πόρων που απαιτούνται να επιτύχουμε ένα σκοπό ή να φέρουμε σε πέρας μία επιχείρηση κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες. Ο συνολικός στόχος, του να καθορίσουμε απαιτήσεις είναι μία λειτουργία σχεδιασμού που εμπλέκει ταυτόχρονα και την στρατηγική και τα Logistics. Ο καταμερισμός των κυρίων διαθέσιμων πόρων, αν είναι λιγότεροι από τους απαιτούμενους και η αξιολόγηση του αποτελέσματος των ελλείψεων για την επίτευξη των κυρίων στόχων, είναι κύριες ευθύνες της στρατηγικής και όχι λειτουργία των Logistics.

Σχεδιασμό:

Αυτή η λειτουργία περιλαμβάνει όλο το πλάνο του σχεδιασμού μέσα από λεπτομερή σχεδιασμό των προϊόντων, συστημάτων και υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων της ανάπτυξης, δοκιμής και αξιολόγησης του σχεδιασμού. Το Logistics Engineering έχει να κάνει με τον σχεδιασμό του εφοδιασμού και της συντήρησης κάτω από το πρίσμα της αποτελεσματικότητας κόστους, σε αντίθεση του σχεδιασμού της εύκολης παραγωγής ή χρήσης.

Εφοδιασμό:

Αυτή η περιοχή εμπλέκει τον φυσικό εφοδιασμό και διανομή όλων των διαθέσιμων πόρων π.χ. προμήθειες, πρόσληψη και εκπαίδευση Προσωπικού, υποστήριξη παραγωγής, συσκευασία, Διοίκηση Αποθεμάτων, διακίνηση και μεταφορές, ιχνηλασιμότητα προϊόντων, διαδικασία παραγγελιών, αποθήκευση, αποσύρσεις, κ.λ.π. Υπάρχουν λειτουργίες που δημιουργούν 'χρονική και χωροταξική χρησιμότητα' σε αντίθεση με τις λειτουργίες παραγωγής που χρησιμοποιούν 'χρησιμότητα τυποποίησης' και τις λειτουργίες του marketing που δημιουργούν 'χρησιμότητα ιδιοκτησίας'.

Συντήρηση:

Η συντήρηση εκλαμβάνεται ευρέως σαν την διατήρηση των εγκαταστάσεων, προϊόντων, ανθρώπινου δυναμικού, συστημάτων και υπηρεσιών των παραγωγών και χρηστών, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας, διατήρησης και ανάκτησης όλων των διατιθέμενων πόρων.

Πόρους:

Πρώτες ύλες (υλικά), εξοπλισμός εγκαταστάσεις, Προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαίων και πληροφοριών. Τα Logistics συχνά συνδέονται με την διοίκηση των υλικών, όμως οι τεχνικές της διοίκησης των υλικών μπορούν επίσης να εφαρμοσθούν στην διοίκηση του ανθρώπινου δυναμικού, χρημάτων και πληροφοριών.

Οι δραστηριότητες των Logistics συμπληρώνουν και υποστηρίζουν την στρατηγική και την τακτική. Υποστηρίζουν τους στόχους, τα σχέδια και τις επιχειρησιακές δραστηριότητες των συστημάτων. Τα υποστηριζόμενα συστήματα μπορεί να είναι Οργανισμοί ή μεμονωμένα άτομα.

Ο παραπάνω ορισμός των Logistcs δεν δηλώνει ότι τα Logistics προσδιορίζουν τις απαιτήσεις, ούτε ότι είναι μηχανικός σχεδιασμός, ούτε ότι είναι διοίκηση. Δηλώνει μόνο ότι: όταν μία προκαθορισμένη διοίκηση, συγκεκριμένη τεχνική μεθοδολογία και συγκεκριμένες τεχνικές δραστηριότητες, εμπλέκονται με ειδικές λειτουργίες υποστήριξης, τότε ο συνδυασμός των παραγόντων αυτών αποτελεί εφαρμογή των Logistics

Η εφαρμογή των Logistics έχει διαφορετικούς τρόπους δράσης και διαφορετικά αποτελέσματα κατά περίπτωση, που εξαρτώνται από το περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσονται και τους παράγοντες που το επηρεάζουν.

Παράγοντες όπως:

- ✘ Η οικονομική κατάσταση
- ✘ Η πολιτική κατάσταση
- ✘ Το κοινωνικό καθεστώς
- ✘ Το μορφωτικό επίπεδο
- ✘ Το ηθικό περιβάλλον

- ✘ Το τεχνολογικό περιβάλλον
- ✘ Το νομικό καθεστώς
- ✘ Το φυσικό περιβάλλον

Εκείνος όμως ο παράγοντας που έχει την μεγαλύτερη βαρύτητα, είναι ο **ανθρώπινος παράγοντας** και η **ανθρώπινη λογική**, που αν είναι αλόγιστη, μπορεί να έχει σαν αποτέλεσμα όχι μόνο την αποτυχία του οποιουδήποτε εγχειρήματος αλλά και την καταστροφή του ίδιου του ανθρώπου και κατ'επέκταση της ίδιας της φύσης.

1.6 BUSINESS LOGISTICS

Business Logistics είναι η διαδικασία του σχεδιασμού, της υλοποίησης και του ελέγχου της επιτυχημένης (efficient) και της αποτελεσματικής (cost effective) ροής των πάσης φύσεως υλικών, από την πρώτη ύλη μέχρι το τελικό προϊόν, και όλων των σχετιζομένων πληροφοριών, από την πηγή προμήθειας (point of origin) μέχρι τον τελικό καταναλωτή (point of consumption).

Ερμηνεύοντας τον παραπάνω ορισμό διαπιστώνουμε ότι στην σύγχρονη επιχείρηση τα Logistics είναι υπεύθυνα για την διάθεση όλων των κατηγοριών υλικών (από την πρώτη ύλη μέχρι το έτοιμο προϊόν) στην κατάλληλη ποσότητα, ποιότητα, τόπο και χρόνο και στο χαμηλότερο δυνατό κόστος, αξιοποιώντας όλους τους διατιθέμενους πόρους.

Logistics λοιπόν στην σύγχρονη επιχείρηση σημαίνει τις παρακάτω δραστηριότητες:

- ✘ Διανομή των προϊόντων (Physical Distribution) από την επιχείρηση μέχρι τον τελικό καταναλωτή.
- ✘ Υποστήριξη της παραγωγής (Production Support) με όλο το απαιτούμενο στην κάθε φάση υλικό (πρώτες ύλες, ημιέτοιμα προϊόντα, υλικά συσκευασίας κ.λ.π.)
- ✘ Προμήθειες για την απόκτηση όλου του απαραίτητου υλικού για την υλοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Για να υλοποιηθούν οι παραπάνω δραστηριότητες, εμπλέκονται και συνεργάζονται σχεδόν όλα τα τμήματα της σύγχρονης επιχείρησης, δηλαδή αναλυτικότερα και με απλά λόγια σε μία επιχείρηση Logistics σημαίνει:

- ✘ **Μεταφορικά μέσα:** (αριθμός, μέγεθος, είδος κλπ) προκειμένου να μεταφερθεί το προϊόν από και προς την επιχείρηση.
- ✘ **Management Διανομών:** Καθορισμός βελτιστοποιημένων δρομολογίων, χρόνων παράδοσης των προϊόντων κ.λ.π.
- ✘ **Αποθηκευτικοί Χώροι:** Θέση, μέγεθος, εξοπλισμός κλπ.
- ✘ **Αποθέματα:** Καθορισμός ειδών, ύψους αποθεμάτων, σημείων αναπαραγγελίας μοντέλων παρακολούθησης των αποθεμάτων, πολιτικής ελέγχου κλπ.
- ✘ **Ιχνηλασιμότητα:** Υποτύπωση του τι έχουμε διαθέσει που και τι έχουμε

προμηθευτεί από που η υποτύπωση αυτή αποδεικνύεται πολύτιμη σε περιπτώσεις ανακλήσεως προϊόντων.

- ✘ **Προμήθειες:** Επιλογή πηγών προμήθειας, καθορισμός κριτηρίων επιλογής προμηθευτών, καθορισμός πολιτικής ποιότητας πρώτων υλών κλπ.
- ✘ **Προσωπικό:** Απαιτήσεις σε προσωπικό ποσοτικά και ποιοτικά για την υλοποίηση του συγκεκριμένου επιχειρηματικού έργου.
- ✘ **Εκπαίδευση:** Προσδιορισμός και παροχή της απαιτούμενης εκπαίδευσης στο προσωπικό προκειμένου να είναι σε θέση να φέρει σε πέρας με επιτυχία το έργο που του έχει ανατεθεί.
- ✘ **Εγκαταστάσεις:** Προσδιορισμός και απόκτηση όλων των απαραίτητων εγκαταστάσεων που είναι απαραίτητες για την διεκπεραίωση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- ✘ **Τεκμηρίωση:** Ανάπτυξη γραπτών οδηγιών και διαδικασιών για όλες τις δραστηριότητες με τη σύνταξη εγχειριδίων και λοιπών γραπτών οδηγιών που είναι ουσιαστικές για την ορθή διεξαγωγή των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- ✘ **Logistics Information System:** με βάση το οποίο θα επεξεργάζονται και θα αξιοποιούνται όλες οι απαραίτητες για τα Logistics, πληροφορίες.

Είναι προφανές ότι ο βαθμός συσχέτισης και αλληλεπίδρασης των τομέων δράσης των Logistics δηλαδή του physical distribution, της υποστήριξης της παραγωγής και των αγορών/προμηθειών είναι μεγάλος και απαιτεί επιτυχημένη και αποτελεσματική επιχειρηματική δράση και αρμονική συνεργασία των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Ενδεικτικά ,απαιτείται συνεχής συνεργασία με τις Διευθύνσεις Μάρκετινγκ και Παραγωγής ώστε:

- ✘ Να τεθούν τα επίπεδα (όρια) εξυπηρέτησης πελατών.
- ✘ Να καθοριστούν οι ανάγκες των πελατών για την εξυπηρέτησή τους.
- ✘ Να καθοριστούν οι αντιδράσεις των πελατών στην παρεχόμενη εξυπηρέτηση.
- ✘ Να καθορίζονται συγκεντρωτικές ποσότητες για παραγγελίες πρώτων υλών.
- ✘ Να επιτευχθεί συντονισμός του ρυθμού και χρόνου παραγωγής με τις δραστηριότητες Logistics.

1.7 SYSTEMS LOGISTICS

Με τον όρο Systems Logistics ορίζεται το σύνολο των δραστηριοτήτων και ενεργειών συντονισμένης ανάπτυξης όλων των στοιχείων υποστήριξης ενός συστήματος, οι οποίες αρχίζουν από τη φάση της σχεδίασης του συστήματος και ολοκληρώνονται παράλληλα με αυτό, με σκοπό να το διατηρούν διαθέσιμο (available) στο μέγιστο της απόδοσης του (Systems Effectiveness) με ταυτόχρονη μείωση του Συνολικού Κόστους στον προγραμματισμένο Κύκλο Ζωής (Life Cycle Cost)

Το βασικό εργαλείο management με το οποίο γίνεται πράξη η φιλοσοφία της ολοκληρωμένης και αποτελεσματικής υποστήριξης του κάθε συστήματος στον κύκλο ζωής του είναι το Integrated Logistics Support (ILS) που βασίζεται:

Στο **Configuration** του Συστήματος

Στο **μοντέλο Επιχειρησιακής Λειτουργίας** και

Στις **απαιτήσεις σε Logistics**

Οι τομείς υποστήριξης που καλύπτει ένα πρόγραμμα ILS είναι:

- ✘ Συντήρηση. Σωστή και προγραμματισμένη συντήρηση του συστήματος (προληπτική και διορθωτική), προκειμένου να βρίσκεται πάντα σε καλή κατάσταση και σε επιχειρησιακή ετοιμότητα, ώστε να μεγιστοποιείται η αποδοτικότητα και ο ωφέλιμος χρόνος ζωής.
- ✘ Εφοδιασμός. Τα υλικά διαθέσιμα στην σωστή ποσότητα, ποιότητα, τόπο και χρόνο ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία και συντήρηση του συστήματος.
- ✘ Μέσα Ελέγχου και Υποστήριξης. Όλα τα απαραίτητα μέσα ελέγχου και συντήρησης του συστήματος.
- ✘ Physical Distribution-Materials Handling & Storage Equipment. Διάθεση και πλήρης αξιοποίηση όλων των απαραίτητων μέσων για την διατήρηση, αποθήκευση και διακίνηση τόσο του κυρίως συστήματος καθώς και όλων των υποσυστημάτων και απαραίτητων για την υποστήριξη και τη λειτουργία των μέσων και υλικών.
- ✘ Προσωπικό και Εκπαίδευση. Αφορά το απαραίτητο ποσοτικά και ποιοτικά αλλά και κατάλληλο εκπαιδευμένο προσωπικό για την ορθή και απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος.
- ✘ Εγκαταστάσεις. Αφορά τις εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες και πρέπει να είναι διαθέσιμες προκειμένου το σύστημα να λειτουργεί και να συντηρείται στο κατάλληλο περιβάλλον.
- ✘ Τεκμηρίωση. Όλα τα απαραίτητα για το χειρισμό, τη λειτουργία και τη συντήρηση του συστήματος, εγχειρίδια στην κατάλληλη μορφή και όλες τις απαραίτητες σε ποσότητα και ποιότητα πληροφορίες.
- ✘ Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές. Υποστήριξη του συστήματος με Η/Υ στους τομείς λειτουργίας (π.χ. Computer simulation) και υποστήριξης (π.χ. management προσωπικού αποθεμάτων κλπ.)

1.8 Τεχνολογίες e- logistics

Οι ψηφιακές τεχνολογίες που απαντώνται συχνότερα στα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα είναι οι ακόλουθες:

α) Συστήματα πληροφορικής:

Είναι εξειδικευμένες εφαρμογές λογισμικού, που αναλαμβάνουν να εξυπηρετήσουν το σύνολο των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι πιο γνωστές είναι τα συστήματα επιχειρηματικού σχεδιασμού (Enterprise Resource Planning - ERP) και τα πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Execution - SCE). Η συνηθέστερη μορφή των συστημάτων SCE είναι τα προγράμματα διαχείρισης αποθηκών (Warehouse Management System - WMS), τα οποία εν πολλοίς ταυτίζονται με τα συστήματα SCE.

β) Τεχνολογίες αναγνώρισης και κτήσης δεδομένων:

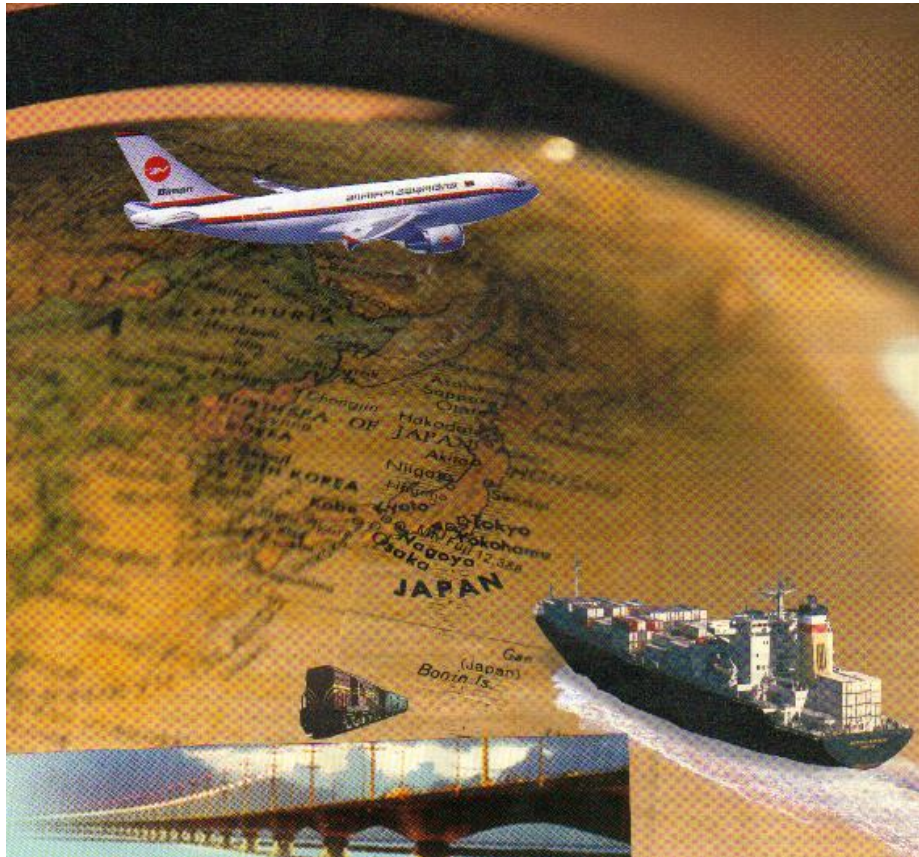
Είναι εξειδικευμένες τεχνολογικές υποδομές (hardware και software), που συλλέγουν την πληροφορία τη στιγμή της δημιουργίας της -σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας, λ.χ. μέσα στην αποθήκη- και τη μεταβιβάζουν στο εκάστοτε πρόγραμμα (λ.χ. WMS) για επεξεργασία. Τέτοιες υποδομές είναι τα φορητά τερματικά χειρός, τα τερματικά περνοφόρων οχημάτων, οι τεχνολογικές λύσεις Αυτόματης Αναγνώρισης και Κτήσης Δεδομένων (Automatic Identification and Data Capture - AIDC), στις οποίες ανήκουν ο γραμμωτός κώδικας (barcode), οι "έξυπνες" κάρτες, τα συστήματα αναγνώρισης χαρακτήρων και οι εφαρμογές ασύρματης αναγνώρισης, ευρύτερα γνωστές με το ακρωνύμιο RFID (Radio Frequency IDentification).

γ) Συστήματα Τηλεματικής:

Είναι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές και αποτελούνται από πολλά μέρη hardware (πομποδέκτες, κεραίες, μικροϋπολογιστές, τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, δορυφόροι) και software (συστήματα GIS, πρωτόκολλα επικοινωνίας), με βασική λειτουργία την καταγραφή της γεωγραφικής θέσης του οχήματος σε πραγματικό χρόνο και την απεικόνισή της σε ηλεκτρονικό υπολογιστή. Χάρη σ' αυτά, ο επιχειρηματίας μπορεί π.χ. να βλέπει ανά πάσα στιγμή πού βρίσκονται τα οχήματα και τα εμπορεύματά του, ενώ οι δυνατότητες σύνδεσης και αξιοποίησης των τεχνολογιών της πρώτης και της δεύτερης κατηγορίας είναι απεριόριστες.

δ) Υποδομές δικτύων:

Ο λόγος για τα ενσύρματα και τα ασύρματα τοπικά δίκτυα, που συνήθως βρίσκονται σε μια αποθήκη εξυπηρετώντας τη μετάδοση των δεδομένων από τις διάφορες φορητές συσκευές, τους υπολογιστές κ.λπ. Τα δίκτυα αυτά αποτελούνται από υπολογιστές, καλωδίωση ή ασύρματα σημεία πρόσβασης (access points).



ΕΙΚΟΝΑ 1.2. ΚΛΑΔΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.9 Οφέλη από τα e-logistics

Τα οφέλη που απορρέουν από την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα είναι σε γενικές γραμμές τα ακόλουθα:

α) Καλύτερη εκμετάλλευση των υλικών (άψυχων) πόρων της επιχείρησης.

Υλικοί πόροι θεωρούνται τα οχήματα, οι αποθηκευτικοί χώροι, ο εξοπλισμός κ.λπ. Για παράδειγμα, η χρήση ενός συστήματος τηλεματικής στα οχήματα της επιχείρησης (διαχείριση στόλου, fleet management) έχει ως αποτέλεσμα πιο οργανωμένες κινήσεις και λιγότερα δρομολόγια. Σχετικά με τον αποθηκευτικό χώρο, ένα σύστημα WMS και η εγκατάσταση κάποιου ασύρματου τοπικού δικτύου έχουν ως αποτέλεσμα αφενός την αξιοποίηση κάθε σπιθαμής της αποθήκης, αφετέρου τη γρηγορότερη επιτέλεση των διαδικασιών μέσα σ' αυτήν. Λόγου χάρη, το σκάνερ διαβάζει το γραμμωτό κώδικα μιας κούτας και στέλνει αυτόματα την πληροφορία (τι περιέχει η κούτα) σε κεντρικό υπολογιστή εφοδιασμένο με σύστημα WMS, μέσω του ασύρματου τοπικού δικτύου.

β) Καλύτερη αξιοποίηση των έμψυχων πόρων της επιχείρησης. Εδώ εντάσσονται όχι μόνο οι εργαζόμενοι αλλά και οι πελάτες, οι προμηθευτές κ.λπ. Για παράδειγμα, ένα σύστημα ERP ή WMS ενημερώνει σχετικά με το ποιοι είναι οι επικερδείς πελάτες,

εξασφαλίζει πολύτιμες εργατοώρες για το προσωπικό και συντελεί στην καλύτερη οργάνωση των εισερχόμενων ροών από τους προμηθευτές. Ο ενδιαφερόμενος δεν χρειάζεται πλέον να ασχολείται με τον έλεγχο του στοκ, αφού αυτό το έχει αναλάβει το ίδιο το σύστημα, η απογραφή αποθήκης γίνεται με το πάτημα ενός κουμπιού, ενώ το ίδιο απαιτείται για να μάθουμε τα έσοδα, τα έξοδα και τα κέρδη για μία ημέρα ή ένα μήνα. Συγχρόνως, γνωρίζει ποια είδη διακινούνται περισσότερο και αναλόγως διαμορφώνει τις παραγγελίες του.

Στο επιχειρηματικό περιβάλλον, όπως αυτό διαμορφώνεται σήμερα, ζητούμενο της διοίκησης δεν είναι ο λεπτομερής έλεγχος κάθε τμήματος της επιχείρησης -καθώς κάτι τέτοιο απαιτεί πολλή ενέργεια και χρόνο- αλλά η αυτοματοποίηση διαδικασιών με τη χρήση τεχνολογικών εργαλείων. Οι τεχνολογίες που εξετάσαμε παρέχουν πλήθος πληροφοριών στη διοίκηση και τα στελέχη της επιχείρησης, ώστε να είναι δυνατή η λήψη ορθών και άμεσων αποφάσεων, καθώς και η χάραξη μακρόπνοης αναπτυξιακής στρατηγικής.

1.10 Αποθήκευση και e-logistics

Η αποθήκη είναι η "καρδιά" των logistics, ή όπως είπε κάποιος θεωρητικός, "αν τα logistics ήταν χώρα, τότε σίγουρα η πρωτεύουσά της θα ήταν η αποθήκη", υποδηλώνοντας την κομβική σημασία που έχουν οι αποθήκες και η αποθήκευση γενικά για τα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα. Ας δούμε, όμως, πως ρέει ο χρόνος σε μια σύγχρονη αποθήκη όπου χρησιμοποιούνται οι τεχνολογίες e-logistics, τις οποίες παρουσιάσαμε παραπάνω.

Κατ' αρχάς, κάθε προϊόν που βρίσκεται στο ράφι της αποθήκης διαθέτει ένα μοναδικό κωδικό αριθμό, ο οποίος αναπαρίσταται με μια σειρά από μαύρες γραμμές. Πρόκειται για το λεγόμενο γραμμωτό κώδικα ή barcode Ένας υπολογιστής μπορεί να "θυμάται" όλα τα είδη που υπάρχουν μέσα στην αποθήκη -όσο τεράστια κι αν είναι- και να γνωρίζει την ακριβή ποσότητα για το καθένα από αυτά, αρκεί να τον ενημερώνουμε κάθε φορά που ένα προϊόν εισέρχεται ή εξέρχεται. Η ενημέρωση αυτή γίνεται μέσω ενός σαρωτή γραμμωτού κώδικα, ο οποίος διαβάζει "πίσω από τις γραμμές" και μεταφέρει στον υπολογιστή την πληροφορία που υπάρχει στο barcode.

Η πληροφορία φθάνει στον υπολογιστή ενσύρματα ή ασύρματα μέσω των αντίστοιχων δικτύων και καταχωρείται σε κάποιο πρόγραμμα λογισμικού (ERP, WMS, SCE) που έχει αναλάβει την καταγραφή και ανάλυση των κινήσεων της αποθήκης. Το πρόγραμμα συλλέγει τα δεδομένα και είναι ικανό να δώσει απαντήσεις σε πλήθος ερωτημάτων. Να σημειώσουμε εδώ, ότι το barcode της συσκευασίας (ή ετικέτα RFID) δίνει πληροφορίες και για την ποσότητα που αυτή περιλαμβάνει, κατά συνέπεια δεν χρειάζεται να "διαβάσουμε" κάθε προϊόν χωριστά. Η ανάγνωση μπορεί να γίνεται απευθείας από την κούτα ή κάποια άλλη μεγαλύτερη συσκευασία.

Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και τη στιγμή που αγοράζεται ένα προϊόν, περνάει δηλαδή από το σαρωτή barcode του ταμείου: αυτόματα καταγράφεται και μεταφέρεται στον

υπολογιστή η συγκεκριμένη ενέργεια, η πώληση δηλαδή του προϊόντος, το οποίο αφαιρείται από το στοκ της αποθήκης, ενώ ανάλογα με την εφαρμογή λογισμικού, είναι δυνατόν μόλις το στοκ φθάσει σε κρίσιμο σημείο, ο υπολογιστής να ενημερώνει τον επιχειρηματία (είτε μέσω της οθόνης του είτε μέσω μιας εκτύπωσης) ότι πρέπει να παραγγείλει άμεσα τα προϊόντα που πρόκειται σύντομα να εξαντληθούν. Παράλληλα, ανάγνωση με το barcode scanner κάνουμε και στα προϊόντα που φέρνει ο προμηθευτής, έτσι ώστε να προστίθενται αντίστοιχα στο στοκ.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι στο χώρο της αποθήκης η παρουσία των e-logistics εντοπίζεται σε συστήματα συλλογής και κτήσης δεδομένων, σε εφαρμογές λογισμικού και σε υποδομές ενσύρματων ή ασύρματων τοπικών δικτύων, μέσω των οποίων μεταφέρονται τα δεδομένα. Δεν είναι όμως μόνο αυτά.

Τα συστήματα τηλεματικής μπορούν επίσης να συνδέονται (ασύρματα) με τα συστήματα αποθήκευσης (WMS) και μέσω εκείνων να μεταφέρονται κρίσιμα δεδομένα που αφορούν στις παραγγελίες, τους πελάτες, τα αποθέματα, τις παραδόσεις, και στη συνέχεια να αναλύονται από τα προγράμματα του είδους. Επιπλέον, είναι δυνατόν τα συστήματα της αποθήκης να βρίσκονται συνδεδεμένα με τα συστήματα των συνεργατών (λ.χ. των προμηθευτών) και κάθε φορά που υπάρχει κάποια έλλειψη στην αποθήκη, ο προμηθευτής να ενημερώνεται αυτόματα από το σύστημα και να αναπληρώνει το στοκ. Στο άμεσο μέλλον, οι σύγχρονες τεχνολογίες υπόσχονται ότι η ανθρώπινη παρέμβαση θα ελαχιστοποιηθεί ακόμα περισσότερο, καθώς προϊόντα και μηχανές θα επικοινωνούν απευθείας μεταξύ τους και μέσω του Internet.

Το παράδειγμα της αποθήκης είναι χαρακτηριστικό για το πώς διαφορετικές τεχνολογικές υποδομές συνεργάζονται για να επιτελέσουν πληθώρα εργασιών, από την καταγραφή, τον ποσοτικό και ποιοτικό έλεγχο του στοκ μέχρι την ανάλυση των δεδομένων και τη χάραξη στρατηγικής για τις πωλήσεις, τον ανεφοδιασμό, τη διακίνηση των προϊόντων κ.ά.

1.11.ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ LOGISTICS

Κυρίαρχη αλλαγή στο επιχειρηματικό περιβάλλον στις τελευταίες δεκαετίες αποτελεί η παγκοσμιοποίηση (οικονομικές, παραγωγικές, χρηματοοικονομικές δράσεις μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών σημείων). Αυτό συνεπάγεται πλεονεκτήματα, όπως προμήθεια πόρων από πολλούς προμηθευτές που προσφέρουν καλύτερα ή φθηνότερα προϊόντα, και άνοιγμα σε νέες αγορές.

Από την άλλη μεριά, όμως, η παγκοσμιοποίηση δημιουργεί προκλήσεις γιατί οι μονάδες είναι πιο απομακρυσμένες, καθιστώντας το δίκτυο πιο εκτενές και πολύπλοκο, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονται η συνεργασία και ο συντονισμός. Δημιουργείται μια αντίθεση ανάμεσα στην παγκοσμιοποίηση και στην υιοθέτηση διαδικασιών άμεσης εξυπηρέτησης (ανταποκρισιμότητα), επειδή η παγκοσμιοποίηση οδηγεί σε αύξηση των χρόνων παράδοσης και των επιπέδων των αποθεμάτων, λόγω της απόστασης και της πολυπλοκότητας του δικτύου, ενώ η φιλοσοφία just-in-time απαιτεί μείωση των χρόνων

παράδοσης και απαλοιφή των μη αναγκαίων αποθεμάτων και διαδικασιών. Η αντίθεση αυτή αποτελεί πρόκληση για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των Logistics. Τυπικές αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν στα πλαίσια αυτά περιλαμβάνουν:

- ✘ Παγκόσμια προμήθεια (από πολλές πηγές).
- ✘ Παγκόσμια παραγωγή (σε πολλά σημεία).
- ✘ Συγκέντρωση αποθεμάτων (σε λίγα σημεία).
- ✘ Συγκέντρωση πληροφορίας (για καλύτερο συντονισμό).



ΕΙΚΟΝΑ 1.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.12 LOGISTICS ΚΑΙ SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

Υπάρχει μία σύγχυση σχετικά με το περιεχόμενο και τη σχέση μεταξύ των εννοιών supply chain (management) και logistics. Αυτό οφείλεται στην οπτική γωνία και τα ενδιαφέροντα των εμπλεκομένων. Μερικοί θεωρούν ότι ο όρος supply chain αποτελεί συνώνυμο του όρου logistics. Οι Levi Simchi, D. Kaminsky Ph. και Simchi-Levi (Designing and Managing the Supply Chain, McGraw Hill, 2000) δεν διακρίνουν καμία διαφορά μεταξύ των logistics και supply chain management. Άλλοι, όπως το Council of Logistics Management (CLM) και οι Alan Rushton, John Oxley and Phil Croucher (The Handbook of Logistics and Distribution Management, Kogan, 2000) θεωρούν ότι τα logistics αποτελούν τμήμα (υποσύνολο) των διαδικασιών σε μια εφοδιαστική αλυσίδα.

Οι διαφορετικές απόψεις οφείλονται στο ότι διαφορετικές επιχειρήσεις -ακόμη και διευθυντές στην ίδια επιχείρηση έχουν διαφορετικές απόψεις και πρότυπα σχετικά με το

περιεχόμενο του όρου supply chain. Δεν υπάρχει σωστή και λάθος αντίληψη της έννοιας supply chain management-logistics γιατί η σωστή αντίληψη δεν είναι στατική, αλλά αλλάζει με το χρόνο, καθώς αλλάζουν οι συνθήκες και εντείνεται ο ανταγωνισμός. Το απόφθεγμα του Francis J. Quinn (Editor, Supply Chain Management Review), συνοψίζει αυτή τη συνεχή μετάλλαξη των εννοιών και του περιεχομένου τους: οι υπεύθυνοι διακίνησης (traffic managers) έγιναν διευθυντές διανομών (physical distribution managers) στη συνέχεια μεταλλάχθηκαν σε logistics managers, για να καταλήξουν σε διευθυντές διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (supply chain managers).

1.13 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΜΕΣΩ ΤΩΝ LOGISTICS

Η άποψη που υπήρχε για τα logistics έχει αλλάξει δραστικά τα τελευταία χρόνια. Από την αρχική άποψη ότι πρόκειται για αναγκαίο κακό που επισυνάπτει κόστος, γίνεται ολοένα και πιο αντιληπτό ότι αν η μετακίνηση και η αποθήκευση συνεπάγονται κάποιο κόστος, εντούτοις τα logistics προσθέτουν αξία σε ένα προϊόν και στην επιχείρηση γενικότερα. Οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται είτε βάσει της τιμής (cost leader), είτε βάσει της διαφοροποίησης/εξυπηρέτησης (service leader), είτε βάσει και των δύο. Για την επίτευξη κάθε στόχου τα logistics μπορούν να συνεισφέρουν με πολλούς τρόπους.

Όταν μια επιχείρηση ανταγωνίζεται βάσει του κόστους, τα logistics συνεισφέρουν στην κατεύθυνση αυτή μέσω της αύξησης του βαθμού χρησιμοποίησης των παραγωγικών και μεταφορικών πόρων και μέσω της μείωσης των διατηρούμενων αποθεμάτων. Όταν μια επιχείρηση ανταγωνίζεται βάσει της διαφοροποίησης-εξυπηρέτησης, τα logistics συνεισφέρουν στην κατεύθυνση αυτή μέσω της αύξησης της διάθεσης (πολλά κανάλια διανομής- διάθεσης), μέσω της αύξησης της ανταποκρισιμότητας, της αξιοπιστίας της παράδοσης και της διάθεσης εξειδικευμένης ανά πελάτη εξυπηρέτησης. Συνοψίζοντας, τα logistics αποτελούν εργαλείο ανάδειξης συγκριτικού πλεονεκτήματος και μέσο επίτευξης στρατηγικών στόχων, προσθέτοντας σε αξία παρά σε κόστος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

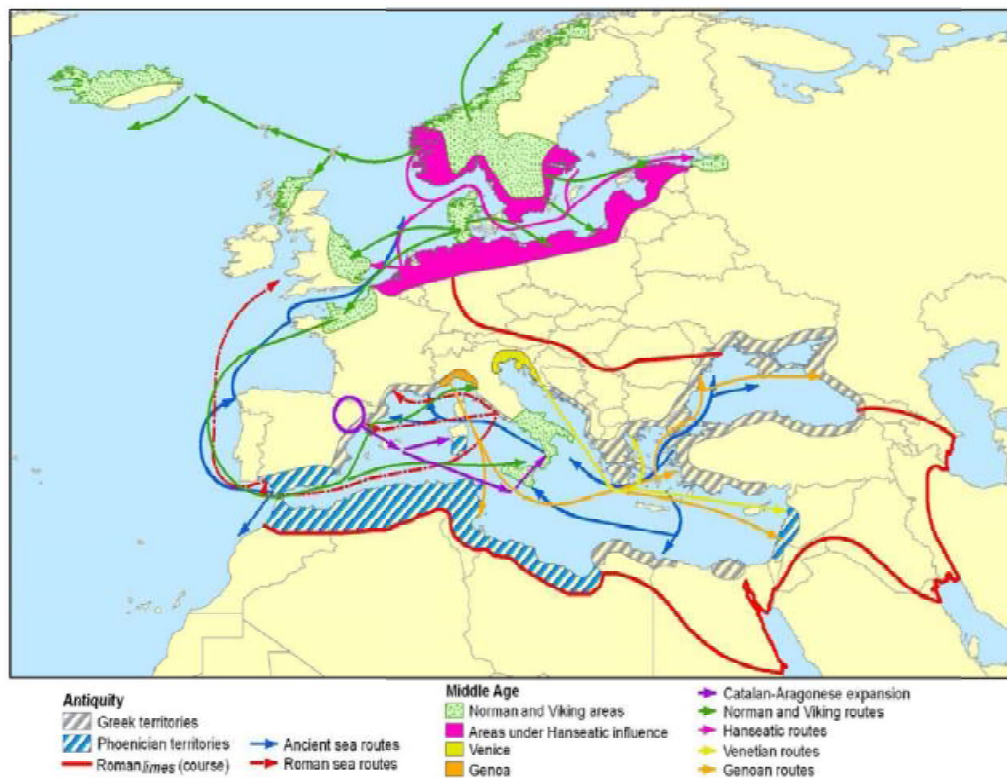
Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1. Η Σπουδαιότητα του κλάδου των μεταφορών στην Ελλάδα

Ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί κλάδο σημαντικής σπουδαιότητας, σε Ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδος στην θέση τεσσάρων μεγάλων γεωγραφικών περιοχών αυξημένης ή αυξανόμενης σπουδαιότητας καθιστούν την Ελλάδα χώρα – κόμβο στο χώρο των διεθνών μεταφορών :

- ✘ Της ΕΕ προς δυσμάς
- ✘ Της Ανατολικής Ευρώπης προς βορρά
- ✘ Της Τουρκίας προς ανατολάς
- ✘ Του Αραβικού κόσμου προς νότο

Αναμφισβήτητα η θέση της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος είναι ιδιαίτερος σημαντική όσον αφορά τον κλάδο αυτόν, καθώς η Πάτρα αποτελεί τον κύριο λιμένα της Ελλάδος προς την Δυτική Ευρώπη και την απόληξη του άξονος της Αδριατικής που συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία και κατ' επέκταση με την Δυτική



ΕΙΚΟΝΑ 2.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.2. Χαρακτηριστικά κλάδου στην Ελλάδα – Προβλήματα

- ✘ Κατακερματισμός σε πολλές μικρές επιχειρήσεις (1-2 οχήματα)
- ✘ Διάνυση μεγάλων αποστάσεων χωρίς φορτίο (*κενά χλμ*)
- ✘ Αδυναμία (γραπτής και συχνά όχι μόνον) επικοινωνίας με τους μεταφορείς
- ✘ Ανεπαρκής έλεγχος οδηγών για τις πιο μεγάλες επιχειρήσεις
- ✘ Αδυναμία αξιόπιστου εντοπισμού των οχημάτων από τους ενδιαφερόμενους φορείς
- ✘ Αδιαφάνεια και αδυναμία ελέγχου από την πλευρά των εμπλεκόμενων μερών, όσον αφορά την θέση και την κατάσταση κάθε φορτίου
- ✘ Καθυστερήσεις δρομολογίων πλοίων
- ✘ Κενές θέσεις
- ✘ Μεγάλος χρόνος αναμονής στο λιμάνι
- ✘ Απώλεια αξιοπιστίας και εσόδων για τις ναυτιλιακές εταιρείες
- ✘ Νέος εξοπλισμός (άξονας Αδριατικής)
- ✘ Υψηλή ανταγωνιστική θέση (άξονας Αδριατικής)

2.3 Ενδείκτες Αειφορίας των Μεταφορών

- **Προσιτότητα**
 - Η προσιτότητα σχετικά με την μεταφορά αγαθών αντικατοπτρίζει την ευκολία ή δυσκολία που ένας αποστολέας ή παραλήπτης αντιμετωπίζει στη χρήση μεταφορικών υπηρεσιών. Έτσι θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν την καθυστέρηση μεταξύ μιας αίτησης μεταφορικής υπηρεσίας και της λήψης της, καθώς και την απόσταση που πρέπει να διανυθεί από τον αποστολέα ή τον παραλήπτη για να παραδώσει ή να παραλάβει τα αγαθά αντιστοίχως.
- **Απαιτούμενη Οικονομική Δαπάνη**
 - Ολικά κόστη επιμελητείας ανά μονάδα (βάρος ή αξία) μετακινούμενη ανά μονάδα απόστασης. Εναλλακτικά ορίζεται ως το μερίδιο της αξίας των αγαθών που αναπαριστά όλα τα κόστη επιμελητείας που συνδέονται με την παραγωγή τους και την παράδοσή τους στους τελικούς χρήστες / καταναλωτές.
- **Χρόνος Ταξιδιού**
 - Μέσος χρόνος από την αφετηρία ως τον προορισμό που απαιτείται για την αποστολή.
- **Αξιοπιστία**
 - Διακύμανση στο χρόνο μεταφοράς μεταξύ αφετηρίας και προορισμού για μια τυπική αποστολή εμπορευμάτων διαφορετικών τύπων.
- **Ασφάλεια – Απουσία Κινδύνου (Safety)**
 - Η πιθανότητα ότι μία συγκεκριμένη παρτίδα εμπορευμάτων θα καταστραφεί ή θα πάθει ζημιά και η συνολική αξία κατεστραμμένων αγαθών ή αγαθών που έχουν πάθει ζημιά κατά τη μεταφορά τους.
- **Ασφάλεια – Επιτήρηση (Security)**
 - Η πιθανότητα ότι μία συγκεκριμένη παρτίδα εμπορευμάτων θα κλαπεί ή θα καταστραφεί ή θα υποστεί μικροκλοπές. Για την κοινωνία, η συνολική αξία αγαθών που έχουν χαθεί ή καταστραφεί από τέτοιες αιτίες.
- **Εκπομπές Αερίων σχετιζόμενων με το Φαινόμενο του Θερμοκηπίου**
 - Ο ενδείκτης ορίζεται ως οι εκπομπές αερίων σχετιζόμενων με το φαινόμενο του θερμοκηπίου ανά μονάδα χρόνου μετρημένων σε ισοδύναμους τόνους διοξειδίου του άνθρακος.
- **Επιπτώσεις στο περιβάλλον και το δημόσιο συμφέρον**
 - **Συμβατικές εκπομπές:** Εκπομπές NOx, CO, σωματιδίων, μη καμμένων υδρογονανθράκων και μολύβδου ανά μονάδα χρόνου.
 - **Επίπτωση στα Οικοσυστήματα:** Επιπτώσεις του κλάδου των μεταφορών στα οικοσυστήματα (π.χ. φυσικό περιβάλλον, υγρότοποι) και τις χρήσεις γης.
 - **Θόρυβος:** Ο αριθμός ατόμων (ή ποσοστό πληθυσμού) που εκτίθεται σε διάφορα επίπεδα θορύβου σχετιζόμενα με μεταφορές ανά χρονική περίοδο.
- **Χρήση Πόρων**

- **Χρήση Ενέργειας σχετιζόμενη με τις μεταφορές:** Συνολική χρήση καυσίμων στις μεταφορές. Σχετικά με την ενεργειακή ασφάλεια, το ποσοστό ενεργειακών αποθεμάτων μιας περιοχής που εισέρχεται στην περιοχή από άλλες περιοχές ή «μη-ασφαλείς» πηγές.
 - **Χρήση γης:** Το μερίδιο έκτασης γης που χρησιμοποιείται για μεταφορικές δραστηριότητες.
 - **Χρήση Πρώτων Υλών:** Συνολικός όγκος πρώτων υλών που χρησιμοποιούνται από τον τομέα των μεταφορών. Συνολικό μερίδιο του τομέα των μεταφορών στις χρησιμοποιούμενες πρώτες ύλες. Πραγματικά ποσοστά ανακύκλωσης.
- **Αίσθημα Δικαιοσύνης**
 - Οι παραπάνω ενδείκτες αποτελούν μέσες τιμές και δεν λαμβάνουν συνήθως υπ’ όψιν την κατανομή των τιμών των ενδεικτών σε υποπεριοχές ή μεταξύ ατόμων με διαφορετικά χαρακτηριστικά (εισόδημα, ηλικία, εθνικότητα). Έτσι απαιτείται η κατανομή των ενδεικτών αειφορίας μεταξύ διαφορετικών πληθυσμιακών ομάδων.
 - **Επίπτωση σε Δημόσια Έσοδα και Δαπάνες**
 - Το επίπεδο και η επένδυση δημοσίου κεφαλαίου και λειτουργικών δαπανών για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών και δημιουργία μεταφορικής υποδομής. Περιλαμβάνονται δημόσιες επενδύσεις, έσοδα / τέλη που εισπράττονται από την κυβέρνηση για μεταφορικές λειτουργίες.
 - **Εσωτερικός Βαθμός Αποδόσεως Ιδιωτικών Επιχειρήσεων**
 - Η απόδοση των επενδύσεων ιδιωτικών επιχειρήσεων που παρέχουν συγκεκριμένες μεταφορικές υπηρεσίες περιλαμβάνει κόστη (κεφαλαίου και λειτουργικά), ιδιωτικά έσοδα, δημόσια έσοδα και κόστη που προέρχονται από κυβερνητικές κανονιστικές πολιτικές.

2.4 Γενικές Απαιτήσεις Αειφορίας

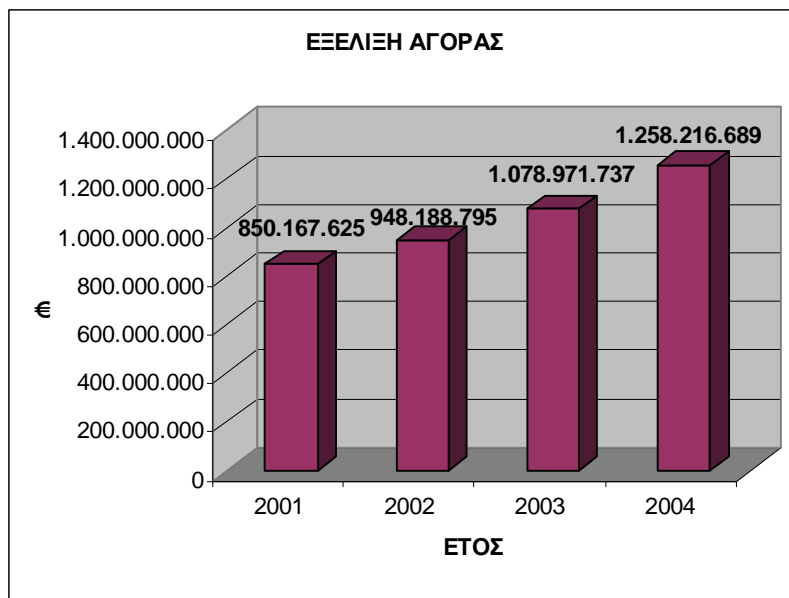
- ✘ Μείωση των συμβατικών εκπομπών που σχετίζονται με τον κλάδο των μεταφορών (μονοξείδιο του άνθρακα, οξείδια του αζώτου, πτητικές οργανικές ενώσεις, σωματίδια, και μόλυβδος) σε επίπεδα τέτοια που να μην μπορούν να θεωρηθούν ως σοβαρό κίνδυνο για τη δημόσια υγεία πουθενά στον κόσμο.
- ✘ Περιορισμός των εκπομπών αερίων σχετιζόμενων με το φαινόμενο του θερμοκηπίου σε βιώσιμα επίπεδα.
- ✘ Σημαντική μείωση του παγκοσμίου αριθμού θανάτων και σοβαρών τραυματισμών από μεταφορικά ατυχήματα. Προσπάθειες προς αυτήν την κατεύθυνση είναι ιδιαίτερες αναγκαίες στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- ✘ Μείωση του θορύβου που σχετίζεται με τις μεταφορές.
- ✘ Άμβλυση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- ✘ Περιορισμός των κινητικών «διαχωρισμών» που υπάρχουν σήμερα (α) μεταξύ των πολιτών των πιο πτωχών και πιο πλούσιων χωρών και (β) μεταξύ μειονεκτικών ομάδων και κοινών πολιτών στις περισσότερες χώρες.
- ✘ Διατήρηση και ενίσχυση των ευκαιριών κινητικότητας που παρέχονται στο γενικό πληθυσμό.

2.5 Στοιχεία Μεταφορών στην Ελλάδα

Έτος / Μεταφορικό μέσο	2003	2004	2005
Οδικές μεταφορές	59%	57%	57%
Σιδηροδρομικές μεταφορές	10%	14%	14%
Αεροπορικές μεταφορές	13%	11%	10%
Θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές	16%	17%	17%
Μικτές μεταφορές	2%	1%	2%
Σύνολο μεταφορικού έργου	100%	100%	100%

Συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα:

- ✘ Από και προς τα νησιά του Αιγαίου
- ✘ Από και προς Ιταλία
- ✘ Πλοία που κινούνται μεταξύ των λιμένων Πατρών, Αστακού, Ηγουμενίτσας και των αντιστοίχων της Ιταλίας
- ✘ Πραγματικά «συνδυασμένες» μεταφορές με τον σιδηρόδρομο δεν υπάρχουν ούτε σε εθνικό ούτε σε υπερεθνικό επίπεδο από και προς την Ελλάδα
- ✘ Ποσοστό συνδυασμένων μεταφορών 10-15% με μόνο συνδυασμό με θαλάσσια μεταφορικά μέσα
- ✘ Ρεαλιστική αύξηση σε 20% με αξιοποίηση του σιδηροδρόμου



ΕΙΚΟΝΑ 2.2 Στοιχεία Διακίνησης Φορτίων στην Ελλάδα

Κλάδος	Αριθμός Επιχειρήσεων	Κύκλος Εργασιών (εκατ. €)
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	2.053	216,87
ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	1.667	164,86
Άλλες προγραμματισμένες χερσαίες μεταφορές επιβατών	310	52,46
Εκμετάλλευση ταξί	180	2,85
Άλλες χερσαίες μεταφορές επιβατών	64	3,16
Οδική μεταφορά εμπορευμάτων	1.113	106,39
ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	35	8,27
Θαλάσσιες & ακτοπλοϊκές μεταφορές	26	3,97
Μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών	9	4,30
ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	1	-
Μη προγραμματισμένες αεροπορικές μεταφορές	1	-

ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ & ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	292	39,93
Διακίνηση φορτίων	10	2,22
Αποθήκευση	5	0,19
Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων	66	9,38
Λοιπές μεταφορικές δραστηριότητες	211	28,14

ΕΙΚΟΝΑ 2.3 Στοιχεία Μεταφορών στην ΠΔΕ

2.6 Ειδικές Απαιτήσεις Εταιρειών Οδικών Μεταφορών

- ✘ Μείωση του συνολικού κόστους μεταφορών ως μέρους του κόστους επιμελητείας.
 - ✘ Μείωση του συνολικού χρόνου μεταφοράς από την αφετηρία ως τον προορισμό του φορτίου.
 - ✘ Αύξηση της ασφάλειας – μείωση της πιθανότητας κινδύνου καταστροφής των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά.
 - ✘ Αύξηση της ασφάλειας – επιτήρησης ασφαλείας εμπορευμάτων.
 - ✘ Μείωση των διανυόμενων κενών χιλιομέτρων (χιλιομέτρων χωρίς φορτίο)
- ✘ **Ειδικές Απαιτήσεις Εταιρειών Θαλασσίων Μεταφορών**
- Ταχύτερη διεκπεραίωση των προς φόρτωση φορτίων στα λιμάνια.
 - Αύξηση της ασφάλειας – επιτήρησης ασφαλείας των εμπορευματοκιβωτίων / εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο οποιοσδήποτε κίνδυνος για το πλοίο.
- **Ειδικές Απαιτήσεις Εταιρειών Διαχείρισης Λιμένων**
- Ταχύτερη διεκπεραίωση των προς φόρτωση φορτίων στα λιμάνια.
 - Αύξηση της ασφάλειας – επιτήρησης ασφαλείας των εμπορευματοκιβωτίων / φορτηγών

2.7 Προηγμένες Τεχνολογίες στην Υπηρεσία του Κλάδου

- ✘ Συστήματα Διαχείρισης Στόλου Οχημάτων
- ✘ Ενσωματωμένα Συστήματα για την πρόσδωση ευφυΐας σε εμπορευματοκιβώτια / φορτηγά
- ✘ Ολοκληρωμένα Πληροφοριακά Συστήματα για τη διαχείριση συνδυασμένων μεταφορών

- ✘ Δικτυώσεις / ομαδοποιήσεις MME στον κλάδο των μεταφορών
- ✘ RFID συσκευές για την υλοποίηση εφαρμογών ασφαλείας κατά τη μεταφορά και προηγμένων εφαρμογών επιμελητείας
- ✘ Προηγμένες λύσεις επιχειρησιακής ολοκλήρωσης για την υποστήριξη λύσεων ολοκληρωμένης εφοδιαστικής αλυσίδος και λύσεων ποιότητας από άκρου εις άκρο

Πηγή IN.BI.S. / Ε.Κ. ΑΘΗΝΑ μελέτη Δρ Παναγιώτη Κωνσταντινόπουλου
Διεύθυνση Αναπτυξιακών Έργων

2.8 LOGISTICS και Ελληνικές επιχειρήσεις

2.8.1. ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L - Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος

Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος ιδρύθηκε στην Αθήνα το 1932.

Οι σκοποί του ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. από της ιδρύσεως του μέχρι και σήμερα επικεντρώνονται στα κάτωθι βασικά σημεία:

- Τη μελέτη, προβολή και υποστήριξη των θεμάτων που αφορούν τη διαμεταφορά και που η αντιμετώπισή τους συμβάλλει στην ανάπτυξη της.
- Την ανάπτυξη και διευκόλυνση των Εθνικών και Διεθνών Μεταφορών της χώρας, μέσω των Ελληνικών Διαμεταφορικών επιχειρήσεων, σε συνεργασία και με τις αντίστοιχες επιχειρήσεις του εξωτερικού, προς διευκόλυνση και εξυπηρέτηση του εμπορίου, προς όφελος της Εθνικής Οικονομίας.
- Την εκπροσώπηση στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (ειδικότερα στις Δημόσιες Αρχές και τα διάφορα συλλογικά όργανα) του τομέα της Διαμεταφοράς γενικά και των μελών του Συνδέσμου ειδικότερα.
- Τη συμμετοχή σε ευρωπαϊκές και συναφείς Οργανώσεις.
- Τη συμμετοχή σε Εθνικές ή Διεθνείς Επιτροπές, Συμβούλια, συνδιασκέψεις και εκδηλώσεις γενικά, που έχουν σχέση με τους σκοπούς που επιδιώκει ο Σύνδεσμος.

Η υλοποίηση των σκοπών αυτών υπήρξε η πυξίδα που πάντοτε καθοδηγούσε την εκλεγμένη διοίκηση του Συνδέσμου. Έτσι το 1952 ο ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. γίνεται τακτικό μέλος της FIATA (FEDERATION INTERNATIONALE DES ASSOCIATIONS DE TRANSITAIRES ET ASSIMILES), του διεθνούς συλλογικού οργάνου των διαμεταφορέων την οποία και εκπροσωπεί νόμιμα στη χώρα μας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η FIATA είναι ο μόνιμος Σύμβουλος του Ο.Η.Ε. σε θέματα μεταφορών. Το 1990 ο ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. γίνεται μόνιμο μέλος του νεοσύστατου από το Υπουργείο Μεταφορών Εθνικού Συμβουλίου Μεταφορών (Ε.ΣΥ.Μ.).

Είναι γεγονός ότι ο ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. κατά την διάρκεια της μακρόχρονης πορείας του είναι ένα ζωντανό κύτταρο και όχι μόνο μία καταστατική παρουσία που παρακολουθούσε την κάθε εξέλιξη των πολυσχιδών δραστηριοτήτων των εταιρειών - μελών του και ανάλογα με τις περιστάσεις άλλοτε επενέβαινε προς την Διοίκηση για την

επίτευξη νομοθετικών ρυθμίσεων που θα ενδυνάμωναν την παραγωγικότητα του κλάδου, άλλοτε υπέβαλλε προτάσεις για την υιοθέτηση της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας και πρακτικής προκειμένου να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του κλάδου και οπωσδήποτε ανέπτυξε ουσιαστικό διάλογο με τους εκπροσώπους όλων των φορέων της Ιδιωτικής Πρωτοβουλίας, που εμπλέκονται στη Μεταφορά αντιμετωπίζοντας έτσι όλα τα προβλήματα εν τη γενέσει τους.

Μία από τις σημαντικές δραστηριότητες του ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. είναι το εκπαιδευτικό και επιμορφωτικό πρόγραμμα που εκπονεί κάθε χρόνο. Επειδή πιστεύει ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των εταιρειών του κλάδου βασίζεται σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στο έμπυχο υλικό και λόγω της έλλειψης Κρατικής ή Ιδιωτικής εκπαίδευσης στον τομέα των Διαμεταφορών προσπαθεί και πολλές φορές μέσα σε πλαίσια που ξεπερνούν τις δυνατότητες τους αφ' ενός να επιμορφώσει το ήδη υπάρχον προσωπικό του κλάδου για τα νέα συστήματα που εφαρμόζονται σε διεθνές επίπεδο, να αναλύσει κάθε νέα νομοθετική ρύθμιση σε Τελωνειακά, Φορολογικά και Λειτουργικά θέματα, που καλείται ο κλάδος να εφαρμόσει και παράλληλα παρέχει βασική εκπαίδευση στο νεοπροσληφθέν προσωπικό των εταιρειών - μελών του.

Στην προσπάθεια αυτή εντάσσεται και η συμμετοχή του ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. στα Σεμιναριακά προγράμματα του Ο.Π.Ε. που προσέφερε σε άνεργους νέους εκπαίδευση 800 ωρών το 1990 και 960 ωρών το 1991. Το 90% των νέων που απεφοίτησαν επιτυχώς από τα προγράμματα, προσελήφθησαν από τις εταιρείες του κλάδου. Παράλληλα, οι καθ' ύλην αρμόδιοι της Διοίκησης του ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L., συμμετέχουν σε διεθνή συνέδρια και Forum (FIATA, IATA) προσπαθώντας να παρακολουθούν κάθε εξέλιξη στον κλάδο των Διαμεταφορών και να μεταφέρουν τις ελληνικές θέσεις σε όλα τα κέντρα των αποφάσεων.

Οι δραστηριότητες αυτές του ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. που πολύ επιγραμματικά αναφέραμε ήταν οι κύριοι λόγοι που μας ενέταξαν στους πλέον αξιόπιστους συνομιλητές της Δημόσιας Διοίκησης τόσο σε θέματα μεταφοράς (Υπουργείο Μεταφορών) όσο και σε θέματα που άπτονται του Εξωτερικού Εμπορίου (Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας), καθώς και Τελωνειακών Διαδικασιών, Φορολογικών ρυθμίσεων (Υπουργείο Οικονομικών). Παράλληλα αυτές οι δραστηριότητες έγιναν πόλος έλξης κάθε εταιρείας που δραστηριοποιείται στο χώρο της διαμεταφοράς, για την εγγραφή της στα μητρώα του ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L..

Έτσι σήμερα ο ΣΥΝ.Δ.Δ.Ε.&L. με τις 105 εταιρείες - μέλη του διαθέτοντας μία πιο ισχυρή φωνή θα προσπαθήσει με ακόμη μεγαλύτερους ρυθμούς να εργάζεται για την προάσπιση των συμφερόντων του κλάδου και την εξασφάλιση συνθηκών λειτουργίας ισότιμες με αυτές που διαθέτουν οι συνάδελφοι μας στον Ευρωπαϊκό και Διεθνή χώρο.



ΕΙΚΟΝΑ 2.4

2.8.2 Ελληνική Εταιρεία Logistics

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics είναι Μη Κερδοσκοπικό Σωματείο που εκπροσωπεί τον Έλληνα Logistian. Προβάλλει και προωθεί τα αιτήματα της αγοράς των Logistics στους αρμόδιους φορείς, οδηγεί σε λύσεις, βοηθά στην ανάπτυξη του κλάδου, κατοχυρώνει και οριοθετεί τον Έλληνα Logistian, το Ελληνικό Management Logistics και την Ελληνική Υπηρεσία Logistics.

Σκοπός της Ελληνικής Εταιρείας Logistics είναι η συσπείρωση των επαγγελματιών της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και των Logistics με στόχους: τη ραγδαία ανάπτυξη του κλάδου, την κατοχύρωση του επαγγέλματος των Logistics, την αναβάθμιση του ρόλου του Έλληνα Logistian στις Ελληνικές επιχειρήσεις και την Εθνική Οικονομία.

Μέλος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics μπορεί να γίνει οποιοδήποτε στέλεχος της εφοδιαστικής αλυσίδας ασχολείται με:

- Logistics & Μεταφορές
- Προμήθειες & Αγοραστικό management
- Τμήματα Λειτουργιών Βιομηχανιών ή εταιρειών παροχής υπηρεσιών
- Third party Logistics
- Προμηθευτές της εφοδιαστικής αλυσίδας (π.χ στελέχη εταιρειών πληροφορικής, εξοπλισμών αποθηκών κ.τ.λ.

Γιατί να γίνετε μέλος:

- Κάρτα μέλους, με δεκάδες προνόμια σε προσωπικό & εταιρικό επίπεδο
- Καρφίτσα μέλους
- Εταιρικό προφίλ
- Logistics News, διμηνιαίο περιοδικό της EEL
- Βιβλιοθήκη, ελεύθερη πρόσβαση στην βιβλιοθήκη του

σωματείου που συνεχώς εμπλουτίζεται με νέες εκδόσεις

- Κωδικό πρόσβασης στο διαδικτυακό τόπο της EEL για χρήση των εξής υπηρεσιών:

- Ηλεκτρονική βιβλιοθήκη
- Εύρεση μελών – δικτύωση
- Συμμετοχή στο Logistics Forum
- Ενημέρωση από το Logistics database
- Αρχαιακό υλικό παλαιότερων ημερίδων και συνεδρίων

Εργασίες – Έρευνες

Ø Μέτρηση της αγοράς των Logistics στην Ελλάδα

Η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με τον Υπουργείο Ανάπτυξης – Ειδική Γραμματεία Ανταγωνιστικότητας, η οποία και χρηματοδοτεί την εν λόγω μελέτη, προχωρούν στην αξιολόγηση και μέτρηση της αγοράς των Logistics στην Ελλάδα, ένα έργο που ποτέ μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει και μάλιστα σε πανελλαδικό επίπεδο. Η εν λόγω έρευνα θα περιλαμβάνει:

- Πανελλαδική χαρτογράφηση εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- Πανελλαδική χαρτογράφηση δομής, εύρους και μεγέθους δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας εντός των Βιομηχανικών και Εμπορικών επιχειρήσεων
- Η συμβολή του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην Εθνική Οικονομία
- Τα επίκαιρα προβλήματα και προκλήσεις που αντιμετωπίζει το σύνολο των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην Ελλάδα
- Οι εξελίξεις στο περιβάλλον της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην Ελλάδα βάσει των νέων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής πολιτικής
- Χάραξη Εθνικής Στρατηγικής για την Ανάπτυξη της Ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.
- Προτάσεις πολιτικής & δράσεων για την στήριξη της Ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας



EIKONA 2.5

Ø Συνεργασία με ELMED

Διαδραματίζοντας ενεργό ρόλο στον τομέα της παγκόσμιας εμπορικής κίνησης που χρησιμοποιεί τη Μεσόγειο ως διαμετακομιστικό κόμβο, και ενθαρρύνοντας την οικονομική ανάπτυξη αυτής της ζώνης, ο ELMED (European Logistics Mediterranean) είναι ένας σύνδεσμος εθνικών σωματείων που έχει ως κύριο στόχο την ανάπτυξη συνδυασμένων ενεργειών μεταξύ των χωρών της Μεσογείου. Η δράση του εστιάζεται σήμερα σε τέσσερα προγράμματα που αφορούν τη λεκάνη της Μεσογείου.

Ο ELMED συστάθηκε στα μέσα Απριλίου του 2008 (κατάθεση καταστατικού τον Ιούνιο) από τρεις εθνικούς συνδέσμους Logistics: τον ASLOG, Association française pour la logistique (Γαλλία), τον AILOG, Associazione Italiana di Logistica e di supply chain management (Ιταλία) και τον CEL, Centro Español de Logística (Ισπανία). Στις 24 Σεπτεμβρίου του 2008, ένας νέος εθνικός οργανισμός της μεσογειακής περιφέρειας εντάχθηκε στο σύνδεσμο ELMED' πρόκειται για την Ελληνική Εταιρεία Logistics, ενώ ο εθνικός οργανισμός logistics της Βραζιλίας (Aslog Brésil) εντάχθηκε στο σύνδεσμο τον περασμένο Ιούνιο, με σκοπό τη συμμετοχή του σε προγράμματα που σχετίζονται με τη μεσογειακή εμπορική ροή. Άλλοι εθνικοί οργανισμοί της μεσογειακής περιφέρειας βρίσκονται σήμερα στο στάδιο των διαπραγματεύσεων, με ανάλογη προοπτική συμμετοχής τους στο έργο του ELMED.

Σκοπός μας είναι η υιοθέτηση προγραμμάτων προώθησης των Μεσογειακών εμπορικών συμφερόντων", απαντά ο Roland Dachs, πρόεδρος του συνδέσμου, ο οποίος επικουρείται στην εκτέλεση των καθηκόντων του από δύο Αντιπροέδρους: τον Domenico Netti (Ailog) και τον José Estrada (Cel): "θα επεξεργαστούμε διάφορα προγράμματα σε συνεργασία με βιομηχάνους, αντιπροσώπους, μεταφορείς, υπευθύνους παροχής υπηρεσιών, ακαδημαϊκούς, και γενικά με πρόσωπα τα οποία θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάπτυξη του τομέα των logistics στη ζώνη της Μεσογείου". Ο σύνδεσμος, ο οποίος εδρεύει στο Montpellier _στα παράλια της Μεσογείου_ παραμένει ανοικτός στους εθνικούς συνδέσμους της περιφέρειας της Μεσογείου, καθώς και σε εκείνους των οποίων τα μέλη έχουν την ευθύνη της διαχείρισης σημαντικών ροών που διακινούνται μέσω της Μεσογείου.

Πράγματι, οι αντιπροσωπευτικοί εθνικοί σύνδεσμοι logistics των χωρών εκτός της περιφέρειας της Μεσογείου έχουν τη δυνατότητα να ενταχθούν στο σύνδεσμο ELMED εφόσον επιθυμούν να συμμετάσχουν σε προγράμματα που αφορούν στην εμπορική κίνηση της Μεσογείου. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις που ανήκουν στον ένα ή στον άλλο σύνδεσμο που υπόκεινται στον ELMED έχουν δικαίωμα συμμετοχής στα προγράμματα αυτά τα οποία, βεβαίως, θα πρέπει να είναι αυτοχρηματοδοτούμενα. Συνεπώς, ο σύνδεσμος ELMED έχει ως σκοπό του την ενθάρρυνση των προσεγγίσεων και του διαλόγου μεταξύ όλων εκείνων που εμπλέκονται στην ανάπτυξη της περιοχής και ασχολούνται με τη διαχείριση της εμπορικής κίνησης της Μεσογείου. Προφανώς, η συνειδητοποίηση του κοινού χαρακτήρα των μεσογειακών ζητημάτων είναι κάθε άλλο παρά καινοφανής. Έχει οδηγήσει στη σύναψη διαφόρων διεθνών συμφωνιών για τη διαχείριση των δασικών περιοχών (συμφωνία Silvamediterranea του 1922) και της

αλιείας (συμφωνία του 1949 για τη σύσταση της γενικής Επιτροπής Μεσογειακής Αλιείας), για τη γεωπονική κατάρτιση (σύσταση του CIHEAM το 1962). Αυτή η τοπική κινητοποίηση επεκτάθηκε στη συνέχεια στον τομέα του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης, σε συνέχεια των παγκόσμιων διασκέψεων της Στοκχόλμης, του Ρίο ντε Τζανέιρο και του Γιοχάνεσμπουργκ.

Είναι σαφές ότι σήμερα, το πολιτικό περιεχόμενο κάθε άλλο παρά απουσιάζει από το πνεύμα των ιδρυτών του ELMED, αφού η μεσογειακή περιφέρεια συγκεντρώνει τις αναπτυσσόμενες χώρες. Μιλάμε κατ' αρχήν για δημογραφική αύξηση, δεδομένου ότι η περιοχή της μεσογείου παρουσίασε μία θεαματική πληθυσμιακή αύξηση, από 285 εκατομμύρια κατοίκους το 1970 σε 465 εκατομμύρια κατοίκους το 2006. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Γαλάζιου Σχεδίου (Plan Bleu) για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, στο διάστημα από το 2000 έως το 2025, θα σημειωθεί μία πληθυσμιακή αύξηση 96 εκ. κατοίκων στο Νότιο και στο Ανατολικό τμήμα, παρά την ταχύτατη κάμψη του ρυθμού γεννητικότητας, και 31 εκ. κατοίκων στις παράκτιες περιοχές· όσο για τον αστικό πληθυσμό, θα αυξηθεί κατά 100 εκ. στο διάστημα 2000-2025. Ακολουθεί η οικονομική ανάπτυξη, με ρυθμό ανάπτυξης ανά κάτοικο που κυμάνθηκε το 2004 από 3% (Συρία, Αυτόνομα παλαιστινιακή εδάφη) έως 6,7% (Ιορδανία), ή ακόμα και 8,1% για την Τουρκία, σύμφωνα με μία μελέτη που δημοσίευσε το υπουργείο εξωτερικού εμπορίου τον Απρίλιο του 2005. Και η ανάπτυξη αυτή διατηρείται αφού, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η περιοχή της Μέσης Ανατολής-Βορείου Αφρικής κατέγραψε μέσο ρυθμό ανάπτυξης 5,7% το 2007, ξεπερνώντας έτσι τα επίπεδα που είχαν επιτευχθεί στη δεκαετία του 1990 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000.

Μία μέση ανάπτυξη της τάξης του 5,6% προβλέπεται ακόμα για τα τρία επόμενα έτη. Όσο για το θαλάσσιο χώρο, εξυπηρετεί σήμερα το 30% των διεθνών εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών και το 20-25% των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαιοειδών: στον ορίζοντα 2025, το σενάριο τάσεων του Γαλάζιου Σχεδίου προαναγγέλλει τον πολλαπλασιασμό κατά 2,6 των χερσαίων εμπορικών μεταφορών, κατά 3,7 των θαλάσσιων εμπορικών μεταφορών, και σχεδόν το διπλασιασμό της μετακίνησης προσώπων. “Αντιλαμβανόμαστε, σημειώνει ο Roland Dachs, ότι σχεδιάζεται μία κίνηση γύρω από τη Μεσόγειο για την ενίσχυση του ενδομεσογειακού εμπορίου. Θα νιώθαμε μεγάλη χαρά εάν ο σύνδεσμος ELMED μπορούσε να συμβάλει _έστω και σε μικρό βαθμό_ σε αυτή την προοδευτική ενέργεια, αντιμετωπίζοντας με πολύ συγκεκριμένο τρόπο τα σχετιζόμενα με αυτήν ζητήματα”.

Οι σύνδεσμοι που συμμετέχουν στον ELMED ξεκίνησαν μία έρευνα συγκριτικής αξιολόγησης (Benchmarking) στο μοντέλο του ASLOG. Όπως ανέφερε ο Roland Dachs, “ο καθένας από αυτούς ανέλαβε να πραγματοποιήσει μία έρευνα για την κατάσταση των βέλτιστων πρακτικών logistics των επιχειρήσεων της αντίστοιχης χώρας, εφαρμόζοντας τη μέθοδο του ASLOG, και να καταλήξει στην εξαγωγή θεμελιωδών ενδεικτικών στοιχείων της ανάπτυξης του τομέα των logistics”. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα δημοσιευθούν ανά χώρα και σε σύνολο για τον ELMED, ταυτόχρονα, το Μάιο του 2009. Ένα δεύτερο σχέδιο που τίθεται σε εφαρμογή, το οποίο πήρε την ονομασία ELMED PHARMA, αφορά στην Αλυσίδα Τροφοδοσίας της φαρμακευτικής βιομηχανίας.

Το σχέδιο αυτό συνδέει τις διάφορες επιχειρήσεις του συγκεκριμένου τομέα που είναι εγκατεστημένες σε τρεις χώρες (Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία). Επιχειρήσεις που τοποθετούνται σε διαφορετικές βαθμίδες της αλυσίδας logistics, ξεκινώντας από τον κατασκευαστή φαρμακευτικών προϊόντων και παραφαρμακευτικών ειδών, τη διάθεση μέσω των χονδρεμπόρων διανομής, των μεταφορέων, των φαρμακείων, μέχρι τα νοσοκομεία. Στην περίπτωση αυτή, θα υπάρχουν περίπου 5 συμμετέχοντες ανά χώρα. “Οι συμμετέχοντες αυτού του τομέα έχουν εκδηλώσει μεγάλο ενδιαφέρον για την ανταλλαγή των πρακτικών που εφαρμόζουν”, σχολιάζει ο Roland Dachs, γνωστοποιώντας ότι “προβλέπεται να πραγματοποιηθούν 3 έως 6 συσκέψεις, στις οποίες ο ELMED θα αναλάβει το ρόλο να διευκολύνει τις συνομιλίες”.

Η πρώτη από αυτές τις συσκέψεις πραγματοποιήθηκε το 2008, με σκοπό την ανάλυση των κρίσιμων σημείων της εν λόγω Αλυσίδας Τροφοδοσίας, τα οποία σχετίζονται με διάφορα θέματα του τομέα logistics, όπως η διαχείριση των αποθεμάτων στα νοσοκομεία, η φαρμακευτική ανιχνευσιμότητα κ.λπ.. Επίσης, λήφθηκαν υπόψη όλα τα υπόλοιπα ζητήματα που επιθυμούν να εμβαθύνουν οι συμμετέχοντες, στοχεύοντας στην ανταλλαγή των σχετικών καλύτερων πρακτικών. Το τρίτο σχέδιο βρίσκεται στο στάδιο της επεξεργασίας: θα εμπλέκει λιμάνια της λεκάνης της Μεσογείου (αλλά και όσα βρίσκονται εκτός της, με την προϋπόθεση ότι εμπλέκονται στην κίνηση των εμπορευμάτων που εισέρχονται, εξέρχονται ή διαμετακομίζονται από τη Μεσόγειο), καθώς και υπευθύνους παροχής υπηρεσιών, διανομείς, βιομηχάνους και τους υπεργολάβους τους που δημιουργούν την εμπορική κίνηση με διαμετακόμιση μέσω Μεσογείου. Σκοπός τους θα είναι να συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση και στη βελτιστοποίηση της εμπορικής κίνησης. “Οι επιχειρήσεις με τις οποίες ήρθαμε σε επαφή εκδήλωσαν μεγάλο ενθουσιασμό”, επισημαίνει ο Roland Dachs: “εκτιμούν πράγματι την τοποθέτηση του σχεδίου σε πραγματικές συνθήκες”

Ο προγραμματισμός του τέταρτου σχεδίου θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια των επερχόμενων εθνικών ή διεθνών συνεδρίων logistics των μετεχουσών χωρών, ιδιαίτερα κατά τη διεξαγωγή του Διεθνούς Συνεδρίου ASLOG στη Ναντ, όπου θα ακουστούν οι απόψεις των εκπροσώπων διαφόρων χωρών (της Ιταλίας, της Ισπανίας, της Ελλάδας, της Βραζιλίας κ.ά) Και όπως παραδέχεται ο Roland Dachs, “φυσικά εξετάζεται η ενδεχόμενη εφαρμογή και άλλων σχεδίων. Αλλά, προς το παρόν, ας είμαι ρεαλιστές, και ας επιτύχουμε εκείνα που έχουν ήδη τεθεί σε εφαρμογή”.

2.8.3. LOGISTICS: ΣΥΝΕΧΩΣ ΨΗΛΟΤΕΡΑ!

Οι ελληνικές εταιρίες ανακαλύπτουν μέρα με την ημέρα, ολοένα και περισσότερο τον κλάδο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και εμπόδια που θα πρέπει να υπερπηδηθούν. Η σταδιακή βελτίωση των υποδομών στις μεταφορές αποτελεί, μεταξύ άλλων, απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των logistics στην Ελλάδα, ενός τομέα που αν και παρουσιάζει σταθεροποίηση από τις αρχές του 2005 και ευοίωνες προοπτικές, έχει να καλύψει ακόμη μεγάλη απόσταση για να φτάσει τα επίπεδα της Ευρώπης.

Αυτό προκύπτει από έρευνα της Hellastat, στην οποία επισημαίνεται ότι η βελτίωση των υποδομών στις μεταφορές, οι επενδύσεις σε πάγιο εξοπλισμό, αλλά και η άνθηση του

εξωτερικού εμπορίου που συνδέεται άμεσα με τις επενδύσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, την κατανάλωση και τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, συνθέτουν το επιχειρηματικό περιβάλλον που δημιούργησε διψήφιους και μάλιστα αυξανόμενους ρυθμούς ανάπτυξης στον τομέα των υπηρεσιών διακίνησης φορτίων την τελευταία 4ετία. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Hellastat, ο κλάδος έδειξε από τις αρχές του 2005 σημάδια σταθεροποίησης, που συμβαδίζουν με την πτώση των ρυθμών ανάπτυξης που συντηρούσαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες και ο αυξανόμενος δανεισμός των νοικοκυριών. Η αλματώδης ανάπτυξη της αγοράς των υπηρεσιών διακίνησης φορτίων που ξεκίνησε από τις αρχές της δεκαετίας του 90 συνδέεται άμεσα με τη διάδοση του θεσμού του outsourcing στην αξιακή αλυσίδα των βιομηχανικών και εμπορικών επιχειρήσεων, και συγκεκριμένα στα inbound (πρώτες ύλες) και outbound (έτοιμα προϊόντα) logistics. Ειδικότερα, η εξοικονόμηση κεφαλαίων και ανθρώπινων πόρων, οι οικονομίες κλίμακας και η βελτιστοποίηση του δικτύου διανομής είναι τα βασικότερα από τα δυνατά σημεία για την ανάθεση της διακίνησης φορτίων σε τρίτους συνεργάτες.

Ο τομέας των logistics παρουσιάζει ευοίωνες προοπτικές και ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων παικτών, λόγω αυξημένης ζήτησης για περισσότερες και πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες, αυξάνεται συνεχώς, είτε με την επέκταση των δραστηριοτήτων των ήδη υπάρχουσών μεταφορικών εταιριών είτε με την είσοδο νέων εταιριών με αποκλειστικό αντικείμενο την παροχή εξειδικευμένων λύσεων logistics. Παρά τη συνεχή είσοδο νέων επιχειρήσεων και τη διάδοση της χρήσης τους, οι υπηρεσίες logistics στην Ελλάδα έχουν να καλύψουν ακόμη μεγάλη απόσταση για να συγκλίνουν με τα αντίστοιχα επίπεδα που παρατηρούνται στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Προς αυτή την κατεύθυνση, οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις του κλάδου επικεντρώνονται:

Στην ανεπάρκεια ακινήτων σε προσιτές τιμές για την κατασκευή αποθηκευτικών χώρων. Οι διαθέσιμοι χώροι στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης σταδιακά εξαντλούνται. Στην ανεπάρκεια των οδικών σιδηροδρομικών και λιμενικών υποδομών. Στους τομείς αυτούς, η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, η κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου του ΟΣΕ στο

Πεδίο και η εξασφάλιση χρηματοδότησης από την Ε.Τ.Επ. για τους λιμένες αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά τις παρατηρούμενες ελλείψεις.

Οικονομικά αποτελέσματα

Η πλειονότητα των εταιριών (166 από τις 172) ήταν κερδοφόρες το 2004. Από αυτές, μόνο οι μισές (81) εμφάνισαν υψηλότερα κέρδη σε σύγκριση με το 2003. Οι 56 υπέστησαν μείωση, ενώ 19 πέρασαν σε κερδοφόρα αποτελέσματα έναντι της ζημιόγόνου

χρήσης 2003. Στον αντίποδα, από τις 26 ζημιολύγες εταιρίες, οι 15 προέρχονται από κερδοφορία στη χρήση 2003.

Ο κλάδος χαρακτηρίζεται από χαμηλό βαθμό συγκέντρωσης, με τη συμμετοχή των 10 μεγαλύτερων επιχειρήσεων στα συνολικά έσοδα να μειώνεται ελαφρά, από 34,8% το 2001 σε 32,8% το 2004, αποτέλεσμα του ολοένα αυξανόμενου ανταγωνισμού σε μια αγορά, η αξία της οποίας αυξάνεται συνεχώς, από 850,17 εκατ. ευρώ το 2001 σε 1.258,22 εκατ. ευρώ το 2004, που αντιστοιχεί σε μέση αύξηση της τάξης του 14% ετησίως.

Η μέση μεταβολή της κερδοφορίας ανά εταιρία κατά την περίοδο 04/02 εκτιμάται στο 16,9% ετησίως, με μειωμένο όμως ρυθμό (από 40,23 εκατ. ευρώ το 2002, σε 55,12 εκατ. ευρώ το 2003 και 57 εκατ. ευρώ το 2004), ενώ το καθαρό περιθώριο κέρδους παραμένει σταθερό στο 2,5%. Το 2002 οι 20 μεγαλύτερες εταιρίες πραγματοποίησαν το 52,2% των κερδών του κλάδου, ενώ το 2004 το ποσοστό τους μειώθηκε σε 42,91%. Οι μικρότερες επιχειρήσεις αύξησαν την κερδοφορία τους κατά 32,1% σε σχέση με το 2003 (3,3 φορές περισσότερο συγκριτικά με τις μεγαλύτερες). Οι πωλήσεις ανέρχονται σε 1.271,8 εκατ. ευρώ το 2004, με το μέσο ρυθμό αύξησης ανά επιχείρηση να κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητικός (10,3% ετησίως την περίοδο 2004/2002 και 9,6% συγκριτικά με το 2003), με 126 εταιρίες του κλάδου να εμφανίζουν αύξηση σε σχέση με το 2003.

Οι μικρές επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με το 2003 (16,9%), αυξάνοντας έτσι τη συμμετοχή τους στη συνολική πίτα της αγοράς. Η κυκλοφοριακή ταχύτητα των απαιτήσεων βρίσκεται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα (3,82), λόγω του αυξημένου ποσοστού των απαιτήσεων στο ενεργητικό των εταιριών του κλάδου (50,9%, δηλ. 423,4 εκατ. ευρώ το 2004).

Ωστόσο, ο εμπορικός κύκλος στον κλάδο βρίσκεται κατά μέσο όρο σε απόλυτη ισορροπία τα τελευταία 2 χρόνια, διαρκώντας μόλις 1 ημέρα. Οι επιχειρήσεις του κλάδου απολαμβάνουν ιδιαίτερα υψηλές αποδόσεις επί των ιδίων κεφαλαίων τους (27,85 το 2004), κυρίως λόγω της υψηλής δανειακής επιβάρυνσης που διαμορφώνεται στο 80% περίπου κατά μέσο όρο.

3rd Party Logistics

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πορεία της εγχώριας αγοράς υπηρεσιών Logistics προς τρίτους (3rd Party Logistics ή 3PL), η οποία παρουσίασε διαχρονική αύξηση με μέσο ετήσιο ρυθμό 24,5% για την περίοδο 1998-2004 σύμφωνα με μελέτη της ICAP. Τα τελευταία χρόνια η αγορά ενισχύθηκε σημαντικά και από τις ανάγκες της διοργάνωσης

των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, γεγονός που επέδρασε θετικά και στην πραγματοποίηση επενδύσεων από επιχειρήσεις του κλάδου σε χώρους, νέες τεχνολογίες κλπ.

Ο όρος logistics αφορά τα στάδια που προηγούνται και ακολουθούν της παραγωγής ενός προϊόντος, μέχρι το σημείο της τελικής κατανάλωσής του. Τα στάδια αυτά περιλαμβάνουν διαδικασίες όπως η αποθήκευση πρώτων υλών και ετοιμών προϊόντων σε λειτουργικούς χώρους, η οργάνωση και ο έλεγχος των αποθεμάτων, η επικόλληση ετικετών, η συσκευασία, η προετοιμασία και δρομολόγηση των παραγγελιών και η διανομή μέχρι τον τελικό πελάτη.

Στον κλάδο διακρίνονται τρεις ομάδες επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών logistics: 1) αυτές που ενοικιάζουν αποθηκευτικούς χώρους (real estate logistics providers), 2) αυτές που παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων τρίτων χωρίς άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (public warehousing providers) και 3) αυτές που παρέχουν το πλήρες φάσμα υπηρεσιών ή contract logistics providers. Πάνω από το 90% των επιχειρήσεων εδρεύουν στην Αττική, οι περισσότερες δε από αυτές έχουν τις βασικές τους εγκαταστάσεις στο Θριάσιο Πεδίο και οι υπόλοιπες στην Παιανία, στο Κορωπί, στο διεθνές αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και σε περιοχές στα βόρεια του νομού μέχρι τη Βοιωτία (Αχαρνές, Κρυονέρι, Αυλώνα, Οινόφυτα, Οινόη). Αρκετές από τις μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου - ιδιαίτερα όσες έχουν παρουσία και στον κλάδο των υπηρεσιών διαμεταφοράς - διατηρούν αποθηκευτικούς χώρους και εγκαταστάσεις στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης (Καλοχώρι, ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου, Θεσσαλονίκη, Ωραιόκαστρο). Ορισμένες από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις διατηρούν συμπληρωματικούς αποθηκευτικούς χώρους στη Λάρισα, στην Πάτρα και στο Ηράκλειο Κρήτης.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της κλαδικής μελέτης, η αύξηση της αγοράς υπηρεσιών 3PL σε αξία, ήταν της τάξης του 23% το 2003 σε σχέση με το 2002 και περίπου 22% το 2004 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Τα καταναλωτικά προϊόντα (τρόφιμα, είδη σουπερμάρκετ, οικιακός εξοπλισμός, ένδυση, ηλεκτρικές συσκευές, κλπ.) κυριαρχούν στις υπηρεσίες 3PL με συνολικό μερίδιο της τάξης του 40%. Σημαντική άνοδο κατά τη διετία 2002-2004 είχε ο τομέας των φαρμάκων, ενώ τα αυτοκίνητα εξακολουθούν να καταλαμβάνουν μερίδιο 20% στο σύνολο της αγοράς το 2004. Αξιοσημείωτο είναι και το ότι στο διάστημα 2002-2004 το μερίδιο των υπηρεσιών αποθήκευσης χωρίς ψύξη και των υπηρεσιών διανομής παρουσίασε μικρή μείωση, διαμορφούμενο σε 40% και 37% αντίστοιχα.

Αυτό έγινε σε όφελος των υπηρεσιών υψηλότερης προστιθέμενης αξίας οι οποίες συνδέονται με την ύπαρξη προηγμένων συστημάτων διαχείρισης αποθηκών και παρακολούθησης των διακινούμενων εμπορευμάτων (WMS, GPRS κλπ.). Για τη διετία 2005-2006, παρόλο που προβλέπεται θετική πορεία σε όλους σχεδόν τους τομείς, οι ετήσιοι ρυθμοί ανάπτυξης αναμένεται να επανέλθουν σε πιο φυσιολογικά

επίπεδα. Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, για το 2005 προβλέπεται αύξηση 8%, ενώ για το 2006 ο ρυθμός ανάπτυξης προβλέπεται να διαμορφωθεί στο 12% περίπου. Σχετικά με τα υπό διαχείριση εμπορεύματα, ο τομέας των τροφίμων και ειδών σουπερμάρκετ θα συνεχίσει να βρίσκεται στο επίκεντρο της ανάπτυξης των υπηρεσιών logistics. Τα φάρμακα και τα καλλυντικά αναμένεται να σημειώσουν περαιτέρω άνοδο τα επόμενα δύο χρόνια, καθώς και τα ηλεκτρονικά είδη «τεχνολογίας», ενώ σχετικά περιορισμένη αύξηση εκτιμάται ότι θα έχουν οι λευκές οικιακές συσκευές και τα κλιματιστικά. Σχετικά με τον τομέα των υπηρεσιών 3PL για αυτοκίνητα, αυτός επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την εξέλιξη της αγοράς καινούργιων αυτοκινήτων.

Όσον αφορά τις επενδύσεις στον κλάδο, ο νέος αναπτυξιακός νόμος (3299/2004) προβλέπει, μεταξύ άλλων, την παροχή κινήτρων και επιδοτήσεων για τη συνεργασία εταιριών, κοινοπραξιών ή συνεταιρισμών για τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων στις παρυφές των αστικών κέντρων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα κλπ.). Ειδικότερα, ο νέος αναπτυξιακός νόμος προβλέπει ενισχύσεις με στόχο την αύξηση της απασχόλησης, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, την προώθηση της τεχνολογικής αλλαγής και της καινοτομίας, την προστασία του περιβάλλοντος, την εξοικονόμηση ενέργειας και την επίτευξη της περιφερειακής σύγκλισης.

Επίσης, με το ΠΔ 79/25.02.2004 περί «καθορισμού των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και σταθμών φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων)», γίνεται για πρώτη φορά αναφορά σε «μεταφορικές και διαμεταφορικές επιχειρήσεις» και συγκεκριμένα σχετικά με τη δυνατότητα αυτών να «παρέχουν και υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (logistics)».



2.9 Συνέδρια & εκθέσεις στην Ελλάδα

2.9.1 6η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΚΘΕΣΗ «LOGISTICS ΑΠΟΘΗΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» ΣΤΟ ΝΕΟ ΕΚΘΕΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «Metropolitan Expo» ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Ορόσημο για την ιστορία της μεγαλύτερης στην Ελλάδα έκθεσης για την εφοδιαστική αλυσίδα -της «Αποθήκη-Μεταφορές»- θα είναι η 6η διοργάνωση που θα πραγματοποιηθεί από 6 έως 9 Νοεμβρίου 2009.

Με νέο τίτλο «LOGISTICS Αποθήκη-Μεταφορές», στεγασμένη στο νεότευκτο, ευρωπαϊκών προδιαγραφών εκθεσιακό κέντρο «Metropolitan Expo» που δημιουργήθηκε στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», πλήρως αναβαθμισμένη σε όλα τα επίπεδα και με τονισμένο τον διεθνή χαρακτήρα της, έρχεται να δημιουργήσει τον ισχυρό εκείνο πόλο που χρειάζεται σήμερα η αγορά των Logistics για να συντονιστεί, να αναπτυχθεί και να επεκταθεί εκτός συνόρων

Παράλληλα με την έκθεση προγραμματίζεται και το διεθνές συνέδριο «Logistics 09» με επιφανείς ομιλητές από την Ελλάδα και το εξωτερικό, ενώ ένα πρόσθετο πλεονέκτημα για την 6η διεθνή έκθεση «LOGISTICS Αποθήκη-Μεταφορές» είναι η ταυτόχρονη διοργάνωση -σε άλλες αίθουσες του ίδιου εκθεσιακού κέντρου- μιας άλλης έκθεσης, της 3ης «FETEC – Βιομηχανικός εξοπλισμός», που προσελκύει επίσης σημαντικά στελέχη της βιομηχανίας και μεγάλων εμπορικών μονάδων.

Η διεθνής έκθεση «LOGISTICS Αποθήκη - Μεταφορές» θα προσελκύσει επιχειρηματίες και στελέχη από ολόκληρο το φάσμα της βιομηχανίας και του εμπορίου, όπως υπευθύνους Logistics, αποθηκών, προμηθειών, διανομών, διαχείρισης, εισαγωγών, εξαγωγών, πληροφορικής, οργάνωσης, εφοδιαστικής αλυσίδας, fleet managers κλπ., καθώς και διευθυντές ή στελέχη αλυσίδων λιανικού εμπορίου, εταιριών μεταποίησης, ξενοδοχείων, χονδρεμπορίου, διαμεταφοράς, κατασκευαστικές εταιρίες κ.ά.

Επίσης, υπευθύνους δημοσίων οργανισμών και επιχειρήσεων, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αντιπροσώπους και εμπόρους από όλη την Ελλάδα, φοιτητές Logistics καθώς και ξένες αντιπροσωπείες.

Κατηγορίες εκθεμάτων

- A. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΠΟΘΗΚΩΝ & ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ
- B. ΚΤΙΡΙΑ ΑΠΟΘΗΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ
- Γ. ΨΥΚΤΙΚΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΨΥΞΗ
- Δ. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ & ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
- Ε. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ
- ΣΤ. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΘΕ ΤΥΠΟΥ
- Z. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
- Η. ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
- Θ. ΦΟΡΕΙΣ, ΕΝΩΣΕΙΣ



ΕΙΚΟΝΑ 2.7

2.9.2. 5ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ LOGISTICS Στο επίκεντρο οι αποτελεσματικές συνεργασίες στην Εφοδιαστική Αλυσίδα

Η Ελληνική Εταιρία Logistics (EEL), που εκπροσωπεί στην Ελλάδα το διεθνή οργανισμό "SOLE - The International Society of Logistics", διοργάνωσε με μεγάλη επιτυχία το 5ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics 2000, πρόσφατα στην Αθήνα, με θέμα "Partnerships in the Supply Chain".

Στη διάρκεια του Συνεδρίου παρουσιάστηκαν 32 εισηγήσεις που αφορούσαν τις παρακάτω ενότητες:

- E-Business. Τα Logistics στη Νέα Οικονομία.
- Τεχνολογίες Πληροφορικής στην Εφοδιαστική Αλυσίδα.
- Συνεργασίες κατά Μήκος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.
- Τεχνολογική Εκπαίδευση & Διαχείριση Συστημάτων.
- Χτίζοντας την Εφοδιαστική Αλυσίδα.
- Εργαλεία Αποτελεσματικής Διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

- Το Management της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Επίσημοι προσκεκλημένοι στα πλαίσια του Συνεδρίου ήταν οι κ.κ. Mike Phillips, Atlanta & Tennessee State Director, e-Commerce Operations for Atlanta ECRC USA, που ανέπτυξε το θέμα "Delivering E-Commerce - Logistics & the On-Line Revolution" και David Moore, University of Granfield, που ανέπτυξε το θέμα "A Partnership to Enable Defense Procurement and Logistics Effectiveness".

Όπως τόνισε στην έναρξη του Συνεδρίου ο Πρόεδρος της EEL κ. Ε. Αγγελετόπουλος, "Το 5ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics 2000 αποτελεί και για φέτος κεντρικό γεγονός για τους Έλληνες Logisticians και την πορεία των Logistics στην ελληνική επιχειρηματική κοινωνία.

Στο κάλεσμα της Οργανωτικής Επιτροπής ανταποκρίθηκαν επιχειρήσεις, στελέχη και επιστήμονες κύρους, που καλύπτουν πλήρως και σφαιρικά όλο το φάσμα των ενοτήτων του επιστημονικού προγράμματος και της θεματικής έκθεσης.

Δεν θα ήταν υπερβολή", σημείωσε ο κ. Αγγελετόπουλος, "να ειπωθεί ότι η ανάπτυξη ολοκληρωμένων εφοδιαστικών αλυσίδων είναι ο μοναδικός τρόπος επιβίωσης των επιχειρήσεων στο νέο μοντέλο επιχειρηματικού ανταγωνισμού".

Στη συνέχεια μίλησε ο Γενικός Γραμματέας Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης κ. Γιάννης Καλογήρου, ο οποίος αναφέρθηκε εκτενώς στο ρόλο των Logistics στην ελληνική βιομηχανία όπου οι επιχειρήσεις αναζητούν συνεχώς νέους τρόπους για να αποκτήσουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα μέσα σε ένα γρήγορα μεταβαλλόμενο περιβάλλον που το προσδιορίζουν οι αστραπιαίες εξελίξεις στον τομέα της τεχνολογίας, η απελευθέρωση των αγορών, το άνοιγμα των συνόρων και η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, το πέρασμα της δύναμης από τον παραγωγό στον καταναλωτή και η δημιουργία της δικτυακής οικονομίας, μεγάλα έργα της χώρας μας και ιδιαίτερα στον ευαίσθητο τομέα των μεταφορών και των συγκοινωνιών.

Ακολούθησε στο βήμα του Συνεδρίου ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών κ. Γιάννης Μανιάτης, ο οποίος τόνισε ότι στόχευση του Υπουργείου Μεταφορών είναι η βελτιστοποίηση των συστημάτων μεταφοράς μέσω καλύτερης διαχείρισης, αφενός των υπαρχουσών υποδομών και αφετέρου της εγκαθίδρυσης αποδοτικότερων, ασφαλέστερων και φιλικών προς το περιβάλλον συστημάτων μεταφοράς.

Το Συνέδριο παρακολούθησαν 380 σύνεδροι, στελέχη εταιριών του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα (πάνω από 150 εταιρίες έστειλαν συνεργάτες τους στο προαναφερόμενο Συνέδριο).

Παράλληλα με το Συνέδριο λειτούργησε θεματική έκθεση "Tools & Services in the Supply Chain" όπου έλαβαν μέρος 16 εταιρίες και 3 πανεπιστημιακά ιδρύματα που παρέχουν υπηρεσίες, προϊόντα και εργαλεία διοίκησης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το 5ο Πανελλήνιο Συνέδριο υποστηρίχθηκε με χορηγίες από τις εταιρίες: Singular Software (Χρυσός Χορηγός), Netwave, Πουλιάδης και Συνεργάτες, Optimum, Διαδικασία, IFS, Data Media, ΕΛ.ΚΕ.ΣΗ.Π., Mantis Πληροφορική, Planning, Icon, Advanced Quality Services, Cherp, Toyota Hellas, το περιοδικό Logistics & Management και την εφημερίδα Ναυτεμπορική που ήταν χορηγός επικοινωνίας.



ΕΙΚΟΝΑ 2.8 ΕΙΚΟΝΑ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

2.10 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.10 .1 “Hellenic Cargo Services” ελληνοϊταλική εταιρεία Μεταφορών

Στρατηγική επιλογή της εταιρείας Διεθνών Μεταφορών «Cargo Express», υπήρξε η απόφαση της, να επενδύσει προ διετίας στην Ιταλία, δεδομένου ότι η χώρα αυτή είναι ο πρώτος εμπορικός εταίρος της Ελλάδας. Η επένδυση, σε συνεργασία με ιταλούς συνεταίρους, υλοποιήθηκε στην περιοχή Sarno του Salerno της Ν. Ιταλίας, 25 μίλις χιλιόμετρα από τη γραφική Napoli. Όπως εξηγούν οι συνιδρυτές -από το 1994- της «Cargo Express» Νικήτας Πιερράκος και Ζαχαρίας Παληός, “η επιλογή της ανωτέρω ιταλικής περιοχής, υπήρξε επιτυχής καθώς εκεί λειτουργεί το μεγαλύτερο «Εμπορικό Χωριό-Πάρκο» της Ευρώπης, με ετήσιο τζίρο δέκα δισεκατομμύρια ευρώ.

Αυτός ο μεγάλος κύκλος εργασιών δημιουργείται, καθώς στην περιοχή στεγάζονται και εμπορεύονται χονδρικός τετρακόσιες(!) ιταλικές επιχειρήσεις, οι οποίες παράγουν υψηλής ποιότητας υφάσματα, ενδύματα, έπιπλα και άλλα είδη σπιτιού”. Η κοινή πλέον ελληνοϊταλική εταιρεία «Hellenic Cargo Services» srl με τη συμμετοχή της “Mediterranea Trans” των αδελφών Enzo και Franco Amato, συν-επενδυτών στην Ιταλία, διαθέτει ιδιόκτητες κτιριακές εγκαταστάσεις (φωτο) με άρτια εξοπλισμένες μεγάλες αποθήκες και βεβαίως ιδιόκτητα μικρά και μεγάλα φορτηγά. Συμπερασματικά το εξειδικευμένο προσωπικό και η ιδανική οργανωτική δομή της «Hellenic Cargo Services» συντελούν πλέον στην καλύτερη εξυπηρέτηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού

εμπορίου ανάμεσα στην Ελλάδα και την Ιταλία. Εξυπακούεται τέλος ότι αρωγός και συντονιστής της όλης αυτής προσπάθειας είναι η μητρική εταιρεία “Cargo Express”, η οποία έχει την έδρα της στον Πειραιά.



ΕΙΚΟΝΑ 2.9 ΛΙΜΕΝΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.10.2 Η επιστημονική Έρευνα- μοχλός ανάπτυξης για τις Μεταφορές στην Ελλάδα!

Σημαντική υστέρηση παρουσιάζει η Ελλάδα στη χρηματοδότηση της επιστημονικής Έρευνας για τις οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές και σιδηροδρομικές Μεταφορές, παρά το γεγονός ότι η χώρα μας διαθέτει αξιολογότερο ανθρώπινο δυναμικό στον εξειδικευμένο αυτό ερευνητικό τομέα! Τόσο το ποιοτικό ανθρώπινο πλεόνασμα, όσο και η οικονομική υστέρηση καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια πρόσφατου διεθνούς συνεδρίου που έγινε στην Αθήνα με θέμα: 'Η έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα'. Πανεπιστημιακοί καθηγητές -και όχι μόνο- μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων παρουσίασαν συνολικά 51 έργα-έρευνες και κατέδειξαν το σπουδαίο ερευνητικό έργο, το οποίο επιτελούν!

Όπως είναι εύλογο οι σελίδες του περιοδικού μας αδυνατούν να φιλοξενήσουν, τόσες εισηγήσεις έστω και... περιληπτικά. Αντιθέτως λόγω του ειδικού ενδιαφέροντος, το οποίο παρουσιάζουν δύο εισηγήσεις για τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές εμπορευματικές Μεταφορές, θα αναφερθούν στη συνέχεια. Μιλώντας στην εναρκτήρια συνεδρίαση ο πρόεδρος της επιστημονικής Επιτροπής και διευθυντής του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών καθηγητής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης Γιώργος Γιαννόπουλος αποκάλυψε ότι στην Ελλάδα τα ποσά που διατίθενται για την έρευνα σε ποσοστό του ΑΕΠ, βρίσκονται στην τελευταία θέση σε σχέση με όλες τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκή Ένωσης.

Ειδικότερα τόνισε η ιδιωτική χρηματοδότηση της έρευνας είναι πάρα πολύ χαμηλή και στο 1/5 περίπου του μέσου όρου της Ε.Ε. Ιδού τώρα περιληπτικά οι δύο εισηγήσεις-έρευνες για τις οποίες αναφερθήκαμε στην αρχή αυτού του ρεπορτάζ. Η πρώτη, η οποία αφορά το Air Cargo στην Ελλάδα, αποτελεί Μελέτη του καθηγητή Συγκοινωνιακών Έργων και Μεταφορών στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης Βασίλη Στεφανή και του επίσης συγκοινωνιολόγο πολιτικό μηχανικό Δημήτρη Δημητρίου.

Εδώ κλείνει η αναφορά στο Air Cargo και ακολουθεί ένα άλλο έργο., για το οποίο επίσης αναφερθήκαμε στην αρχή αυτού του ρεπορτάζ. Το έργο αυτό αποκαλείται TRANLOGNET και αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Μελετητές-ερευνητές έχει τους συγκοινωνιολόγους: Σωτήρη Θεοφάνη, διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, τον Μ. Σχοινάκη της TRD Int'l A.E, τον Β. Μιζάρα της Trough A.E και την κυρία Ε. Κουκουλούδη επίσης της TRD Int'l. Πρόκειται για πιλοτικό πρόγραμμα, το οποίο όταν και τα άλλα λιμάνια της Μεσογείου προσαρμοσθούν στο Translognet, τότε θα μπορεί να τεθεί ανέτως σε επιχειρηματική εφαρμογή.

2.11. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.11.1 COSMOCARGO A.E.

Η COSMOCARGO A.E. με το κατάλληλο και πολυετές έμπειρο προσωπικό της έχει δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες, ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις των πελατών της.

Είναι μια σύγχρονη και συνεχώς εξελισσόμενη εταιρεία, η οποία παρέχει ολοκληρωμένες και εδευκευμένες υπηρεσίες αποθήκευσης και μεταφοράς προϊόντων. Διακρίνεται για την συνέπεια, ακρίβεια χρόνου παραλαβής, μεταφοράς και παράδοσης. Εγγυάται και διασφαλίζει τα συμφέροντα των εντολοδοτών της. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών προτείνοντας στους πελάτες της, τις κατάλληλες και ενδεδειγμένες λύσεις

Η εταιρεία μας είναι μέλος:

- ✿ του ΣΥΝΔΕΕ&L (Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος),
- ✿ του διεθνούς οργανισμού FIATA (International Federation of Freight Forwarders Association) και
- ✿ της CLECAT(European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Custom Services).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ



ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Πλήρη και ομαδικά φορτία από και προς όλη την Ευρώπη απ' ευθείας ή μέσω των επιλεγμένων ανταποκριτών μας, χωρίς καθυστέρηση.



ΠΛΗΡΗ ΦΟΡΤΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις από και προς τις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες



ΟΜΑΔΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ

Εξειδικευόμαστε στην τέλεια οργάνωση ομαδικών φορτίων (GROUPAGE) η οποία εξασφαλίζει:

- Καθημερινές αναχωρήσεις
- Άμεση παραλαβή και παράδοση των τμηματικών αποστολών
- Ταχύτητα
- Ασφάλεια
- Διαρκή επικοινωνία με τον πελάτη.



ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Έμπειρο πολύγλωσσο προσωπικό, ειδικά εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο στην διεκπεραίωση των αεροπορικών μεταφορών, είναι πάντα στην διάθεση σας για κάθε

εισαγωγή ή εξαγωγή από και προς όλα τα αεροδρόμια του κόσμου. Άμεση παραλαβή και παράδοση από και προς το σημείο που ορίσετε.



ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η COSMOCARGO A.E. μελετά, σχεδιάζει και εκτελεί με ασφάλεια και υψηλού επιπέδου επαγγελματισμό τις μεταφορές υπερμεγεθών και υπέρβαρων φορτίων .

Ειδικότερα:

Μελετάμε, σχεδιάζουμε και συντονίζουμε το μεταφορικό έργο

Επιλέγουμε το ενδεδειγμένο και πλέον κατάλληλο μεταφορικό μέσο

Φροντίζουμε για την έκδοση ειδικών αδειών διέλευσης καθώς και για αστυνομική συνοδεία, εαν απαιτείται.



ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η COSMOCARGO A.E. αναλαμβάνει την μεταφορά:

- Containers πλήρους και ομαδικού φορτίου
- Οχημάτων, ΙΧ, και αυτοκινούμενων μηχανημάτων με πλοία Ro-Ro
- Μηχανημάτων σε Mafi-trailers με πλοία Ro-Ro
- Βαρέων φορτίων με ειδικά πλοία heavy lift
- Συμβατικών / χύδην φορτίων

Συμπληρωματικά παρέχει:

- Τελωνειακές διατυπώσεις και διαχείριση transit φορτίων
- Ασφάλεια μεταφοράς με ανταγωνιστικό ασφάλιστρο



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

Η COSMOCARGO A.E. έχει καταφέρει σε συνεργασία με τους ανταποκριτές της στο εξωτερικό να είναι επίσημος διοργανωτής εκθέσεων αναλαμβάνοντας όλη τη γκάμα των υπηρεσιών.

2.11.2 ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΙΩΝ CAROCCI A.E

Ο Cav. Βελισάριος Carocci, οραματιζόμενος την δημιουργία μιας εταιρίας παροχής υπηρεσιών με απώτερο σκοπό να παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες διεθνούς μεταφοράς και Logistics σε προσωπικό επίπεδο εξυπηρέτησης, το 1981 ιδρύει την Carocci A.E. Η συνεχής και ταχεία ανάπτυξη της συνέβαλλε τόσο, ώστε σε μόλις λίγα χρόνια, να επεκταθεί ιδρύοντας τις θυγατρικές της εταιρίες Capanorth ΕΠΕ., Carocci Air System ΕΠΕ, Carocci Courier ΕΠΕ. και την Αστική μη κερδοσκοπική εταιρία No Profit.

Η Έδρα του ομίλου βρίσκεται στον Ασπρόπυργο Αττικής και λειτουργεί μέσα σε ένα σύμπλεγμα ιδιόκτητων κτιρίων. Όλα τα γραφεία είναι πλήρως εφοδιασμένα με μοντέρνο εξοπλισμό και συστήματα μηχανοργάνωσης, τελευταίας τεχνολογίας.

Οι ιδιόκτητες αποθήκες στον Ασπρόπυργο παρέχουν αποθηκευτικούς χώρους 15.000 τετραγωνικών μέτρων. Επιπρόσθετα, διατίθενται άλλα 550 τ.μ. όπου στεγάζονται οι τελωνειακές της αποθήκες. Στη Θεσσαλονίκη διατίθεται χώρος 3.000 τ.μ. Όλες, είναι πλήρως εξοπλισμένες με όλα τα απαραίτητα εφόδια γενικής και ειδικής χρήσης όπως περονοφόρα, ανυψωτικά, γερανοφόρα οχήματα, συστήματα συσκευασίας και ανασυσκευασίας, μηχανοργάνωση υψηλής τεχνολογίας, ηλεκτρονικούς σαρωτές και οτιδήποτε άλλο που χρειάζεται μια εξελιγμένη διαχείριση εμπορικών αποθεμάτων. Οι αποθηκεύσεις γίνονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές FIFO-FEFO.

Ογδόντα ελαφρά και βαρέα φορτηγά οχήματα χρησιμοποιούνται για τις παραλαβές και διανομές των εμπορευμάτων σε όλη την Ελλάδα και χώρες της Ευρώπης. Ειδικό τμήμα κίνησης, ελέγχει, μεριμνά και επαγρυπνεί για την άριστη διεκπεραίωση των παραλαβών και παραδόσεων.

Ο Όμιλος εταιριών Carocci, απασχολεί εκατόν τριάντα άτομα, ειδικά εκπαιδευμένα στο κέντρο εκπαίδευσης της εταιρίας. Πολύγλωσσο και εξειδικευμένο προσωπικό για όλες τις δραστηριότητες του Ομίλου. Άριστα εκπαιδευμένο δωδεκαμελές τμήμα πωλήσεων και εξυπηρέτησης πελατών, έχει και την ευθύνη του ελέγχου ποιότητας των υπηρεσιών. Η Carocci Logistics Services, εφάρμοσε για πρώτη φορά στην Ελλάδα την θέση του Line manager, για μια Προσωπική εξυπηρέτηση του πελάτη και ως σημείο αναφοράς του ανταποκριτή. Η ποιότητα των υπηρεσιών ελέγχεται από τον κανονισμό και τις διαδικασίες του EN ISO 9001:2000 (TUV cert.).

Ο Όμιλος εταιριών Carocci είναι μέλος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Διεθνούς διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών, του Ελληνικού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, του Ελληνο-Ιταλικού Επιμελητηρίου, του Ελληνο-Γερμανικού Επιμελητηρίου, της Euro business, SOLE Athens Chapter and SOLE International, FIATA και IATA.

✿ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι υπηρεσίες παρέχονται από την Carocci Air System ΕΠΕ που στεγάζεται στον διεθνή αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα.

Έμπειρο πολύγλωσσο προσωπικό, ειδικά εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο στην διεκπεραίωση των αεροπορικών μεταφορών και ταχυαερομεταφορών, είναι πάντα στην διάθεσή σας να εξυπηρετήσει με ιδιαίτερη φροντίδα κάθε ανάγκη εισαγωγής ή εξαγωγής από και προς όλα τα αεροδρόμια του κόσμου. Άμεση παραλαβή και παράδοση από και προς το σημείο που ορίσετε

✿ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σε στενή συνεργασία με τους ανταποκριτές μας στην Ευρώπη, οργανώσαμε τις διεθνείς οδικές μεταφορές μας από και προς τις κυριότερες πόλεις της Ευρώπης.

Τακτικές αναχωρήσεις προς και από Θεσσαλονίκη και Αθήνα με άμεση διανομή των εμπορευμάτων σας σε όλη την Ελλάδα και το Εξωτερικό.

Εμπορεύματα groupage και ολόκληρα φορτία, διακινούνται τάχιστα σχεδόν καθημερινά, με την επιμελημένη και προπάντων συνεχή επίβλεψη ειδικά στελεχωμένων τμημάτων για κάθε χώρα προέλευσης ή προορισμού.

✿ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές μας καλύπτουν την μεταφορά φορτίων groupage ή πλήρη Containers. Ειδικά στελεχωμένο τμήμα θαλασσιών μεταφορών, αναλαμβάνει την διεκπεραίωση της εισαγωγής ή εξαγωγής από την παραλαβή του φορτίου, τις αποθηκευτικές και τελωνειακές διατυπώσεις – όπου χρειασθεί – έως και την άμεση παράδοση του στο σημείο που μας ορίσετε.

Συνεργαζόμαστε με τις πλέον έγκριτες και σύγχρονες ναυτιλιακές εταιρίες, προσφέροντας γρήγορη και οικονομική θαλάσσια μεταφορά

ΧΩΡΕΣ	ΛΙΜΑΝΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΚΥΠΡΟΣ	LIMASSOL	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	MASCOT	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ

ΚΙΝΑ	DALIAN-NINGBO SHANGAI-XIAMEN	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	BUR SAID DAMIETTA ALEXANDRIA	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ	HONG KONG	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΚΟΡΕΑ	BUSAN	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	MANILA	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΙΣΠΑΝΙΑ	BARCELONA-VALENCIA	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΤΑΪΒΑΝ	KEELUNG-KAOSHIUNG	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ
ΤΑΪΛΑΝΔΗ	BANGKOK	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ

☀ ΕΘΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μια εξαιρετικά προηγμένη στο είδος της υπηρεσία εξυπηρετεί καθημερινά τους πελάτες μας καλύπτοντας τις διανομές τους σε όλη την Επικράτεια.

Αυστηρά επιτηρούμενος συνδυασμός οδικής και θαλάσσιας μεταφοράς συντελεί στην ομαλή και προπάντων υπεύθυνη διεκπεραίωση των διανομών από Βορά προ Νότο και από Ανατολή στη Δύση καλύπτοντας τις περισσότερες περιοχές τόσο στη στερεά όσο και στην νησιώτικη Ελλάδα.

2.11.3 Supertrans A.E.

Η SUPERTRANS A.E. είναι ένας Διεθνής Forwarding & Logistics Οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1981.

Μέσω του κόσμου - σε επίπεδο δικτύου, Supertrans είναι σε θέση να προσφέρει International Transport, Forwarding & Logistics Services για να εκτελέσει με όλα τα μεταφορικά μέσα.

Με επικεφαλής γραφεία στην Αθήνα, Υποκατάστημα - γραφεία στη Θεσσαλονίκη και Πάτρα, Αντιπροσωπεία γραφείο στην Καλαμάτα, αποθήκες στον Ασπρόπυργο (περιοχή της Αθήνας) και στη Σίνδο (περιοχή Θεσσαλονίκη), Supertrans εξυπηρετεί όλες τις ανάγκες μεταφοράς και διανομής των πολυάριθμων πελατών της στην Ελλάδα.

SUPERTRANS A.E. κατέχει μια θέση μεταξύ των 10 πρώτων Επιχειρήσεις Διαβίβαση International στην Ελλάδα.

Η επιτυχία αυτή αποδεικνύει την ύπαρξη μιας σταθερής υποδομής οργάνωση, σύγχρονου μάρκετινγκ και λειτουργικό σύστημα και αξιόπιστες υπηρεσίες προς τους πελάτες.

SUPERTRANS είναι πλήρως μηχανογραφημένη και απασχολεί 70 χρήστες σε ένα on-line δικτύου μέσω της Κεντρικής και τα υποκαταστήματα. Το σύστημα αυτό επιτρέπει τη σκοπιμότητα ενημερωμένο διοικητική λειτουργία εργασία.

Βρίσκεται στην Αθήνα, Supertrans εκτελεί περισσότερα από 600 αναχωρήσεις δρόμο ανά μήνα, η πλήρης (FTL) και το μέρος (LTL) φόρτωση από / προς όλα τα κράτη-μέλη, συμπεριλαμβανομένων των σκανδιναβικών χωρών, των Βαλκανίων και της ΚΑΚ. Μεταφέροντας δύο κανονικές βιομηχανικά προϊόντα και θερμοκρασία ελεγχόμενων προϊόντων (απλή ψύξη, κατάψυξη, βαθιά κατάψυξη) από την ελεύθερη αγορά με ναυλωμένα μέσα μεταφοράς, ελληνική και ξένη συνήθη φορτηγά και / ή εκείνων ψυγείων.

Εξαίρεση τις υπηρεσίες οδικών μεταφορών, SUPERTRANS Όμιλος διατηρεί μια πολύ ενεργό Θάλασσα & dept Αεροπορικές Μεταφορές., Η οποία είναι πάρα πολύ η λειτουργία τους με καλά εκπαιδευμένο και απόλυτα εξειδικευμένο προσωπικό.

Πέραν των γενικών μεταφορών και των υπηρεσιών αποστολής, SUPERTRANS έχει εξασφαλίσει όλες τις άλλες πιθανές εγκαταστάσεις πάρα πολύ, τα οποία σχετίζονται με τη διεθνή κυκλοφορία των εμπορευμάτων, όπως: διαχείριση του τερματικού σταθμού και αποθήκευση εμπορευμάτων, συσκευασίας / διαλογή / και την ανασυσκευασία των προϊόντων, τη συλλογή / παραδόσεων και της διανομής των προϊόντων στον τόπο κατοικίας τους πελάτες (από πόρτα σε πόρτα), τον εκτελωνισμό από τη δική Εκτελωνιστών του, καθώς και διοικητικά καθήκοντα και όλο το φορτίο των κινδύνων ασφάλειες κ.λπ., κατόπιν αιτήματος των πελατών.

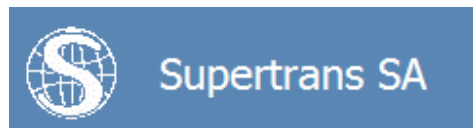
Ο τερματικός σταθμός και αγαθών warehousing - πόρτα σε πόρτα διανομής / συλλογής και εγκαταστάσεις logistics στη νότια και βόρεια Ελλάδα είναι εξασφαλίζεται με δύο σύγχρονα κέντρα του τερματικού σταθμού, που βρίσκεται σε μία περιοχή της Αθήνας στο "Ασπρόπυργο Αττικής" [external_link](#) (περίπου 13 χλμ. από το κέντρο της πόλης-5000m2 Γραφεία & χώρος αποθήκευσης), ένα δεύτερο στην περιοχή της Θεσσαλονίκης στο "ΒΙ.ΠΕ. ΣΙΝΔΟΥ" [external_link](#) (περίπου 25 χλμ. από το κέντρο της πόλης - γραφείων 400m2 και 6500m2 χώρο αποθήκευσης, από τα οποία 2500 m2 ψυγείων είναι μια περιοχή που προορίζεται για τα νωπά, διατηρημένα με απλή ψύξη, βαθιά κατεψυγμένα προϊόντα).

Πολύ σημαντικές εμπορικές / βιομηχανικές εταιρείες στην Ευρώπη υπολογίζονται μεταξύ Supertrans πελάτες.

Οι παραπάνω υπηρεσίες που έχουν αναπτυχθεί από τις επιδιώξεις του είδους της παγκοσμίως γνωστά και φημισμένα Εταιρείες Forwarding, που αντιστοιχεί αποκλειστικά και μόνο με την Ομάδα μας, όπως:

- * BIANCHI SRL στην Ιταλία,
- * Seitrans SA στην Ισπανία,
- * EMONS Spedition GmbH., R. GROSSMANN GmbH., ATEGE στη Γερμανία
- * COPEX στις Κάτω Χώρες,

- * TRANSUNIVERSE στο Βέλγιο,
- * ZIEGLER France SA (Παρίσι και τη Λυών), στη Γαλλία,
- * DAN CARGO A / S στη Δανία και συνολικά στη Σκανδιναβία,
- * EXTRANS ΕΠΕ στη Βουλγαρία,
- * TRANSFORWARDING AS στην Τσεχική Δημοκρατία και στην Σλοβακικής Δημοκρατίας,
- * Transdanubia Speditions GmbH στην Αυστρία,
- * CJ Διεθνής ΕΠΕ Sp. Στην Πολωνία,
- * RH Group ΕΠΕ στη Μεγάλη Βρετανία (Ηνωμένο Βασίλειο),
- * Μεταφορές Groep στην Ολλανδία.



ΕΙΚΟΝΑ 2.10

2.12 ΕΥΦΥΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το Μέτρο 2.8 περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν τον τομέα των μεταφορών όπως η προαγωγή της ασφάλειας στις μεταφορές και στις συγκοινωνίες και η βελτίωση της εξυπηρέτησης του πολίτη.

Περιγραφή Μέτρου

Τα έργα που θα εκτελεστούν στο πλαίσιο του Μέτρου ομαδοποιούνται στις παρακάτω κατηγορίες δράσεων:

- Ενίσχυση υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφόρησης στον τομέα των μεταφορών (κυρίως οδικών, θαλάσσιων και επί σταθερής τροχιάς μεταφορών)
- Ανάπτυξη ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου κυκλοφορίας και συστημάτων κρατήσεων στον τομέα των μεταφορών (Κυρίως οδικών, θαλάσσιων και επί σταθερής τροχιάς μεταφορών)
- Υποστήριξη μηχανισμού έρευνας – διάσωσης, ασφάλειας στον τομέα των μεταφορών
- Τηλεπικοινωνιακή διασύνδεση μέσω μεταφοράς με κέντρα διαχείρισης και εντοπισμός γεωγραφικής θέσης.

Χρηματοοικονομικά Στοιχεία

	Ποσό σε Ευρώ	Ποσοστό στο Ε.Π.	
		% Σ.Κ.	% Δ.Δ.
Συνολικό Κόστος (Σ.Κ.)	62.996.986	2,4	
Δημόσια Δαπάνη (Δ.Δ.)	55.127.580	2,0	2,5
Κοινοτική Συμμετοχή (ΕΤΠΑ)	43.515.123	1,6	2,0
Εθνική Δημόσια Δαπάνη	11.612.457	0,4	0,5
Ιδιωτική Συμμετοχή	7.869.406	0,3	

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Κοινωνία της Πληροφορίας», μέσω της αξιοποίησης των νέων Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ), προσφέρει νέες δυνατότητες και επιχειρηματικές ευκαιρίες στις ελληνικές επιχειρήσεις.

Στο Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας» εντάσσεται και η Δράση «Χρηματοδότηση Επιχειρήσεων για τη δημιουργία εφαρμογών και παροχή υπηρεσιών στον τομέα των ευφών οδικών μεταφορών», **προδημοσίευση** της οποίας αποτελεί ο παρών Δικτυακός τόπος.

Στόχος Δράσης

Η Δράση αποσκοπεί στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων λύσεων τηλεματικών εφαρμογών ευφών οδικών μεταφορών, που θα δίνουν τη δυνατότητα στις επιλέξιμες επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορικό έργο να ενσωματώσουν τα οφέλη των νέων τεχνολογιών στην παραγωγική τους διαδικασία.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τον βασικό διαχωρισμό των οδικών μεταφορών σε επιβατικές και εμπορευματικές, η εφαρμογή σχετικών λύσεων προσεγγίζεται ενδεικτικά ως ακολούθως.

Επιβατικές μεταφορές (υπεραστικά ΚΤΕΛ Α.Ε.)

Σε επίπεδο τηλεματικών εφαρμογών συστημάτων ευφών μεταφορών (ITS – Intelligent Transportation Systems) οι παρεμβάσεις που αφορούν στόλους λεωφορείων καλύπτουν κυρίως:

- Ανάπτυξη και εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης στόλου και εντοπισμού θέσης οχημάτων (AVL).
- Συστήματα πληροφόρησης επιβατικού κοινού: εγκατάσταση ηλεκτρονικών πινακίδων ανακοινώσεων ή infokiosks, ανάπτυξη σχετικών δικτυακών τόπων,

πληροφόρηση με τη χρήση των δικτύων σταθερής – (π.χ. φωνητικές πύλες) - και κινητής τηλεφωνίας (π.χ. SMS).

- Ανάπτυξη συστημάτων κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων, on line έκδοση εισιτηρίου στο εν κινήσει όχημα, μέσω διαδικτύου, ή/και σε δημόσια σημεία (σταθμούς, στάσεις) μέσω συστημάτων πώλησης.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα που θα προκύψουν τόσο επ' ωφελεία του επιβατικού κοινού, όσο και των εταιρειών επιβατικών μεταφορών σε σχέση με την ανταποδοτικότητα της επένδυσης, αναφέρονται χαρακτηριστικά παρακάτω:

- Αύξηση της ασφάλειας και προστασίας του επιβατικού κοινού με την εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης στόλου και εντοπισμού θέσης οχημάτων.
- Ανάπτυξη συστημάτων κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων που στο πλαίσιο της διαλειτουργικότητας θα μπορέσει εύκολα να οδηγήσει στην ενσωμάτωση σε ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων μεταξύ διαφορετικών φορέων μεταφορικού έργου, στο πνεύμα της Λευκής Βίβλου της Ε.Ε για τις μεταφορές.
- Ενθάρρυνση του επιβατικού κοινού στην κατεύθυνση της χρήσης των δημόσιων οδικών υπεραστικών συγκοινωνιών
- Βελτίωση του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Αύξηση του όγκου του μεταφορικού έργου
- Καλύτερη διαχείριση δρομολογίων
- Μείωση εσωτερικού κόστους

Εμπορευματικές Μεταφορές

Στα συστήματα τηλεματικής που αναμένεται κατά κύριο λόγο να υιοθετηθούν από τις επιχειρήσεις του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- Συστήματα διαχείρισης στόλου οχημάτων και εντοπισμού θέσης οχήματος (AVL) σε συνδυασμό με έλεγχο οδηγικής συμπεριφοράς, συμμόρφωσης με τις ώρες οδήγησης, κατάστασης φορτίου και οχήματος.
- Συστήματα δυναμικής δρομολόγησης οχήματος για τη διαχείριση έκτακτων περιστατικών και λήψη αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο.

Ενδεικτικά πλεονεκτήματα που μπορεί να αποκτηθούν από τη χρήση τηλεματικών εφαρμογών για την εκτέλεση του μεταφορικού έργου σε συνδυασμό με τη διαχείριση των εφοδιαστικών αλυσίδων είναι:

- η βέλτιστη εκμετάλλευση των διαθέσιμων φορτηγών και λοιπών οχημάτων του στόλου,
- η χαμηλού κόστους δρομολόγηση,
- η καλύτερη αξιοποίηση των αποθηκευτικών χώρων,
- ο πλήρης έλεγχος του αποθηκευτικού κυκλώματος και η αποδοτική διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας,

- η εξασφάλιση ελέγχου και διαφάνειας στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας, με ταυτόχρονη μείωση των νεκρών χρόνων,
- η μείωση των λαθών στην εκτέλεση των παραγγελιών και μείωση του χρόνου διεκπεραίωσης τους,
- η ηλεκτρονική παρακολούθηση αποστολής παραγγελιών και η διασύνδεση με συστήματα εφοδιαστικής (ERP) με την ενσωμάτωση πληροφοριών πραγματικής ζήτησης,
- η δυνατότητα παρέμβασης σε έκτακτα συμβάντα,
- η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (QoS).

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η δράση αφορά την ενίσχυση ιδιωτικών επενδύσεων στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, με σκοπό την ανάπτυξη ενός εύρωστου περιβάλλοντος παροχής ηλεκτρονικών υπηρεσιών στο χώρο της ακτοπλοΐας, της εμπορευματικής ναυτιλίας και των λιμενικών υπηρεσιών, μέσω της υιοθέτησης των συστημάτων ευφυών μεταφορών από τις επιχειρήσεις του κλάδου.

Δυνητικοί τελικοί χρήστες των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι:

οι επιβάτες που χρησιμοποιούν τα θαλάσσια μέσα, είτε ως αποκλειστικό τρόπο μετακίνησης είτε ως μέρος μιας συνδυασμένης αλυσίδας,
οι μεμονωμένοι τουρίστες, που επιλέγουν τη χρήση των ηλεκτρονικών υπηρεσιών για τις συναλλαγές τους στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού,
οι ακτοπλοϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις,
οι πράκτορες ακτοπλοΐας,
οι επιχειρήσεις κρουαζιέρας,
τα τουριστικά και ταξιδιωτικά γραφεία που παρέχουν ακτοπλοϊκές και τουριστικές υπηρεσίες,
οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού (π.χ. εταιρείες ενοικίασης σκαφών),
οι εμπορευματικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις,
οι ναυτιλιακοί πράκτορες,
οι μεταφορικές επιχειρήσεις (μεταφορείς, διαμεταφορείς, εταιρείες 3PL, logistic forwarders) που πραγματοποιούν μεταφορές με Ε/Γ- Ο/Γ πλοία, τα δρομολόγια των οποίων αποτελούν αντικείμενο των προτεινόμενων υπηρεσιών,
οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται ως εφοδιαστές ή τροφοδότες σε ένα λιμένα και εξυπηρετούν τους χρήστες του προσφέροντας αντίστοιχες υπηρεσίες (προμήθειες σε καύσιμα, ανταλλακτικά, τροφοδοσία κ.ά.),
οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται ως τρίτα μέρη σε ένα λιμένα και εξυπηρετούν τους χρήστες του (ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυτιλιακούς πράκτορες κλπ.) παρέχοντας υπηρεσίες logistics (π.χ. ενδολιμενική μεταφορά και αποθήκευση φορτίων κ.ά.), υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών (π.χ. σιδηροδρομικές μεταφορές, οδικές μεταφορές με φορτηγά κ.ά.) ή άλλες σχετικές υπηρεσίες,
λοιπές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον ευρύτερο χώρο των λιμενικών υπηρεσιών,

οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων (επιβατικών, εμπορικών, τουριστικών κλπ.)

διάφοροι φορείς του δημοσίου (π.χ. κεντρικές υπηρεσίες ΥΕΝ, λιμενικές αρχές, τελωνειακές αρχές, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, Επιμελητήρια, Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών).

Αποδέκτες:

ΜΜΕ δευτερογενούς & τριτογενούς τομέα

Περιοχή εφαρμογής:

ΟΛΗ Η ΕΛΛΑΔΑ

Όροι και προϋποθέσεις:

Δικαίωμα συμμετοχής έχουν μεμονωμένες υφιστάμενες, νεοϊδρυθείσες ή υπό σύσταση επιχειρήσεις, για τις οποίες συντρέχουν αθροιστικά οι παρακάτω προϋποθέσεις: δραστηριοποιούνται στον δευτερογενή ή στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και δεν εντάσσονται στις εξαιρέσεις του ΚΑΝ 70/2001

ο κύκλος εργασιών και το ενεργητικό τους εμπίπτουν σε συγκεκριμένα όρια (κύκλος εργασιών < 50.000.000 € ή ενεργητικό < 43.000.000 €)

ο αριθμός του απασχολούμενου προσωπικού είναι μικρότερος ή ίσος των 250 ατόμων λειτουργούν νόμιμα, διατηρώντας σε ισχύ όλες τις προβλεπόμενες από το νόμο άδειες λειτουργίας.

Η εξέταση κάλυψης των κριτηρίων σχετικά με τον υπολογισμό του αριθμού απασχολούμενων και των χρηματοοικονομικών ποσών γίνεται σύμφωνα με τα όσα σχετικά ορίζονται στη Σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής και ανάλογα με τον χαρακτηρισμό της επιχείρησης ως «ανεξάρτητης», «συνεργαζόμενης» ή «συνδεδεμένης», σύμφωνα με τους εκεί σχετικούς ορισμούς.

Η διάρκεια των έργων που θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο της δράσης δεν είναι δυνατό να ξεπεράσει το χρονικό διάστημα των δεκατριών (13) μηνών από την επίσημη έναρξη του έργου (ημερομηνία υπογραφής σύμβασης).

Τι χρηματοδοτείται:

Οι ενέργειες που θα χρηματοδοτηθούν σχετίζονται με την παροχή προηγμένων ηλεκτρονικών υπηρεσιών που ενδεικτικά μπορούν να καλύπτουν κάποιες από τις παρακάτω κατηγορίες:

Ενημέρωση επιβατών πριν την αναχώρηση (προγραμματισμένα δρομολόγια πλοίων, ώρες απόπλου, κατάπλου και δυνατότητα συνδυασμού δρομολογίων και γενικά μέσων για την πραγματοποίηση μετακινήσεων μεταξύ διαφορετικών προελεύσεων και προορισμών, στον επιθυμητό χρόνο κλπ)

Ενημέρωση επιβατών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για τα προγραμματισμένα και έκτακτα δρομολόγια πλοίων, πιθανές καθυστερήσεις πλοίων, ακυρώσεις προγραμματισμένων δρομολογίων, αλλαγή προβλήτα, αλλαγή ώρας αναχώρησης, δυναμική ενημέρωση για τις πιθανές ώρες απόπλου και κατάπλου, κλπ)

Ηλεκτρονική κράτηση θέσεων / έκδοση εισιτηρίων και χρήση έξυπνων καρτών

Πληροφόρηση και εξυπηρέτηση της επικοινωνίας φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων - πολίτη - τρίτων μερών

Συνδυασμένες υπηρεσίες τουρισμού

Ηλεκτρονικές υπηρεσίες υποστήριξης εφοδιαστικών αλυσίδων συνδυασμένων μεταφορών,

με έμφαση στις θαλάσσιες μεταφορές

Ηλεκτρονικές Υπηρεσίες Πληροφόρησης και Συναλλαγών εταιριών που προσφέρουν υπηρεσίες σε πλοία και χρήστες του λιμένα ή παρέχουν υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών (διασύνδεσης των λιμένων με χερσαία δίκτυα)

Επισημαίνεται ότι η παραπάνω λίστα είναι ενδεικτική και όχι δεσμευτική.

Είδος ενίσχυσης:

Το ύψος της παρεχόμενης ενίσχυσης ανά υποβαλλόμενη πρόταση θα είναι ίσο με: το 50% του επιχορηγούμενου προϋπολογισμού, όταν η πρόταση υποβάλλεται από μικρή ή πολύ μικρή επιχείρηση,

το 40% του επιχορηγούμενου προϋπολογισμού, όταν η πρόταση υποβάλλεται από μεσαία επιχείρηση.

Ο μέγιστος επιχορηγούμενος προϋπολογισμός ανά υποβαλλόμενη πρόταση ανέρχεται στα 1.000.000 ευρώ, κατά συνέπεια το ανώτατο ποσό της επιχορήγησης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 500.000 ευρώ (ήτοι το 50% του μέγιστου προϋπολογισμού) εάν πρόκειται για μικρή ή πολύ μικρή επιχείρηση, ή τα 400.000 ευρώ (ήτοι το 40% του ελάχιστου προϋπολογισμού) εάν πρόκειται για μεσαία επιχείρηση.

Ο ελάχιστος επιχορηγούμενος προϋπολογισμός ανά υποβαλλόμενη πρόταση δεν μπορεί να είναι μικρότερος από 300.000 ευρώ, οπότε το ελάχιστο ποσό της επιχορήγησης διαμορφώνεται στα 150.000 ευρώ (ήτοι το 50% του ελάχιστου προϋπολογισμού) εάν πρόκειται για μικρή ή πολύ μικρή επιχείρηση, ή στα 120.000 ευρώ (ήτοι το 40% του ελάχιστου προϋπολογισμού) εάν πρόκειται για μεσαία επιχείρηση.

Σε κάθε περίπτωση, το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής της επιχείρησης στην υλοποίηση του έργου δεν μπορεί να είναι κατώτερο του 25% του συνολικού προϋπολογισμού του έργου.

Στις επιλέξιμες δαπάνες για την υλοποίηση των έργων περιλαμβάνονται το κόστος των σημαντικότερων στοιχείων που απαρτίζουν μια ολοκληρωμένη και λειτουργική λύση και αφορούν σε:

επενδύσεις σε πάγια (προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού πληροφορικής και επικοινωνιών, αγορά εφαρμογών λειτουργικού και εξειδικευμένου λογισμικού, αγορά τεχνογνωσίας ή απόκτηση δικαιωμάτων χρήσης τεχνογνωσίας κλπ.) και σε άυλες επενδύσεις (υπηρεσίες διασύνδεσης και προμήθειας δεδομένων, ενέργειες προώθησης / προβολής, παροχή υπηρεσιών από εξωτερικούς συμβούλους και εκπόνηση μελετών σχετιζόμενων με την Πρόταση και αναφερόμενων στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, παροχή υπηρεσιών υποστήριξης, οργάνωσης και διοίκησης του έργου κλπ.).

Οι κατηγορίες επιλέξιμων δαπανών είναι οι ακόλουθες:

Κ.Δ. 1: Δαπάνες Προμήθειας Εξοπλισμού

Κ.Δ. 2: Δαπάνες Λογισμικού

Κ.Δ. 3: Υπηρεσίες Συμβούλων

Κ.Δ. 4: Ενέργειες Προώθησης Προβολής

Κ.Δ. 5: Πιλοτική Λειτουργία

Ανεξαρτήτως της Κατηγορίας Δαπάνης, ισχύουν οι ακόλουθοι γενικότεροι περιορισμοί:
Το κόστος του ΦΠΑ δεν είναι επιλέξιμο και βαρύνει εξολοκλήρου την επιχείρηση. Οι προτεινόμενες δαπάνες στις υποβαλλόμενες προτάσεις θα αφορούν δαπάνες χωρίς ΦΠΑ.
Οι δαπάνες είναι επιλέξιμες μόνο στην περίπτωση που το φυσικό (εκτελούμενες ενέργειες) και οικονομικό (παραστατικά/πληρωμές) αντικείμενο έχει πραγματοποιηθεί μετά την ημερομηνία υποβολής της πρότασης και πριν την λήξη του έργου.
Οι επιλέξιμες δαπάνες ανά κατηγορία, τα επιμέρους όρια και οι ειδικές προϋποθέσεις περιγράφονται αναλυτικά στον Οδηγό Υποβολής.

Προϋπολογισμός:

Διαθέσιμος προϋπολογισμός για την δράση: 3.912.937,00 €

Η δράση συγχρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ κατά 75 %

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

3.1. ΔΙΕΘΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί κλάδο σημαντικής σπουδαιότητας, σε Ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Ο Πανευρωπαϊκός κύκλος εργασιών του κλάδου των μεταφορών ανέρχεται σε 1 τρισεκατομμύριο € (10% του Ευρωπαϊκού ΑΕΠ), με απασχόληση που εκτιμάται σε 10 εκατομμύρια ανθρώπους. Μεγάλη αύξηση του όγκου μεταφερομένων *εμπορευματοκιβωτίων* σε παγκόσμιο επίπεδο, της τάξεως του 15,2% για το 2003 και του 12% για το 2004.

Η ταχύτατη αύξηση δαπανών για *RFID* παγκοσμίως προσέφερα

- 421 εκατ. \$ για το 2005 (39% αύξηση ως προς 2004)
- 627 εκατ. \$ για το 2006 (εκτίμηση)
- 2.500 εκατ. \$ για το 2010 (πηγή: Gartner)

Ενώ η Αγορά *Security*

- 2003: ΗΠΑ – 16 δισ. \$, Λοιπός κόσμος – 13 δισ. \$
- 2005: ΗΠΑ – 23 δισ. \$, Λοιπός κόσμος – 22 δισ. \$
- 2007: ΗΠΑ – 33 δισ. \$, Λοιπός κόσμος – 34 δισ. \$

(πηγή: Homeland Security Research Corporation)

Θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές	178,5	140,7	184,5
<i>% επί του συνόλου</i>	<i>15,3%</i>	<i>13,1%</i>	<i>16,6%</i>
Σιδηροδρομικές συνδυασμένες μεταφορές	62,0	53,7	61,1
<i>% επί του συνόλου</i>	<i>25,7%</i>	<i>24,4%</i>	<i>25,7%</i>
Ποτάμιες συνδυασμένες μεταφορές	5,1	4,7	5,0

<i>% επί του συνόλου</i>	4,2%	4,2%	4,2%
Σύνολο μεταφορών	2.871	2.645	2.970
Σύνολο συνδυασμένων μεταφορών	245,6	199,1	250,6
<i>% συνδυασμένων μεταφορών επί του συνόλου</i>	8,6%	7,5%	9,3%

ΕΙΚΟΝΑ 3.1 Στοιχεία Συνδυασμένων Μεταφορών στην ΕΕ

3.2. LOGISTICS WORLD

Η Logistics World (www.logisticsworld.com) είναι ένα ευρετήριο των πόρων υλικοτεχνικής υποστήριξης στο διαδίκτυο. Μπορεί κάποιος να βρει εταιρείες logistics, παροχής εφοδιαστικών υπηρεσιών, συμβούλους της εφοδιαστικής αλυσίδας, μεταφορείς φορτίων, εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών, εταιρείες οδικών μεταφορών, που διακινούνται εταιρείες, Movers, ναυτιλιακές εταιρείες, αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, αεροπορικές, θαλάσσιες μεταφορές, τις γραμμές των πλοίων, αποθήκες, μεταφορές εμπορευμάτων και πολλά άλλα.

Η Παγκόσμια εφοδιαστική παρέχει στις επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες στον τομέα των μεταφορών, της διοικητικής μέριμνας, και η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας τη δυνατότητα να εισέλθει επιχειρήσή τους ή στοιχεία της εταιρείας στον κόσμο των Logistics .

3.3. ELA, the European Logistics Association

Η ELA είναι μια ομοσπονδία 30 εθνικών οργανώσεων, που καλύπτουν όλες σχεδόν τις χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης. Ο στόχος της ELA είναι να παρέχει ένα φόρουμ για τη συνεργασία για κάθε άτομο ή της κοινωνίας των πολιτών που ασχολούνται με την εφοδιαστική στην Ευρώπη και να βοηθήσει τη βιομηχανία και το εμπόριο στην Ευρώπη.

Η ELA διατυπώνει Ευρωπαϊκό Logistics Πρότυπο Παδείας και ενθαρρύνει την αποδοχή των προτύπων αυτών από κάθε των κρατών-μελών της. Επαγγελματικής ειδίκευσης διαδικασία είναι σε θέση να επιτρέψει τις προδιαγραφές για να γίνει δεκτή σε πανευρωπαϊκή βάση.

Μέλη της ELA:

ASLOG
[Valerie Caro](#)



Tel
+33 1 40538559
Fax +33 1
47662708

:: Germany ::



BVL
[Thomas Wimmer](#)

Tel
+49 421 173840
Fax +49 421
1738440

BME 
[Holger Hildebrandt](#)
Bundesverband
Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V.

Tel
+49 69
30838100
Fax +49 69
30838199

:: Greece ::



HILME
[Yiannis Konetas](#)
Tel +30 10 6915785
Fax +30 10
6924416

:: Hungary ::



HALPIM
[Anita Kohegyi](#)

Tel
+36 1 1172959
Fax +36 1 1172959

HLA 
[Alfonz Antoni](#)
HUNGARIAN LOGISTICS
ASSOCIATION

Tel
+36 1 484 6407
Fax +36 1 484
6405

:: Ireland ::



IPICS
[Peter Black](#)

Tel

+353 21...
Fax +353 21
4251510

:: Italy ::

AILOG
[Domenico Netti](#)



Tel
+39 02 ...
Fax +39 02
6701483

:: Netherlands ::

VLM
[Rien Hagen](#)



Tel
+31 33 4...
Fax +31 10
4364625

:: Norway ::

NIMA
[Sveinung Berg](#)



Tel
+47 22...
Fax +47 22 200650

:: Poland ::

PTL
[Stanisław
Krzyszaniak](#)



Tel
+48 61 8529898
Fax +48 61
8529898

PSML
[Krzysztof
Rutkowski](#)

Tel
+48 22849 3249
Fax +48 22849
3249

:: Portugal ::

APLOG
[Costa António Jorge](#)



Tel
+351 214...
Fax +351 214 135
749

:: Russian Federation ::



NLA
[Victor Sergeev](#)

Tel +7
095 1520971
Fax +7 095
1520971

:: Romania ::

ARILOG
[Adriana Palasan](#)



Tel
+40 314...
Fax +40 213 110
626

:: Spain ::

CEL
[Jose Estrada](#)



Tel
+34 91 7...
Fax +34 91 575 80
84

:: Sweden ::

Silf
[Cecilia Strokirk](#)

PLAN
[Rikard Sjöström](#)



 Tel
+46 8 7521690
Fax +46 8 7506410

Tel
+46 8 241290
Fax +46 8 241205

:: Switzerland ::

GS1 Switzerland
[Thomas Bögli](#)


Tel
+41 58 8...
Fax +41 58 800 71
90



:: United Kingdom ::

CILT(UK)
[Info](#)

Tel
+44 153...
Fax +44 1536
740101



3.4. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - LOGISTICS - ΤΟΥΡΚΙΑ

Το μήκος του οδικού δικτύου ανέρχεται σε 63.174 χλμ, εκ των οποίων 1.775 χλμ είναι αυτοκινητόδρομοι. Το 95% των επιβατηγών μεταφορών και το 90% των εμπορευματικών μεταφορών διενεργείται οδικώς. Η χώρα έχει υψηλό δείκτη τροχαίων ατυχημάτων τα οποία για το 2006 ανήλθαν σε 728.756 περιστατικά με υλικές ζημιές ύψους 1,32 δις λίρες (0,8 δις. ευρώ περίπου).

Η τουρκική ακτογραμμή έχει μήκος 8.333 χλμ με 15 κρατικά λιμάνια και 50 δημοτικές προκυμαίες. Ο τουρκικός σιδηρόδρομος διαχειρίζεται τους κρατικούς λιμένες Σαμσουντας, Κωνσταντινούπολης, Derince, Bandirma, Σμύρνης, Mersin και Iskenderum.

Το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου ανέρχεται σε 10.984 χλμ., εκ των οποίων 2.305 ηλκεκτροδοτημένα. Από το υφιστάμενο δίκτυο τα 3.578 χλμ κατασκευάσθηκαν μεταξύ

του 1923 – 1950. Συνολικά μόνο 23 από τις 81 διοικητικές τουρκικές περιφέρειες έχουν πρόσβαση σε σιδηρόδρομο. Το 2006 διακινήθηκαν μέσω σιδηροδρόμου 19,7 τόνοι εμπορευμάτων. Σύμφωνα με δημοσιεύματα του Οκτωβρίου 2007, το πρώτο εργοστάσιο παραγωγής τραινών στην Τουρκία, θα αρχίσει την παραγωγή τον ερχόμενο Νοέμβριο στην περιοχή Adapazari, (ΒΔ Τουρκία) ως τουρκο-κορεατικό joint Venture με 200 εργαζόμενους. Το πρόγραμμα παραγωγής περιλαμβάνει την κατασκευή ηλεκτραμαξών, τραινών υψηλών ταχυτήτων, αμαξοστοιχειών κλπ., και συνοδεύεται από δραστηριότητες marketing και πωλήσεων. Οι πρώτες παραγγελίες προέρχονται από το Δήμο Κωνσταντινούπολης για 92 βαγόνια metro και θα ακολουθήσει παραγγελία 96 τριναμαξών από τον τουρκικό σιδηρόδρομο.

Η Τουρκία διαθέτει συνολικά 117 αεροδρόμια εκ των οποίων, τα 62 πολιτικά αλλά χρησιμοποιούνται μόνο 40. Τα σημαντικότερα αεροδρόμια της χώρας είναι της Κωνσταντινούπολης, Αγκυρας, Σμύρνης, Adana, Trabzon, Nevsehir – karadokya, Dalaman, Milas-Bodrum, Isparta και Antalya. Το 2006 καταγράφηκαν συνολικά 594.749 προσγειώσεις και μεταφέρθηκαν 1,3 εκ. τόνοι εμπορευμάτων.

Οι μεταφορές RoRo αυξάνουν συνεχώς σε σημασία και ανήλθαν το 2006 σε 110.888 φορτώσεις. Οι τουρκικές συνδέσεις για μεταφορές Ro Ro είναι : από Κωνσταντινούπολη και Σμύρνη για Τεργέστη, από Tekirdag για Τεργέστη, από Zonguldak για Τεργέστη και Ουκρανία, από Σαμσουντα για Nonotosisk και Σότσι και από Rize για Γεωργία.

Ιδιαίτερα όσον αφορά το εξωτερικό εμπόριο για το 2006, το 49,8% των εξαγωγών διενεργήθηκε δια θαλάσσης, το 41,09% οδικώς, το 5,69% αεροπορικώς και το 1,06% σιδηροδρομικώς. Για τις εισαγωγές τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 58,2% δια θαλάσσης, το 23,46% οδικώς, το 9,84% αεροπορικώς και το 1,58% σιδηροδρομικώς.

Τα σημαντικότερα εξαγόμενα προϊόντα του 2006 ήταν τα οχήματα και μέρη αυτών τα οποία μεταφέρθηκαν κυρίως μέσω θαλάσσης ενώ τα πλεκτά ενδύματα και μη ηλεκτρικός εξοπλισμός εξήχθησαν κυρίως οδικώς. Οι εισαγωγές προϊόντων μη ηλεκτρικού εξοπλισμού έγιναν κυρίως οδικώς ενώ οι εισαγωγές καυσίμων, σιδήρου και ατσαλιού έγιναν κυρίως δια θαλάσσης.

Ο όγκος συναλλαγών των εταιρειών Logistics στην Τουρκία υπολογίζεται σε 10 δις. δολ. και οφείλεται κυρίως στην αύξηση που παρουσιάζει το εξωτερικό εμπόριο της χώρας. Συνολικά δραστηριοποιούνται στον κλάδο 200 εταιρείες οι οποίες διαθέτουν στόλο 40.000 οχημάτων με συνολικές επενδύσεις άνω των 5 δις. δολ. και 400.000 απασχολούμενους. Σημαντικές εταιρείες του κλάδου είναι η Ekol Logistics (με 100,8 εκ. ευρώ κύκλο πωλήσεων το 2006), η Balnak (η οποία έχει προβεί σε επενδυτική συνεργασία με τη ρωσική Alfa Group ύψους 50 εκ. δολ. και κύκλο εργασιών το 2006 60 εκ. ευρώ) και η Barsan Logistics (με κύκλο εργασιών 100 εκ. ευρώ το 2006).

3.5 Στοιχεία για τις εμπορευματικές μεταφορές και την εφοδιαστική και διοικητική μέριμνα (logistics) στο Μαρόκο.

Οι εμπορευματικές μεταφορές και η εφοδιαστική και διοικητική μέριμνα συμβάλλουν κατά 5% στον σχηματισμό του μαροκινού ΑΕΠ και δημιουργούν περί τις 100.000 θέσεις εργασίας. Η σημασία του τομέα αυξάνεται και από την άμεση επίδρασή του στην ανταγωνιστικότητα της μαροκινής οικονομίας. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα στο Μαρόκο (τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο) εκτιμώνται σε περίπου 180 εκ. τόννους ετησίως, εκ των οποίων 65 εκ. δια θαλάσσης, 80 εκ. οδικώς και 35 εκ. σιδηροδρομικώς. Η κίνηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου πραγματοποιείται σχεδόν εξ' ολοκλήρου δια θαλάσσης (77% χύδην και 8% σε containers). Αντίθετα, στο εσωτερικό της χώρας τα εμπορεύματα διακινούνται κατά κύριο λόγο οδικώς με φορτηγά αυτοκίνητα και είναι ως επί πλείστον οικοδομικά υλικά, τρόφιμα ή άλλα προϊόντα για διανομή σε λιανική καθώς και δημητριακά.

Γενικότερα, παρατηρείται ότι το Μαρόκο δεν εκμεταλλεύεται επαρκώς το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής του θέσης. Ειδικά, όσον αφορά στην θαλάσσια μεταφορά, το κόστος διαμορφώνεται σε υψηλά επίπεδα¹ κυρίως λόγω του ολιγοπωλιακού χαρακτήρα της αγοράς και της αυξημένης δυνατότητας σχηματισμού καρτέλ. Παράλληλα, υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε επίπεδο υποδομών (έλλειψη χωρητικότητας και αποβάθρων) καθώς και στο επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών. Στον χώρο των οδικών μεταφορών αντίθετα, δραστηριοποιούνται περί τους 20.000 φορείς εκ των οποίων, όμως, μόνο το 10% είναι δομημένες εταιρείες με στόλο οχημάτων, ενώ το υπόλοιπο 90% δεν διαθέτουν παρά 1-2 φορτηγά ή και κανένα. Επιπλέον, εκτιμάται ότι το ποσοστό της ανεπίσημης (άτυπης) διακίνησης εμπορευμάτων ανέρχεται σε 40%.

Η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων διενεργείται έως σήμερα από έναν μόνο φορέα, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων του Μαρόκου² και το δίκτυο δεν είναι αρκετά πυκνό ακόμα και στον κύριο άξονα της χώρας από την Καζαμπλάνκα προς Βορρά και προς Νότο. Στον χώρο της εφοδιαστικής και διοικητικής μέριμνας, λίγες μόνο διεθνείς εταιρείες δραστηριοποιούνται στο Μαρόκο κυρίως ελλείψει διαθέσιμων εκτάσεων γης. Αντίθετα, ο τομέας των ταχυμεταφορών (courrier), σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της αντίστοιχης Υπηρεσίας του Μαροκινού Ταχυδρομείου, παρουσιάζει καλές προοπτικές ανάπτυξης (20% τα τελευταία τρία χρόνια). Επισημαίνεται πάντως, ότι πέραν των 12 περίπου δομημένων εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον χώρο, οι άτυπες δομές είναι αυτές που κυριαρχούν.

1 Σύμφωνα με σχετική έρευνα του γραφείου μελετών McKinsey (Οκτώβριος 2008) η μεταφορά ενός container 40 ποδών από το Agadir προς το Rotterdam (περί τα 2500 km) στοιχίζει περί τα 2400 ευρώ, ήτοι 0,96 ευρώ/km, ενώ από το Santos της Βραζιλίας (περί τα 9750 km) περί τα 2200 ευρώ, ήτοι 0,23 ευρώ/km.

2 ο οποίος από το 2010 θα μετατραπεί σε ΑΕ

Με βάση τον δείκτη LPI (Logistics Performance Index) της Παγκόσμιας Τράπεζας³, το Μαρόκο κατέχει την 94η θέση επί 150 χωρών⁴. Όσον αφορά στα επιμέρους κριτήρια, η κατάταξη του Μαρόκου (σε αντιδιαστολή με αυτή της Ελλάδας) έχει ως ακολούθως:

	ΜΑΡΟΚΟ	ΕΛΛΑΔΑ
Αποτελεσματικότητα διαδικασιών εκτελωνισμού	101η θέση	31η θέση
Σεβασμός προθεσμιών	95η θέση	16η θέση
Εσωτερικό κόστος εφοδιαστικής και διοικητικής μέριμνας	133η θέση	88η θέση
Ιχνηλασιμότητα και παρακολούθηση	130η θέση	27η θέση
Ικανότητες στην εφοδιαστική και διοικητική μέριμνα των οικονομικών παραγόντων της χώρας	119η θέση	28η θέση
Προσπελασιμότητα και δυνατότητα οργάνωσης αποστολών στο εξωτερικό	64η θέση	37η θέση
Ποιότητα μεταφορών και υποδομών	77η θέση	35η θέση

Σε επίπεδο στις υποδομές, το πρόγραμμα του λιμανιού TangerMed αποτελεί σημείο αναφοράς για την βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής και διοικητικής μέριμνας στο Μαρόκο, καθώς φιλοδοξεί να αναδειχθεί σε πλατφόρμα για την βιομηχανία και την εφοδιαστική και διοικητική μέριμνα στη χώρα με την διάθεση κατάλληλων εκτάσεων και τη άμεση διασύνδεση με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο. Παρεμφερή προγράμματα, αν και μικρότερης έκτασης, αναμένεται να αναδείξουν και την περιοχή του Nador (ανατολικά της Ταγγέρης). Παράλληλα, και το λιμάνι της Καζαμπλάνκας, το οποίο παραμένει το κυριότερο της χώρας (από το οποίο διακινείται το 33,6% των εισαγωγών εμπορευμάτων δια θαλάσσης και το 40% των εξαγωγών) αποκτά σύντομα τη δική του πλατφόρμα εφοδιαστικής και διοικητικής μέριμνας, με την οποία θα συνδέεται σιδηροδρομικά.

Παράλληλα, υπενθυμίζεται ότι το 1995 εγκαινιάστηκε το πρώτο Εθνικό Πρόγραμμα Οδοποιίας Επαρχιακών Οδών (PNRR/ Programme national des Routes Rurales) με

3 <http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/modelb.asp>

4 η Ελλάδα κατέχει την 29η θέση

στόχο την κατασκευή 11.236 km επαρχιακών δρόμων έως το 2005 για την αύξηση του ποσοστού προσβασιμότητας των μη αστικών πληθυσμών σε διοικητικά κέντρα από 36 σε 54%. Αν και ο στόχος επετεύχθη, είναι σαφές ότι και το ποσοστό αυτό δεν επαρκούσε, με αποτέλεσμα την εκπόνηση της δεύτερης φάσης του προγράμματος το 2002 για την αύξηση του ποσοστού σε 80% έως το 2015 με την κατασκευή επιπλέον δρόμων συνολικού μήκους 15.000 km.

3.6 ΣΥΡΙΑ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο τομέας των Μεταφορών αποτελεί προτεραιότητα για τη συριακή Κυβέρνηση δεδομένου ότι κρίνεται ζωτικής σημασίας για τη χώρα και ιδιαίτερα για την υλοποίηση της τουριστικής ανάπτυξης και του στόχου να καταστεί η χώρα μια περιφερειακή πλατφόρμα εμπορίου.

Από το 10ο πενταετές Αναπτυξιακού Προγράμματος της χώρας (2006-2010) προβλέπεται η διάθεση 3 δις δολ. ΗΠΑ για επενδύσεις στον εν λόγω τομέα, ήτοι 16% των συνολικών επενδύσεων. Από τον προϋπολογισμό δημοσίων δαπανών του 2009 προβλέπεται η διάθεση 390 εκ. δολ. ΗΠΑ στο Υπουργείο Μεταφορών (8,4% των συνολικών επενδύσεων) και ο τομέας αποτελεί την τέταρτη κατά σειρά προτεραιότητα μετά τους τομείς του Περιβάλλοντος, του Ηλεκτρισμού και του Πετρελαίου και Ορυκτών Πόρων.

Οδικές Μεταφορές

Η Συρία διαθέτοντας 50.000 χλμ οδών εκ των οποίων τα $\frac{3}{4}$ ασφαλτοστρωμένων, διαθέτει αναμφίβολα το καλύτερο οδικό δίκτυο στην περιοχή. Παρόλα αυτά, η αύξηση της οδικής κίνησης και η ανάγκη της περαιτέρω ανάπτυξης των υποδομών έχουν στρέψει την Κυβέρνηση σε σχέδια κατασκευής ενός νέου δικτύου αυτοκινητοδρόμων με διόδια έτσι ώστε αυτά να προσελκύσουν ξένους επενδυτές.

Μια μελέτη για την κατασκευή δύο νέων βασικών οδικών αξόνων με το σύστημα Β.Ο.Τ εκπονήθηκε πρόσφατα από την εταιρεία Parsons Intl για λογαριασμό του αρμόδιου Υπουργείου και αφορά τα εξής τμήματα: α) από τα Τουρκικά στα Ιορδανικά σύνορα μήκους 432 χμ, εκτιμώμενου ύψους 808 εκ. Ευρώ και β) από την πόλη Ταρτούς στα Ιρακινά σύνορα μήκους 351 χμ εκτιμώμενου ύψους 473 εκ. Ευρώ με περίοδο παραχώρησης της εκμετάλλευσης για 40 χρόνια. Πρόσφατα δημοσιεύθηκε Προκήρυξη Προεπιλογής Επενδυτικών Εταιρειών και Οργανισμών για την εκτέλεση κατασκευής λειτουργίας και συντήρησης δύο ως άνω αξόνων.

Άλλα σημαντικά προς υλοποίηση έργα είναι α) ο παράλληλος με τα τουρκικά σύνορα αυτοκινητόδρομος που συνδέει το Χαλέπι με την πόλη Yaaroubeh μήκους 350 χμ, εκτιμώμενου κόστους 300 εκ. δολ. ΗΠΑ, του οποίου η εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας διεξήχθη στο πλαίσιο της ευρωμεσογειακής Med και β) Ο παραλιακός δρόμος που συνδέει τις πόλεις Banias και Lattakia 45 χλμ. και εκτιμώμενου κόστους 100 εκ. δολ. ΗΠΑ).

Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Με πάνω από 2.800 χλμ. σιδηροδρομικών γραμμών, η Συρία κατέχει το πιο σημαντικό δίκτυο στην περιοχή. Για να αντιμετωπίσει τις προοπτικές ανάπτυξης της κίνησης επιβατών και φορτίου, σχεδόν 1.700 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν και επιπλέον να κατασκευαστούν άλλα 1350 χλμ. Τα κυριότερα προς υλοποίηση μεγάλα έργα είναι τα εξής:

- Σύνδεση μεταξύ των πόλεων Dier Ez Zor – Aboukamal και Ιρακινών συνόρων μήκους 145 χλμ, εκτιμώμενου ύψους 200 εκ. δολαρίων, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2010.

- Γραμμή Aleppo - Δαμασκός: 412 χλμ, για την οποία υπάρχει προκαταρκτική μελέτη σε εξέλιξη από την εταιρεία Italfair.

- Δαμασκός – Σύνορα Ιορδανίας: Έχει εκπονηθεί μελέτη από την Italfair και το έργο ύψους 190 εκ δολαρίων αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2012. Η συριακή κυβέρνηση μελετά εκ παραλλήλου με την ιορδανική την υλοποίηση της σύνδεσης Δαμασκός

–Αμμάν -Σαουδική Αραβία έργο για το οποίο αναζητούνται πηγές χρηματοδότησης.

- Dier EZ Zor - Παλμύρα – Ανατολικά ορυχεία φωσφορικών αλάτων μήκους 256 χιλιομέτρων, εκτιμώμενου κόστους 150 εκ. δολ. ΗΠΑ, έργο για το οποίο υπάρχει σε εξέλιξη μελέτη από γερμανικό γραφείο συμβούλων.

Ο στρατηγικός χαρακτήρας των μεσογειακών ακτών της Συρίας, παρέχει τη δυνατότητα για την ανάπτυξη σημείων σύνδεσης της Ευρώπης με τις χώρες της ευρύτερης περιοχής μέσω κέντρων μεταφορών - logistics. Μια μελέτη που εκπονήθηκε το Μάιο του 2008 από ιδιωτική εταιρεία προτείνει τη δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου στη βιομηχανική πόλη Hessia της Homs, η οποία βρίσκεται στον σιδηροδρομικό άξονα Δαμασκού - Aleppo – Τουρκίας και στο σημείο που συνδέονται οι νέοι προς υλοποίηση οδικοί άξονες, 150 χλμ. από τον λιμένα της Tartous. Το έργο προτείνεται προς χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ, και η υλοποίησή του θα πρέπει γίνει μέσω Συμπράξεως Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Θαλάσσιες Μεταφορές

Στον τομέα των θαλάσσιων υποδομών, η Συρία διαθέτει σήμερα δύο βαθείς λιμένες της Lattakia και της Tartous οι οποίοι παρουσιάζουν δραστηριότητα κυρίως στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων και αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό των λιμένων της Βηρυτού και της Αλεξανδρέτας

Η εταιρεία των Φιλιππίνων, International Container Terminal Services, Inc (ICTSI), έλαβε μια δεκαετή σύμβαση παραχώρησης για τη διαχείριση του σταθμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα της Tartous, τον Αύγουστο του 2006. Βάσει των όρων της σύμβασης η ICTSI πρέπει να επενδύσει 37 εκατ. δολάρια ΗΠΑ σε διάστημα δέκα ετών. Αντίστοιχα, ο λιμένας της Lattakia πρόκειται να ανατεθεί στην εταιρεία CMA CGM ως προς τη διαχείριση και τις επενδύσεις του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων για 10 χρόνια με τη μέθοδο BOO. Παράλληλα υπάρχει σχέδιο διαμόρφωσης τμήματος του λιμένα σε ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Επιπλέον, υπάρχει σχέδιο για τη μετατροπή του παλαιού λιμένα της Lattakia σε ψυχαγωγική ζώνη (ανάπτυξη της ακτής με καφενεία, εστιατόρια, μουσεία, μαρίνα, κατασκευή ενός ξενοδοχείου και συνεδριακό κέντρο).

Αεροπορικές Μεταφορές

Στο πλαίσιο ενός σχεδίου επέκτασης και εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου της Δαμασκού έχει σχεδόν ολοκληρωθεί η ανακαίνιση του υπάρχοντος αεροδρομίου από μαλαισιανή εταιρεία. Η μελέτη σκοπιμότητας για την κατασκευή ενός νέου σταθμού επιβατών η οποία διενεργείται από την εταιρεία IFC αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά το πρώτο εξάμηνο του 2009. Ακολούθως, η σχετική πρόσκληση για την υποβολή προσφορών για την ανάθεση εκτέλεσης του έργου αναμένεται να να δρομολογηθεί το 2010. Η δυνατότητα εξυπηρέτησης επιβατών του αεροδρομίου υπολογίζεται να φθάσει τα 5 εκατομμύρια επιβάτες το 2014 και τα 10 εκατ. ευρώ το 2020.

Αστικές Συγκοινωνίες

Το βασικότερο συγκοινωνιακό έργο στη Δαμασκό είναι η κατασκευή metro η οποία τελεί υπό μελέτη. Προβλέπεται η κατασκευή δύο υπέργειων γραμμών. Η τελευταία φάση της μελέτης της πρώτης γραμμής, που ονομάζεται "Πράσινη Γραμμή", αναμένεται να ολοκληρωθεί το Μάρτιο του 2009 από τη γαλλική εταιρεία Systra. Η γραμμή διασχίζει τη Δαμασκό από ΝΔ προς ΒΑ και αναμένεται να λειτουργήσει το 2016. Το έργο χρηματοδοτείται με 2,5 εκατ. ευρώ από τον μηχανισμό FEMIP (Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership) της ΕΤΕπ. Η Τράπεζα εξετάζει επίσης, στο πλαίσιο του ως άνω μηχανισμού, το ενδεχόμενο συμμετοχής στη χρηματοδότηση μέχρι του 50% του προϋπολογισμού υλοποίησης του σχεδίου, υπό τον όρο της διασφάλισης της βιωσιμότητας.

3.7 Πρωτοπορεί η ασιατική ναυπηγική βιομηχανία!

Παραδοσιακά μεγάλη ναυπηγική δύναμη είναι η Ιαπωνία, η οποία τα τελευταία όμως χρόνια αισθάνεται την... αναπνοή της Νότιας Κορέας, της Κίνας, αλλά και του... Βιετνάμ! Γενικά πάντως και οι τέσσερις αυτές ασιατικές χώρες προσελκύουν τους εφοπλιστές ανά τον κόσμο για ναυπηγήσεις. Το μειωμένο εργατικό κόστος κατά 20 με 30%, η σύγχρονη οργάνωση της παραγωγικής διαδικασίας και η αυστηρή τήρηση του

χρονοδιαγράμματος εργασιών, είναι οι βασικοί λόγοι που τα ασιατικά ναυπηγεία κέρδισαν -χρόνια τώρα- “την κούρσα του ανταγωνισμού”... Ήδη μέχρι τα μέσα Μαρτίου φέτος στα ασιατικά και κυρίως ευρωπαϊκά οι έλληνες εφοπλιστές έχουν δώσει παραγγελίες για περισσότερα από 1.000(!) σκάφη! Βεβαίως γεγονός παραμένει ότι τους πρώτους μήνες του 2008, οι έλληνες πλοιοκτήτες έχουν “κάνουν κράτει” στις νέες παραγγελίες, ενώ τα προηγούμενα δύο χρόνια είχαν κυριολεκτικά ακολουθήσει φρενήρη ρυθμό!

Όπως έγινε γνωστό οι νέες παραγγελίες δόθηκαν από τις εξής ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες:

- Η Grand Union συμφώνησε να χτίσει στα ναυπηγεία Sungdong δύο πλοία τύπου Cape (180.000 dwt), με παράδοση το 2009/10, με ενδεικτική τιμή 94 εκατομμυρίων δολαρίων το ένα κι επιπλέον 6 Cape (170.000 dwt) με ενδεικτική τιμή 90 εκατομμυρίων δολαρίων το ένα με παράδοση το ίδιο διάστημα.
- Η εταιρεία “Lavinia Corporation” του “Ομίλου Laskaridis Shipping” συμφώνησε με τα ναυπηγεία Jinglu για τη ναυπήγηση δύο Panamax (75.000 dwt), τα οποία θα παραδοθούν ύστερα από δύο χρόνια ενδεικτικής αξίας 49 εκατομμυρίων δολαρίων το ένα.
- Η Goldensport συμφώνησε με τα ναυπηγεία SPP για δύο Supramax (59.000 dwt) με παράδοση το 2011 και ενδεικτική αξία 47 εκατομμύρια δολάρια το ένα.
- Η Aegean Bulk, επίσης, συμφώνησε με τα ναυπηγεία SPP για δύο Supramax (59.000 dwt) με παράδοση το 2011 και ενδεικτική αξία 47 εκατομμύρια δολάρια το ένα.
- Και τέλος, η Everlast έκλεισε συμφωνία με τα ναυπηγεία Mingde για δύο Handysize (31.800 dwt) με παράδοση το 2010/11 και ενδεικτική αξία 32 εκατομμύρια δολάρια το ένα.

3.8 LNG: πώς παράγεται και πώς μεταφέρεται;

Αυξάνει αλματωδώς η ζήτηση σε υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG –άρα και η μεταφορά του- τόσο ώστε να αναμένεται πως θα διπλασιασθεί έως το έτος 2030! Προβλέπεται εγκύρως ότι η ζήτηση θα φτάνει τα 4.800 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα από τα μόλις 2.800 που ήταν το έτος 2000. Επομένως, η διακίνηση του προϊόντος αυτού δεν μπορεί παρά να ενδιαφέρει άμεσα, τόσο τους πλοιοκτήτες σκαφών μεταφοράς LNG, όσο και όσους κατασκευάζουν αγωγούς κατάλληλους για τη μεταφορά φυσικού αερίου. Αυτή η κατά 100% αυξητική τάση στις πρώτες τρεις δεκαετίες του αιώνα μας θα είναι περισσότερο έκδηλη, τόσο στις Ηνωμένες Πολιτείες, όσο και στις δύο ραγδαία αναπτυσσόμενες χώρες, δηλαδή την Κίνα και την Ινδία.

Με άλλα λόγια το φυσικό αέριο –με τ’ αποθέματά του να επαρκούν για πολλές δεκαετίες ακόμη- είναι η μορφή ενέργειας που θα κυριαρχήσει και θα έχει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη διεθνώς. Τα κυριότερα αποθέματα βρίσκονται στις χώρες της Μέσης Ανατολής και τις πρώην Σοβιετικής Ένωσης με κάθε περιοχή να κατέχει περισσότερο από το 1/3

παγκοσμίως. Απέναντι σ' αυτό το τοπίο η βασική πρόκληση από τη διεθνή αγορά του φυσικού αερίου είναι ότι τα αποθέματα δεν βρίσκονται εκεί που χρειάζονται, δηλαδή στην Ευρώπη, στην Ιαπωνία και στη Βόρεια Αμερική.

Σε ορισμένες, μάλιστα, περιπτώσεις, υπάρχει τεράστια απόσταση μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης, άρα απαιτείται μεταφορά του προϊόντος σε μεγάλες αποστάσεις ακόμη και διηπειρωτικές... Υπολογίζεται από το κέντρο της Ευρώπης, για παράδειγμα: η απόσταση των περιοχών της Σιβηρίας όπου παράγεται φυσικό αέριο είναι σχεδόν 5.000 χιλιόμετρα μακριά και οι Ιρανικές περιοχές φυσικού αερίου απέχουν περισσότερο από 4.000 χιλιόμετρα! Αν και οι αγωγοί φυσικού αερίου είναι δοκιμασμένοι και ηλεγμένοι ως σύστημα μεταφοράς παρουσιάζουν όμως ορισμένα μειονεκτήματα. Η κατασκευή των αγωγών είναι δαπανηρή ειδικά κάτω από ακραίες κλιματολογικές συνθήκες, όπως αυτές της Σιβηρίας. Εντούτοις, το κύριο μειονέκτημα του συστήματος των αγωγών είναι το πολιτικό ρίσκο:

Οι διελεύσεις των αγωγών δεν είναι διόλου εύκολες και μάλιστα ορισμένοι διέρχονται μέσα από κυριολεκτικά ταραγμένες περιοχές. Τα τελευταία χρόνια οι προστριβές μεταξύ της μεγάλης παραγωγού φυσικού αερίου Ρωσίας και άλλων πρώην δημοκρατιών της Σοβιετικής Ένωσης, στην οποία βασίζονται οι εισαγωγές, προκαλούσαν ανησυχίες στη διεθνή Κοινότητα. Σε πρόσφατη Διάσκεψη για θέματα υδροποιημένου φυσικού αερίου επισημάνθηκε ότι ο όγκος του είναι μόνο 1/600 σε σχέση με του σε αέρια μορφή φυσικού αερίου, γεγονός το οποίο το καθιστά εύκολο για αποθήκευση σε δεξαμενές και μεταφορά με ειδικά δεξαμενόπλοια, κατάλληλα διαμορφωμένα για μεταφορά. Αυτό όχι μόνο ελαχιστοποιεί τους πολιτικούς κινδύνους, αλλά δημιουργεί έναν έως τώρα, άγνωστο βαθμό ευελιξίας, στην παγκόσμια αγορά. Παραγωγοί και αγοραστές LNG εξαρτώνται από σταθερά συστήματα μεταφοράς για να μπορούν να γνωρίζουν ποιες συνθήκες αγοράς είναι περισσότερο προσιτές γι' αυτούς.

Εντούτοις για την ώρα και στον βαθμό που η αποδοτικότητα είναι ένα ακόμα μειονέκτημα: Οι διαδικασίες παραγωγής και μεταφοράς του LNG χρειάζονται μεγάλη ποσότητα ενέργειας. Η ενέργεια που καταναλώνεται για την παραγωγή και μεταφορά είναι κατ'ελάχιστον το 25% του φορτίου ενός δεξαμενόπλοιου. Η διαδικασία παραγωγής του LNG είναι σύνθετη. Κατ'αρχήν τα ανεπιθύμητα συστατικά όπως είναι θειάφι, νερό και εύκολα υδροποιήσιμα αέρια, αφαιρούνται από το φυσικό αέριο και κατόπιν υδροποιείται, καθώς ψύχεται σε ατμοσφαιρική πίεση σε θερμοκρασία -162oC.

Το πολύτιμο προϊόν αποθηκεύεται υπό ατμοσφαιρική πίεση σε θερμικά μεμονωμένες δεξαμενές έως ότου να ξαναφορτωθεί. Στους σταθμούς φόρτωσης με ρυθμό άντλησης 10 έως 15 χιλιάδες κυβικά μέτρα υδροποιημένου αερίου την ώρα περίπου στα LNG δεξαμενόπλοια η φόρτωση μπορεί να γίνεται μέσα σε 12 ώρες. Μάλιστα καθ'όλη τη διάρκεια της μεταφοράς του η θερμοκρασία του διατηρείται στους 162oC. Η τεχνική λύση αυτού του προβλήματος είναι η χρήση δεξαμενόπλοιων με σφαιρικές δεξαμενές προσεκτικά σχεδιασμένες με θερμική μόνωση.

3.9 Ύποπτα 11 εκατομμύρια κοντέινερς θεωρούνται στις Η.Π.Α!

Ασφαλώς και επιβάλλεται να λαμβάνονται αυστηρά μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια όλου του κόσμου, όμως από το σημείο αυτό, ως την “τρομολαγεία Made in USA” η απόσταση είναι τεράστια. Όλα τα φορτία που εξάγονται θαλασσίως στις Ηνωμένες Πολιτείες θεωρούνται ύποπτα τρομοκρατίας! Αυτό συμβαίνει γιατί στις Η.Π.Α ενοχοποιούνται και τα 11 εκατομμύρια κοντέινερς που κάθε χρόνο φτάνουν στα αμερικανικά λιμάνια από την άλλη άκρη του Ατλαντικού! Η επιφυλακτική –αν όχι εχθρική αυτή- στάση της Ουάσιγκτον απέναντι στους εμπορικούς εταίρους της στην Ευρώπη αποδεικνύει πως η παγκόσμια αυτή υπερδύναμη απαιτεί από τους συναλλασσόμενους της ν’αποδείξουν εκείνοι “το μη τρομοκρατικό περιεχόμενο των 11 εκατομμυρίων κοντέινερς». Και όλο αυτό υπό τον μανδύα μια αμερικανικής πρωτοβουλίας που φέρει τον ψευδεπίγραφο τίτλο “Φιλία δια μέσου των Ωκεανών” . Ακριβώς αυτός ήταν ο τίτλος συνεδρίου που οργανώθηκε στις αρχές Οκτωβρίου στην Αθήνα από το αμερικανικό “Propeller Club” .

Στο Συνέδριο τονίσθηκε από τον εκπρόσωπο της Ακτοφυλακής των Η.Π.Α κ.Joel Whitehead ότι:“μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, είναι φυσιολογικό να θέλουμε εμείς οι αμερικανοί τα θέματα ασφαλείας να αντιμετωπίζονται όσο το δυνατόν πιο μακριά από τα σύνορά μας” . ” Γι’αυτό, πρόσθεσε, η χώρα μου ψήφισε ειδικό Νόμο, ο οποίος θα ισχύσει μεν το έτος 2012, αφού όμως προηγηθεί πενταετής δοκιμαστική περίοδος που αρχίζει από φέτος”. ”Σύμφωνα με τον νέο αυτό Νόμο κάθε εμπορευματοκιβώτιο με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες θα πρέπει να ελέγχεται με ακτίνες από ειδικά μηχανήματα και να σφραγίζεται προτού φορτωθεί στο πλοίο για τα αμερικανικά λιμάνια” .

Αυτό που τόσο ξεκάθαρα δήλωσε ενώπιον των συνέδρων της Αθήνας ο αμερικανός αξιωματούχος επιβεβαιώνει πλήρως την άποψη ότι μονομερώς οι Η.Π.Α αλλάζουν τη συμφωνία για τον έλεγχο των κοντέινερς που είχαν προσυπογράψει το έτος 2004 με τους εταίρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αμερικανικές Αρχές απαιτούν τώρα από τους εκτός των συνόρων εμπορικούς εταίρους να ελέγχεται με ακτίνες λείζερ το εσωτερικό των κοντέινερ πριν αυτά φορτωθούν στα πλοία που προσεγγίζουν τα αμερικανικά λιμάνια! Δηλαδή με άλλα λόγια απαιτούν ο έλεγχος να μη γίνεται δειγματοληπτικά – όπως γίνεται σήμερα- στα εμπορευματοκιβώτια, αλλά να γίνεται στο σύνολό τους!

Όλα, δηλαδή, το 100% των 11 εκατομμυρίων κοντέινερ προς εξαγωγή στις Η.Π.Α από τα ευρωπαϊκά λιμάνια, πρέπει να ελέγχεται! Υπενθυμίζεται ότι όντως εδώ και τρία χρόνια σε όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια –από όπου αποπλέουν κοντεϊνερόπλοια για τις Ηνωμένες Πολιτείες- γίνονται αυστηρότατοι δειγματοληπτικοί έλεγχοι, είτε με σύγχρονα ανιχνευτικά συστήματα, είτε με τελωνειακούς υπαλλήλους, για την προστασία από τρομοκρατικές ενέργειες. Στην ουσία τα κλιμάκια κάνουν επιλεκτικούς ελέγχους με ανίχνευση στα εμπορευματοκιβώτια με βάση την ανάλυση κινδύνου του φορτίου.



ΕΙΚΟΝΑ 3.2 ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ

3.10 Σε 1,5 χρόνο 50 κοντεϊνερόπλοια ταξινομήθηκαν στον Germanischer Lloyd

Ο Γερμανικός Νηογνώμονας Germanischer Lloyd αναπτύσσεται συνεχώς, καθώς περισσότερα από 6.300 πλοία -70 εκατομμυρίων GT- τελούν κάτω από τον τεχνικό έλεγχό του, ενώ άλλα 1.400 πλοία -24 εκατομμυρίων GT- που ναυπηγούνται παγκοσμίως -αναμένεται να ενταχθούν και αυτά στον Germanischer Lloyd. Προ καιρού έγινε στον Πειραιά μία άκρως ενδιαφέρουσα σύνοδος, κατά την οποία ο πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής του Germanischer Lloyd καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, ιδρυτής της ναυτιλιακής εταιρείας «Costamare» αναφέρθηκε στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα η διεθνής ναυτιλία. Μιλώντας στη σύνοδο το μέλος του Δ.Σ του Germanischer Lloyd Dr.Hermann J.Klein τόνισε ότι ο Γερμανικός Νηογνώμονας –ο οποίος συμπληρώνει 140 χρόνια δημιουργικής παρουσίας –ασφαλώς θα συμβάλει, ώστε ν'αντιμετωπίζονται -με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο- τα θέματα του περιβάλλοντος σε σχέση με τα πλοία και συγκεκριμένα με την ποιότητα των καυσίμων, τη διαχείριση του έρματος, την απόδοση των μηχανών θαλάσσης και την ανακύκλωση σκαφών.

Από την πλευρά του ο περιφερειακός διευθυντής Μεσογείου και Νότιας Αφρικής Αθανάσιος Ρεϊσόπουλος σημείωσε πως “μόνο κατά τους τελευταίους 18 μήνες περισσότερα από 50 κοντεϊνερόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 300.000 teu και άλλα 60 πλοία, τα οποία ανήκουν σε άλλες κατηγορίες και η χωρητικότητά τους φτάνει τα τρία

εκατομμύρια dwt, εμπιστεύθηκαν τον G.L”. Ο κ.Ρεϊσόπουλος δεν παρέλειψε να υπογραμμίσει, τέλος, ως θετικότατο γεγονός ότι στον Γερμανικό Νηογνώμονα όλο και περισσότερο αυξάνονται τα ελληνόκτητα πλοία που ταξινομούνται σ’ αυτόν.



ΕΙΚΟΝΑ 3.3.

3.11 Η Κύπρος πρωτοπορεί με την EBB Transport Solution Ltd

Επιβεβαίωση του οικονομικού θαύματος της Κύπρου με εμπορική ναυτιλία από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως και καλές λιμενικές εγκαταστάσεις, ήρθε πρόσφατα στο προσκήνιο, χάρη στο Δίκτυο EBB, Eastmed Balkans and Blacksea Ltd, το οποίο στις 20 Ιανουαρίου διοργάνωσε στην Αθήνα την πρώτη του διεθνή συνδιάσκεψη. Το πρωτοποριακό αυτό Δίκτυο εταιρειών Port Agencies ιδρύθηκε στην Κύπρο, αλλά απλώνεται σε όλα τα Βαλκάνια, την ανατολική Μεσόγειο και τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Επιπλέον συνεργάζεται με εταιρείες που εδρεύουν στη Βαλτική Θάλασσα και στην Άπω Ανατολή.

Μάλιστα, με την ευκαιρία της διάσκεψης, παρουσιάστηκε σε «παγκόσμια πρώτη» στην Αθήνα ένα νέο χρηστικότατο Σύστημα Πληροφορικής, το οποίο έρχεται να καλύψει μεγάλο κενό στις διεθνείς Μεταφορές και το Forwarding και Port Agencies. Είναι επίσης εντυπωσιακό ότι το πληροφοριακό σύστημα EBB/IT/EDP/SOFTWARE –γιατί περί αυτού πρόκειται- είναι δημιουργημένο ελληνικότατο στην αγγλική όμως γλώσσα –η οποία χρόνια τώρα αποδεικνύεται κοινή γλώσσα –esperando- του διεθνούς εμπορίου! Χάρη στην πλούσια και πλήρη βάση δεδομένων του πληροφορικού συστήματος αυτού γίνεται, επιτέλους, απλούστερο και ασφαλέστερο το καθημερινό έργο που εκτελούν οι διεθνείς διαμεταφορείς, σ’ολόκληρο τον πλανήτη. Το καινοτόμο σύστημα παρουσίασε ο υπεύθυνος Πληροφορικής των ελληνικών εταιρειών Διεθνών Μεταφορών EML και THAT, Γιώργος Φαφάκος. Ο ιδρυτής και πρόεδρος των εταιρειών αυτών Μένος Μοσχούτης, ο οποίος αντιπροσωπεύει την EBB στην Ελλάδα, συντόνισε τη συνδιάσκεψη και τόνισε: “Καλωσορίζω στην Αθήνα όλα τα μέλη του Δικτύου EBB που

καλύπτουν την ευρύτερη περιοχή και δραστηριοποιούνται στην Ανατολική Μεσόγειο, τα Βαλκάνια και τη Μαύρη Θάλασσα, καθώς και τους αντιπροσώπους της EBB από τη μακρινή Σιγκαπούρη ως τη Βαλτική. "Η εδώ παρουσία τους αποτελεί τη μεγαλύτερη απόδειξη, ότι η πρωτοβουλία δημιουργίας του Δικτύου μας ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες για λύσεις Μεταφορών (Transport Solution) στα λιμάνια της περιοχής μας. "Η βασική καινοτομία του Δικτύου, -κατέληξε ο Έλληνας ομιλητής- είναι ότι δεν παρέχει υπηρεσίες Forwarding, αλλά προσφέρει στους διεθνείς Forwarders υπηρεσίες πρακτόρευσής τους, σε ουδέτερη βάση, σε δεκάδες λιμάνια-προορισμούς στην Ανατολική Μεσόγειο, στα Βαλκάνια και τις αναπτυσσόμενες χώρες της Μαύρης Θάλασσας".

Μετά τον κ.Μοσχούτη πήραν το λόγο διαδοχικά οι εκπρόσωποι-έταιροι του EBB Eastmed Balkans and Blacksea Ltd, από την Κύπρο, την Αίγυπτο, τη Βουλγαρία, την Πολωνία, τη Ρουμανία και την Αλβανία, καθώς και στελέχη συνεργαζόμενων εταιρειών από την Ελλάδα, τη Γερμανία και τη Σιγκαπούρη. Κάθε ομιλητής, όπως π.χ. ο διευθυντής Πωλήσεων της China Shipping Greece Agency Πέτρος Κοντοφρίδης παρουσίαζε τα πλεονεκτήματα και τις δυνατότητες της χώρας και της εταιρείας, την οποία εκπροσωπούσε. Ακολούθησε ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας C.T.S (Customized Transport Services)Α.Ε Γιάννης Χιωτέλης, ο οποίος έκανε μια σύντομη παρουσίαση των δυνατοτήτων της.

Η εταιρεία αυτή έχει την έδρα της στο Κορωπί και είναι ένας από τους βασικούς συνεργάτες της EBB, καθώς με τα οχήματά της και τ'αποθηκευτικά της Κέντρα, ανά την Ελλάδα, διακινεί και διανέμει φορτία των πελατών του Δικτύου στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες των Βαλκανίων. Ιδιαίτερη επισήμανση αξίζει να γίνει στα όσα ανέπτυξε ο εκπρόσωπος της Κύπρου Γιώργος Αντωνιάδης, καθώς όπως προαναφέρθηκε στον πρόλογο αυτού του ρεπορτάζ αναγνωρίζεται πλέον διεθνώς "το οικονομικό θαύμα", το οποίο πέτυχε η μικρή αυτή αδελφή-χώρα με τον τεράστιο όμως εμπορικό στόλο και τα λιμάνια της με πρώτο φυσικά εκείνο της Λεμεσσού. Ο κ.Αντωνιάδης πέρα από το γεγονός ότι εκπροσωπεί στην Κύπρο το Δίκτυο EBB, ίδρυσε και διευθύνει στη Λεμεσό, εδώ και πολλά χρόνια, την "Gantoni" Ltd, η οποία είναι ναυτιλιακή, ναυλομεσιτική, εκτελωνιστική και Forwarding εταιρεία. Συγκεκριμένα ο κ.Αντωνιάδης, ο οποίος είναι συγχρόνως αντιπρόεδρος του Συνδέσμου Διεθνών Διαμεταφορέων της Κύπρου τόνισε, μεταξύ άλλων, στη Διάσκεψη τα εξής: "Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι χρόνια τώρα η Κύπρος στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπης-Ασίας-Αφρικής) αυξάνει συνεχώς τα ποσοστά της στο διεθνές εμπόριο.

Κάθε χρόνο και περισσότερο η Κύπρος αναπτύσσει τις εξαγωγές και τις εισαγωγές της. "Η αυξητική τάση στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο ανεβάζει όπως είναι επόμενο και τη δραστηριότητα των κυπριακών εταιρειών που εξειδικεύονται στις διεθνείς μεταφορές, το Forwarding και φυσικά στα Logistics. "Χαρακτηριστική απόδειξη αποτελεί και το γεγονός ότι η "Cyprus Clearing & Forwarding Association Agents", η οποία είναι και μέλος της FIATA, αριθμούσε μόλις 14 ιδρυτικά μέλη το έτος 1959 περιλαμβάνει σήμερα 60 εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στη Λεμεσό, στη Λευκωσία και στη Λάρνακα. "Επιπλέον η Κύπρος είναι το "ανατολικότερο σύνορο" της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το έτος 2004, ενώ ύστερα από δύο χρόνια από σήμερα δηλαδή

τον Ιανουάριο τους έτους 2008 θα ενταχθεί κι εκείνη στη Ζώνη του Ευρώ. "Περιττεύει ίσως να τονισθεί, κατέληξε ο κ.Αντωνιάδης, η σημασία του μεγάλου λιμένα της Λεμεσού από όπου πραγματοποιούνται οι περισσότερες αφιξοαναχωρήσεις κοντεινερόπλοιων και άλλων σκαφών με τα οποία η Κύπρος συνδέεται τακτικότερα για τις μεταφορές φορτίων, τόσο με τον Λίβανο, τη Συρία και το Ισραήλ, όσο και με την Αμβέρσα κι από εκεί με τον υπόλοιπο κόσμο". Οι εργασίες της συνδιάσκεψης έκλεισαν με τη δέσμευση να γίνεται κάθε χρόνο ακόμη πιο στενή η συνεργασία και η διασύνδεση των εταιρειών-μελών της EBB "Eastmed Balkans and Blacksea", αλλά και να πραγματοποιούνται εξαμηνιαίες τακτικές συναντήσεις των εκπροσώπων του από τις διάφορες χώρες που μετέχουν στο πρωτοποριακό αυτό Δίκτυο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΕΡΕΥΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Συντάσσοντας την εργασία αυτή θεωρήσαμε καλό εκτός από την θεωρητική της άποψη να απεικονίσουμε και κάποια στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής αγοράς.

Για το σκοπό αυτό δημιουργήσαμε ένα ερωτηματολόγιο το οποίο αποστείλαμε σε κάποιες εταιρίες σχετικές με τον κλάδο εκ των οποίων λάβαμε πέντε συμπληρωμένα ερωτηματολόγια.

Οι εταιρίες που απάντησαν είναι οι εξής:

- Ø COSMOCARGO A.E.
- Ø CAPOCCI A.E.
- Ø SUPERTRANS A.E.
- Ø MONDIAL HELLAS E.Π.Ε
- Ø ΚΡΟΝΟΣ Α.Ε.

Οι παραπάνω εταιρίες απάντησαν στο ακόλουθο ερωτηματολόγιο:

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ :.....
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ :.....
ΤΗΛΕΦΩΝΟ :.....
ΦΑΞ:.....
EMAIL:.....
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ:.....

1. Η εταιρία σας είναι μέρος μεγαλύτερου οργανισμού ή ανεξάρτητη επιχείρηση;
.....
2. Σε ποίο οικονομικό κλάδο δραστηριοποιείται η επιχείρηση σας
.....
3. Ποιος είναι ο αριθμός των εργαζομένων στην επιχείρηση σας;
.....
4. Πως θα χαρακτηρίζατε την εταιρία σας σε σχέση με τις δραστηριότητες μεταφορών / logistics ;

Η εταιρία σας είναι :

- Εταιρία Μεταφορών
- Διαμεταφορική (3PL)
- Ενδοεταιρική μεταφορά
- Άλλο, παρακαλώ διευκρινίστε

Είδος Λειτουργίας :

- Συλλογή μόνο
- Διανομή μόνο
- Μικτή (συλλογή και διανομή)
- Άλλο, παρακαλώ διευκρινίστε

Νομική μορφή εταιρείας :

- Δημόσια επιχείρηση
- Ιδιωτική επιχείρηση

Ο στόλος σας αποτελείται από οχήματα:

(συμπληρώστε και τον αριθμό των οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας που διαθέτει η εταιρία σας)

- Μέχρι 5 τόνους
- Από 5 μέχρι 10 τόνους
- Από 10 τόνους και πάνω

Γεωγραφική κάλυψη του δικτύου (συμπληρώστε ένα ή και περισσότερα)

- Αστικές διανομές
- Υπεραστικές διανομές
- Εθνικές διανομές
- Διεθνείς διανομές

Είδος Φορτίου (συμπληρώστε ένα ή και περισσότερα)

- Ξηρό φορτίο
- Χύδην φορτίο
- Παγωμένο/Κατεψυγμένο φορτίο
- Μοναδοποιημένο φορτίο (σε παλέτες, κιβώτια κλπ)
- Άλλο, παρακαλώ αναφέρετε

5. Για ποιο είδος εταιριών εργάζεστε ως επί το πλείστον;

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Εταιρίες Τηλεπικοινωνιών | <input type="checkbox"/> Εταιρίες Τροφίμων |
| <input type="checkbox"/> Χημικές Βιομηχανίες | <input type="checkbox"/> Εταιρίες Μεταφορών |
| <input type="checkbox"/> Φαρμακοβιομηχανίες | <input type="checkbox"/> Εταιρίες Παροχών (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ) |
| <input type="checkbox"/> Εταιρίες Ενέργειας (Πετρελαίου, Φυσικού Αερίου) | <input type="checkbox"/> Εταιρίες Χρηματοοικονομικών, Ασφαλιστικών υπηρεσιών και υπηρεσιών Υγείας |
| <input type="checkbox"/> Εταιρίες Κατασκευών | <input type="checkbox"/> Εταιρίες Γενικού Εμπορίου |
| <input type="checkbox"/> Εταιρίες Ηλεκτρονικών και Νέων Τεχνολογιών | <input type="checkbox"/> Εταιρίες Πρώτων Υλών και Αγροτικών Προϊόντων |
| | <input type="checkbox"/> Άλλες, παρακαλώ αναφέρετε |

6. Τι ποσοστό των οδηγών που απασχολούνται από την εταιρία σας διαθέτουν κινητά τηλέφωνα;

- Κανένας
- <25%
- 25% - 50%
- 50% - 75%
- Πάνω από 75%
- Όλοι

7. Τι ποσοστό των οχημάτων της εταιρίας σας διαθέτουν εξοπλισμό τηλεματικής;

- Κανένας
- <25%
- 25% - 50%
- 50% - 75%
- Πάνω από 75%
- Όλα

8. Τι υπηρεσίες ιχνηλασίας (track and trace) παρέχετε στους πελάτες σας;

- Καμία
- Έντυπο υλικό
- Υπηρεσίες μέσω τηλεφωνικού κέντρου
- Απευθείας σύνδεση τερματικού σας με πελάτη
- Web based εφαρμογή
- Άλλο, παρακαλώ αναφέρετε

9. Τι υπηρεσίες ιχνηλασίας (track and trace) θα παρέχετε στους πελάτες σας σε 3 χρόνια;

- Καμία
- Έντυπο υλικό
- Υπηρεσίες μέσω τηλεφωνικού κέντρου
- Απευθείας σύνδεση τερματικού σας με πελάτη
- Web based εφαρμογή
- Άλλο, παρακαλώ αναφέρετε

10. Τι απόδειξη παραλαβής (Proof Of Delivery) συστήματα χρησιμοποιείτε;

- Κανένα
- Υπογραφή σε χαρτί
- Ηλεκτρονική υπογραφή με μαζική (batch) επεξεργασία στο τέλος του δρομολογίου
- Ηλεκτρονική υπογραφή σε πραγματικό χρόνο

11. Τι απόδειξη παραλαβής (Proof Of Delivery) συστήματα θα χρησιμοποιείτε σε 3 έτη;

- Κανένα
- Υπογραφή σε χαρτί
- Ηλεκτρονική υπογραφή με μαζική (batch) επεξεργασία στο τέλος του δρομολογίου
- Ηλεκτρονική υπογραφή σε πραγματικό χρόνο

12. Πώς καταγράφετε τα σφάλματα (ζημιά, αλλοιωμένα αγαθά, διεύθυνση παράδοσης);

- Δε γίνεται καταγραφή
- Εγγράφως
- Προφορική ενημέρωση από τους οδηγούς
- Τηλεφωνικές κλήσεις
- Ηλεκτρονική καταγραφή (PDA, ταμπλέτα)
- Ψηφιακή απεικόνιση (με ψηφιακή φωτογραφική μηχανή)
- Αλλιώς, παρακαλώ αναφέρετε

13. Πώς σχεδιάζετε να καταγράψετε τα σφάλματα παράδοσης σε 3 έτη;

- Δε θα γίνεται καταγραφή
- Εγγράφως
- Προφορική ενημέρωση από τους οδηγούς
- Τηλεφωνικές κλήσεις
- Ηλεκτρονική καταγραφή (PDA, ταμπλέτα)
- Ψηφιακή απεικόνιση (με ψηφιακή φωτογραφική μηχανή)
- Άλλως, παρακαλώ αναφέρετε

14. Πώς θα εκτιμούσατε την αξία της ασύρματης μεταφοράς των εικόνων από τον οδηγό/το όχημά σας; (απαντήστε σε κάθε ένα από τα ακόλουθα με: καμία αξία, μερική αξία είτε υψηλή αξία).

	καμία αξία	μερική αξία	υψηλή αξία
On-line απόδειξη παράδοσης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-line ψηφιακή εικόνα των αγαθών στη ζημία	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-line τιμολόγηση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-line απόθεμα φορτηγού	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
On-line αναδρομολόγηση φορτηγού	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Πώς επικοινωνείτε με το όχημα/οδηγό μετά την απομάκρυνσή τους από τις αποθήκες σας;

- Δεν υπάρχει επικοινωνία
- Ραδιοεπικοινωνία
- Κινητή τηλεφωνία (GSM)
- Γραπτά μηνύματα (SMS)
- Κινητή τηλεφωνία, φωνή και δεδομένα (GPRS)
- Δορυφορικά
- Άλλο τρόπο, παρακαλώ αναφέρετε

16. Πώς σχεδιάζετε να επικοινωνείτε με το όχημα/τον οδηγό σας σε 3 έτη;

- Δε θα υπάρξει επικοινωνία
- Ραδιοεπικοινωνία
- Κινητή τηλεφωνία (GSM)
- Γραπτά μηνύματα (SMS)
- Κινητή τηλεφωνία, φωνή και δεδομένα (GPRS)
- Δορυφορικά
- Άλλο τρόπο, παρακαλώ αναφέρετε

17. Μπορείτε να ελέγξετε εξ αποστάσεως οποιοδήποτε από τα ακόλουθα μέσω ενός τηλεματικού συστήματος;

- Θέση οχημάτων (π.χ. μέσω GPRS)
- Θέση ρυμουλκών (π.χ. μέσω GPRS)
- Θερμοκρασία φορτίου
- Θέση παλέτας
- Ασφάλεια πόρτας
- Βάρος φορτίου
- Συμμόρφωση με τις ώρες οδήγησης
- Έξοδα οδηγού
- Οδηγική συμπεριφορά
- Άλλο, παρακαλώ αναφέρετε

18. Ποιες μεθόδους χρησιμοποιείτε για τη δρομολόγηση και το σχεδιασμό των οχημάτων σας;

- Καμία μέθοδος, ο οδηγός αποφασίζει
- Χειρωνακτικός προγραμματισμός (λευκός πίνακας)
- Συστήματα (software) δρομολόγησης – αυτόματος προγραμματισμός
- Μέθοδος σε πραγματικό χρόνο: χειρωνακτική επικοινωνία – GSM
- Μέθοδος: ηλεκτρονικές πληροφορίες - σε υπολογιστή του οχήματος (on board computer)
- Αναζήτηση επόμενου φορτίου σε πραγματικό χρόνο
- Επιβεβαίωση του επόμενου φορτίου

19. Ποιες μεθόδους δρομολόγησης και σχεδιασμού θα χρησιμοποιείτε σε 3 έτη από σήμερα;

- Καμία μέθοδος, ο οδηγός θα αποφασίζει
- Χειρωνακτικός προγραμματισμός (λευκός πίνακας)
- Συστήματα (software) δρομολόγησης – αυτόματος προγραμματισμός
- Μέθοδος σε πραγματικό χρόνο: χειρωνακτική επικοινωνία – GSM
- Μέθοδος: ηλεκτρονικές πληροφορίες - σε υπολογιστή του οχήματος (on board computer)
- Αναζήτηση επόμενου φορτίου σε πραγματικό χρόνο
- Επιβεβαίωση του επόμενου φορτίου

20. Κατά πόσο οι παρακάτω παράγοντες αποτελούν εμπόδιο για την εταιρεία σας στο να διευρύνετε τη χρήση τηλεματικών υπηρεσιών; (απαντήστε με: κανένα εμπόδιο, εύκολο εμπόδιο ή δύσκολο εμπόδιο, σε καθένα από τα παρακάτω)

	Καθόλου εμπόδιο	Εμπόδιο	Βασικό Εμπόδιο
Υψηλό κόστος επένδυσης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αβέβαιη επιστροφή του κόστους επένδυσης (return on investment)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υψηλό κόστος συντήρησης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αποδοχή από τους εργαζόμενους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Έλλειψη σιγουριάς στην υιοθέτηση προτύπων (standard)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ενσωμάτωση αλλαγών στην επιχείρηση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Δυσκολία στην επιλογή προμηθευτή τηλεμετρικών εφαρμογών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Εκπαίδευση προσωπικού	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ολοκλήρωση των τηλεμετρικών εφαρμογών με τα συστήματα εφοδιαστικής αλυσίδας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Ποια οφέλη έχουν δώσει στην επιχείρησή σας οι τηλεματικές υπηρεσίες;
(απαντήστε μόνο αν χρησιμοποιείται τηλεματικές υπηρεσίες)
(απαντήστε με κανένα όφελος, μερικά οφέλη ή πολλά οφέλη)

	Κανένα Όφελος	Μερικά Οφέλη	Πολλά οφέλη
Μείωση στα κόστη μεταφοράς.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Βελτίωση στην εξυπηρέτηση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αξιοπιστία / συνέπεια	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Δυνατότητα αντίδρασης σε γεγονότα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Βελτίωση στο περιθώριο κέρδους	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Μείωση στο εσωτερικό κόστος	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αύξηση στα εισοδήματα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Βελτίωση στη διατήρηση πελατών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Προσέλκυση νέων πελατών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

22. Από που θα αγοράζατε τηλεματικές υπηρεσίες για την επιχείρησή σας;

- Εταιρίες τηλεματικής
- Εταιρίες κινητής τηλεφωνίας (εταιρικές υπηρεσίες)
- Κατασκευαστές αυτοκινήτων (αγορά μαζί με το όχημα)

23. Πόσο σημαντικές θα είναι στο μέλλον οι τηλεματικές υπηρεσίες για την επιχείρησή σας για τα επόμενα 3 έτη από σήμερα;

- Καθόλου
- Λίγο
- Μέτρια
- Πολύ
- Κρίσιμα

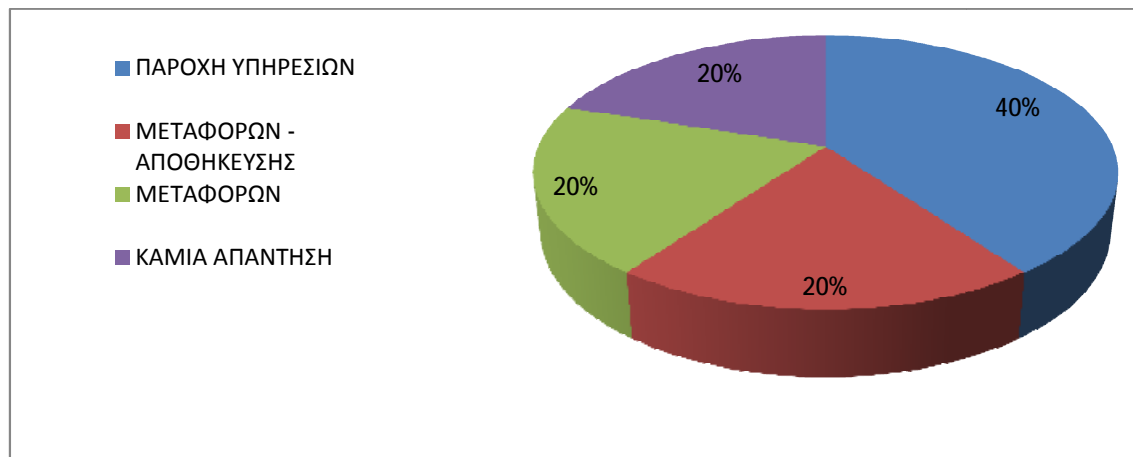
4.2. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΕΡΩΤΗΣΗ 1^H

Η εταιρία σας είναι μέρος μεγαλύτερου οργανισμού ή ανεξάρτητη επιχείρηση;
Όλες οι απαντήσεις που λάβαμε ήταν **ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

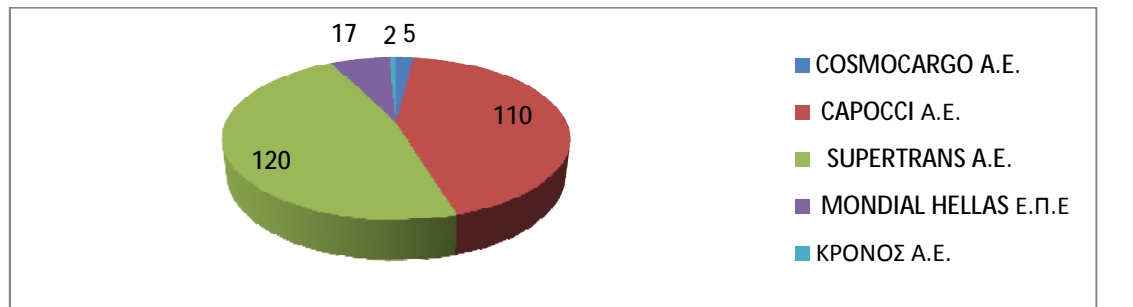
ΕΡΩΤΗΣΗ 2^H

Σε ποίο οικονομικό κλάδο δραστηριοποιείται η επιχείρησή σας



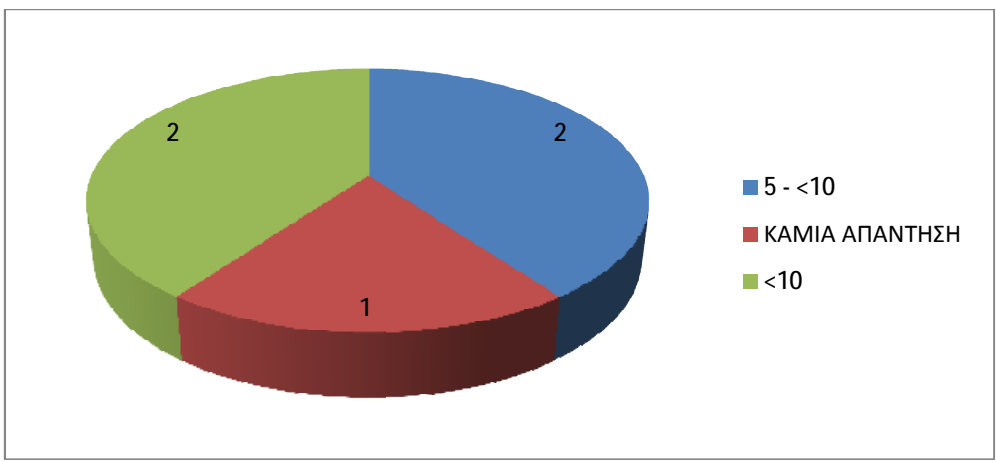
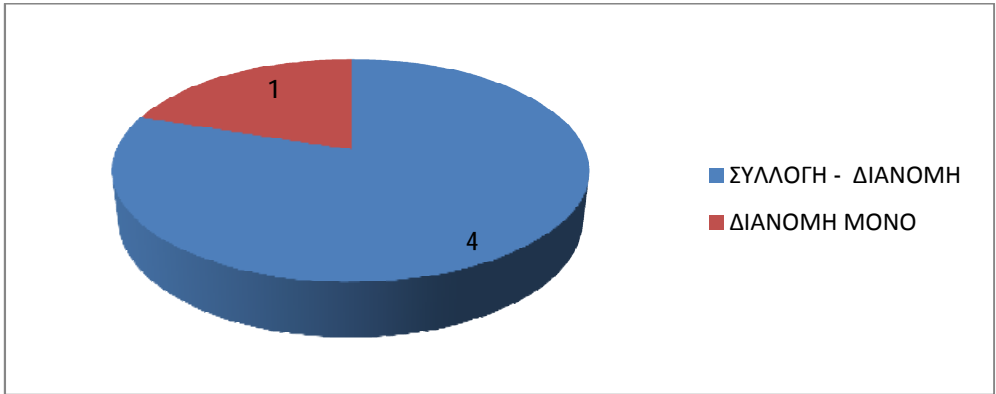
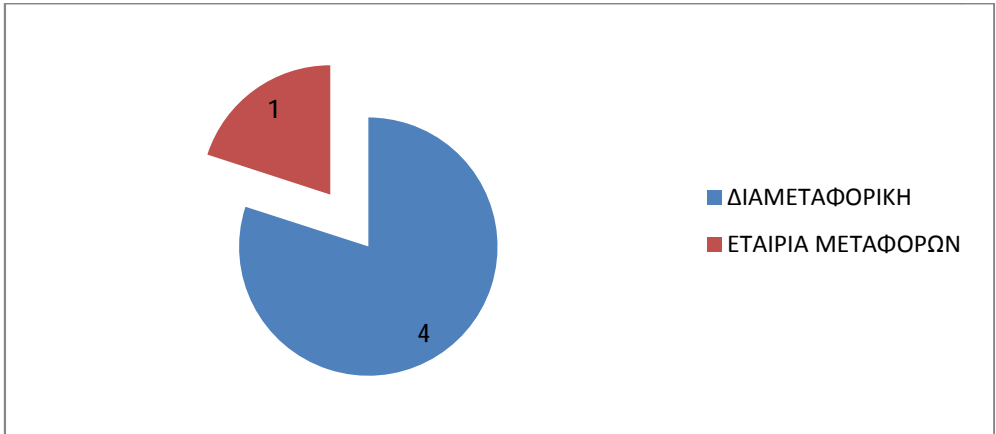
ΕΡΩΤΗΣΗ 3^H

Ποιος είναι ο αριθμός των εργαζομένων στην επιχείρησή σας;

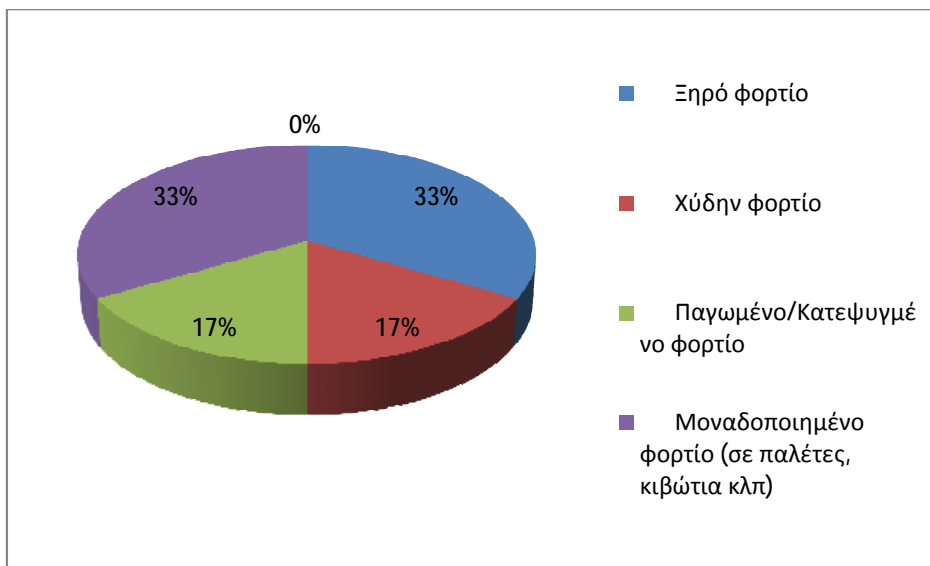
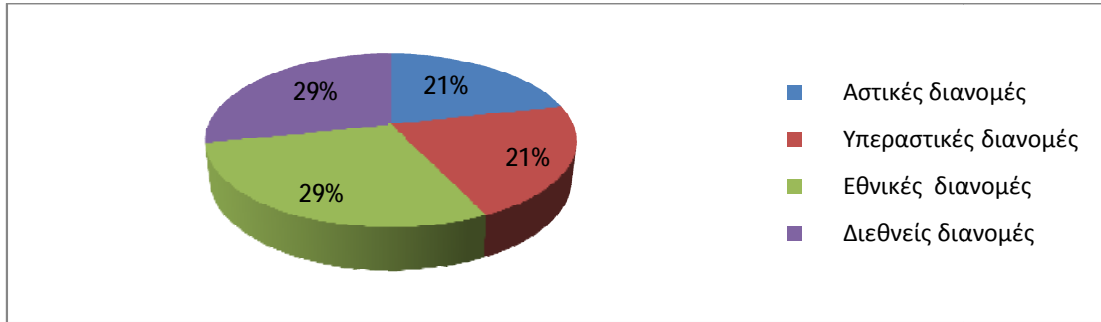


ΕΡΩΤΗΣΗ 4^H

Πως θα χαρακτηρίζατε την εταιρία σας σε σχέση με τις δραστηριότητες μεταφορών / logistics ;

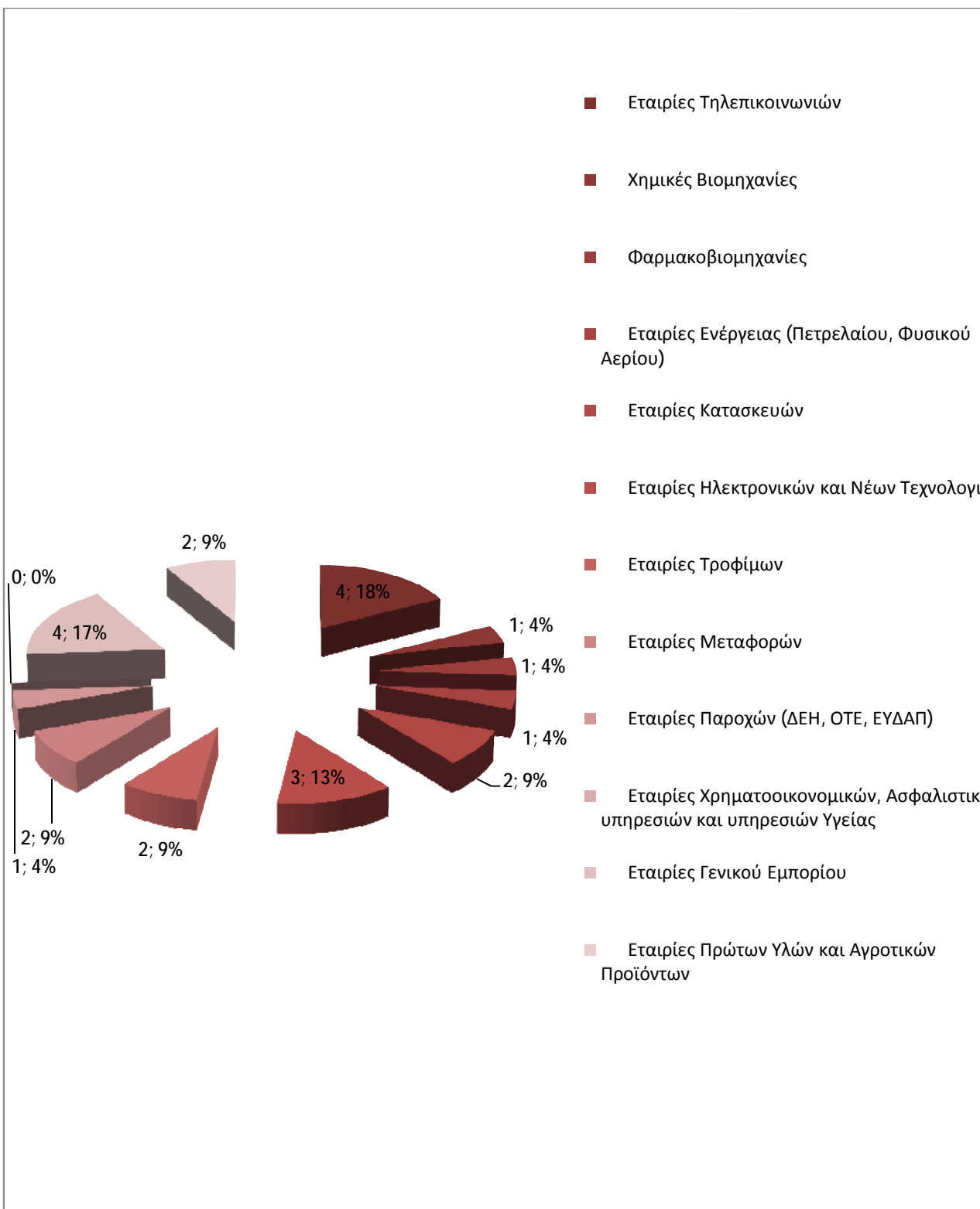


ΟΛΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ



ΕΡΩΤΗΣΗ 5^Η

Για ποιο είδος εταιριών εργάζεστε ως επί το πλείστον;



ΕΡΩΤΗΣΗ 6^H

Τι ποσοστό των οδηγών που απασχολούνται από την εταιρίας σας διαθέτουν κινητά τηλέφωνα;

Όλοι οι εργαζόμενοι των εταιρειών διαθέτουν κινητό τηλέφωνο.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7^H

Τι ποσοστό των οχημάτων της εταιρίας σας διαθέτουν εξοπλισμό τηλεματικής;

Μόνο μια εταιρεία (Carocci) χρησιμοποιεί <25% εξοπλισμό τηλεματικής.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8^H

Τι υπηρεσίες ιχνηλασίας (track and trace) παρέχετε στους πελάτες σας;

Μόνο 2 από τις πέντε εταιρείες απάντησαν θετικά

Η CAROCCI A.E.

ΕΝΤΥΠΟ ΥΛΙΚΟ , ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΜΕ ΠΕΛΑΤΗ, WEB BASE

Η SUPERTRANS A.E.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΣΩ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

ΕΡΩΤΗΣΗ 9^H

Τι υπηρεσίες ιχνηλασίας (track and trace) θα παρέχετε στους πελάτες σας σε 3 χρόνια;

- Ø COSMOCARGO A.E. – ΚΑΜΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΗ
- Ø CAROCCI A.E. - ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΜΕ ΠΕΛΑΤΗ – WEB BASE ΕΦΑΡΜΟΓΗ
- Ø SUPERTRANS A.E.- ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΜΕ ΠΕΛΑΤΗ
- Ø MONDIAL HELLAS Ε.Π.Ε – ΚΑΜΙΑ ΑΠΑΝΤΗΣΗ
- Ø ΚΡΟΝΟΣ Α.Ε. – ΕΝΤΥΠΟ ΥΛΙΚΟ

ΕΡΩΤΗΣΗ 10^H

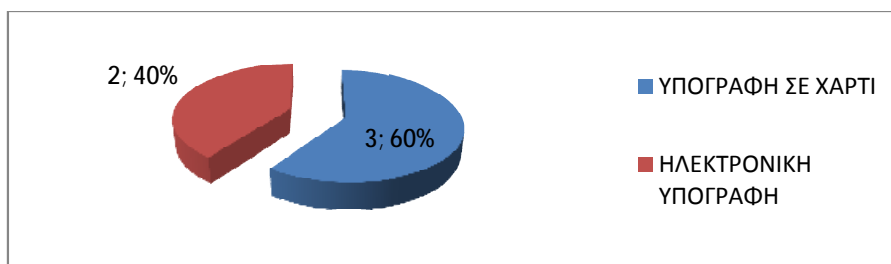
Τι απόδειξη παραλαβής (Proof Of Delivery) συστήματα χρησιμοποιείτε;

Όλες οι εταιρείες απάντησαν

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΕ ΧΑΡΤΙ

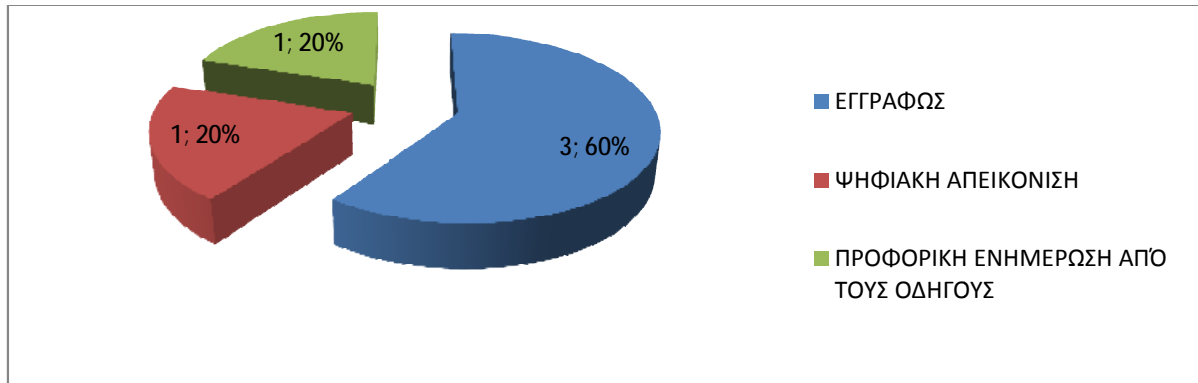
ΕΡΩΤΗΣΗ 11^H

Τι απόδειξη παραλαβής (Proof Of Delivery) συστήματα θα χρησιμοποιείτε σε 3 έτη;



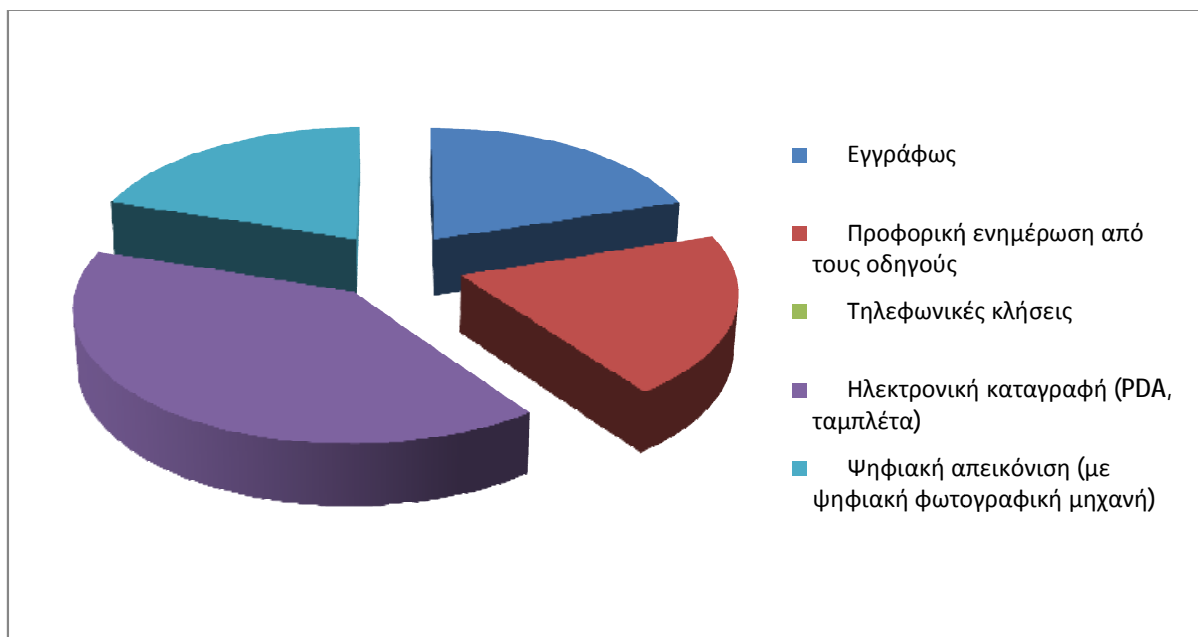
ΕΡΩΤΗΣΗ 12^H

Πώς καταγράφετε τα σφάλματα (ζημία, αλλοιωμένα αγαθά, διεύθυνση παράδοσης);



ΕΡΩΤΗΣΗ 13^H

Πώς σχεδιάζετε να καταγράφετε τα σφάλματα παράδοσης σε 3 έτη;



ΕΡΩΤΗΣΗ 14^H

Πώς θα εκτιμούσατε την αξία της ασύρματης μεταφοράς των εικόνων από τον οδηγό/το όχημά σας; (απαντήστε σε κάθε ένα από τα ακόλουθα με: καμία αξία, μερική αξία είτε υψηλή αξία)

Ακολουθεί το σύνολο των απαντήσεων αντίστοιχα για κάθε ερώτηση

	καμία αξία	μερική αξία	υψηλή αξία
On-line απόδειξη παράδοσης		1	4
On-line ψηφιακή εικόνα των αγαθών στη ζημία			5
On-line τιμολόγηση	1	2	2
On-line απόθεμα φορτηγού	2	1	2
On-line αναδρομολόγηση φορτηγού		2	3

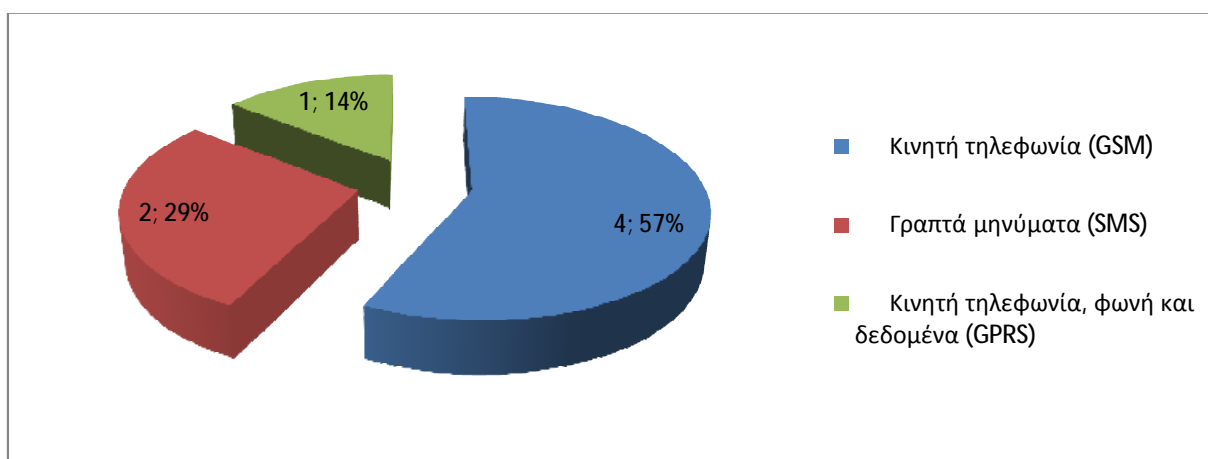
ΕΡΩΤΗΣΗ 15^H

Πώς επικοινωνείτε με το όχημα/οδηγό μετά την απομάκρυνσή τους από τις αποθήκες σας

Όλοι απάντησαν με κινητή τηλεφωνία και γραπτά μηνύματα

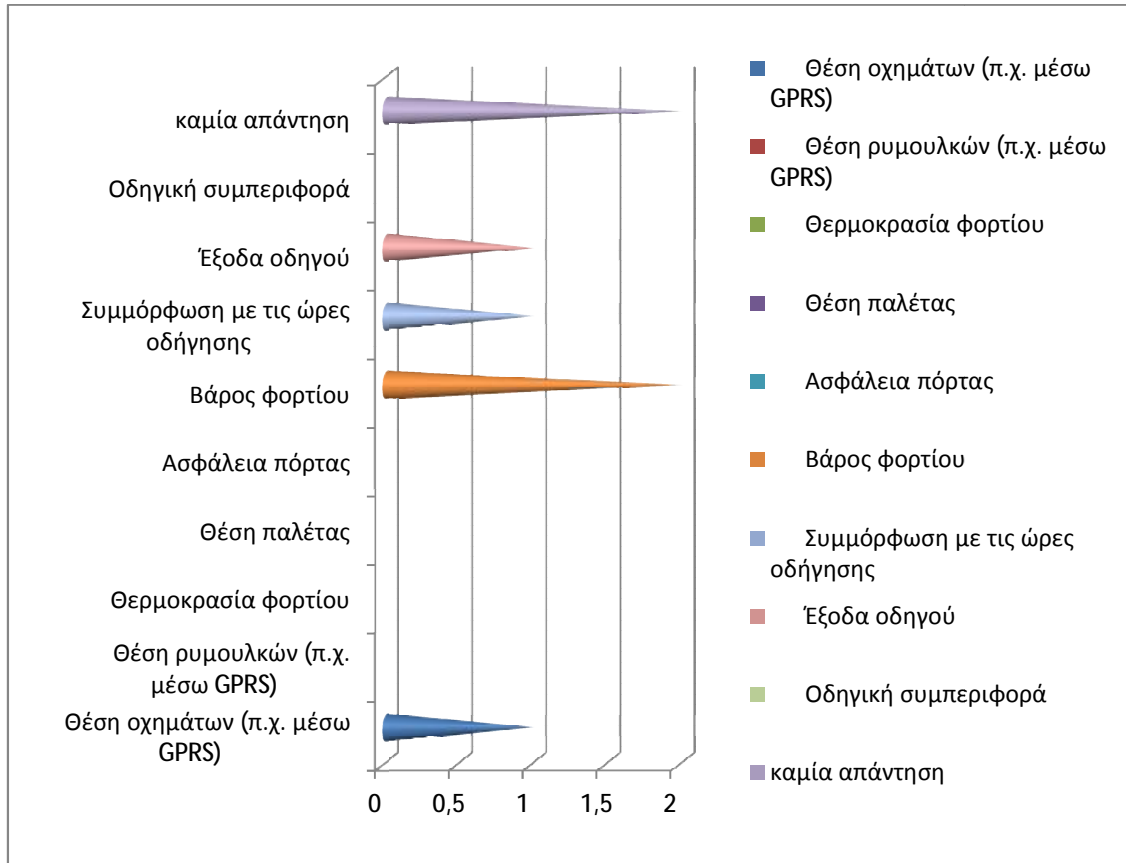
ΕΡΩΤΗΣΗ 16^H

Πώς σχεδιάζετε να επικοινωνείτε με το όχημα/τον οδηγό σας σε 3 έτη;



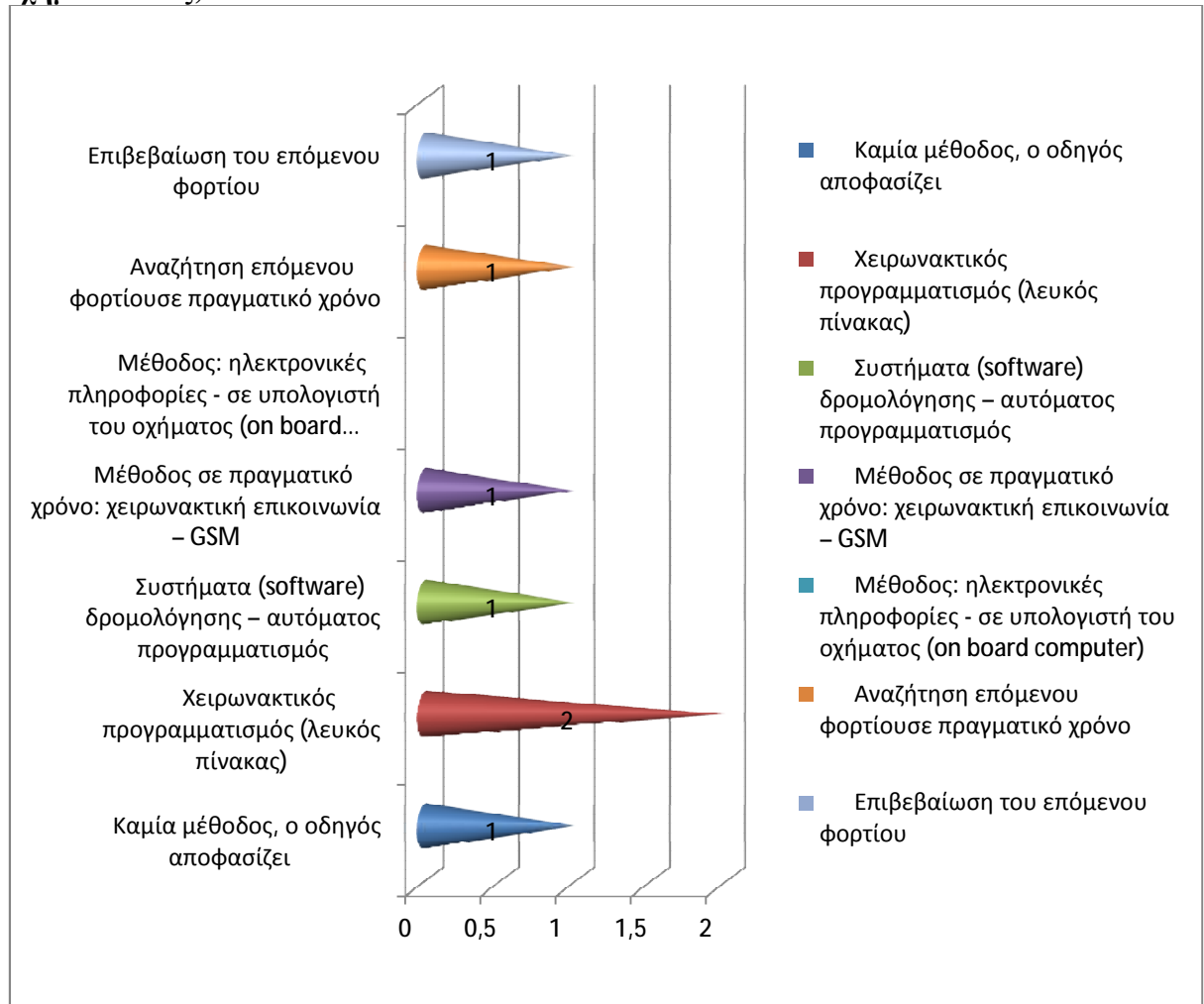
ΕΡΩΤΗΣΗ 17^H

Μπορείτε να ελέγξετε εξ αποστάσεως οποιοδήποτε από τα ακόλουθα μέσω ενός τηλεματικού συστήματος;



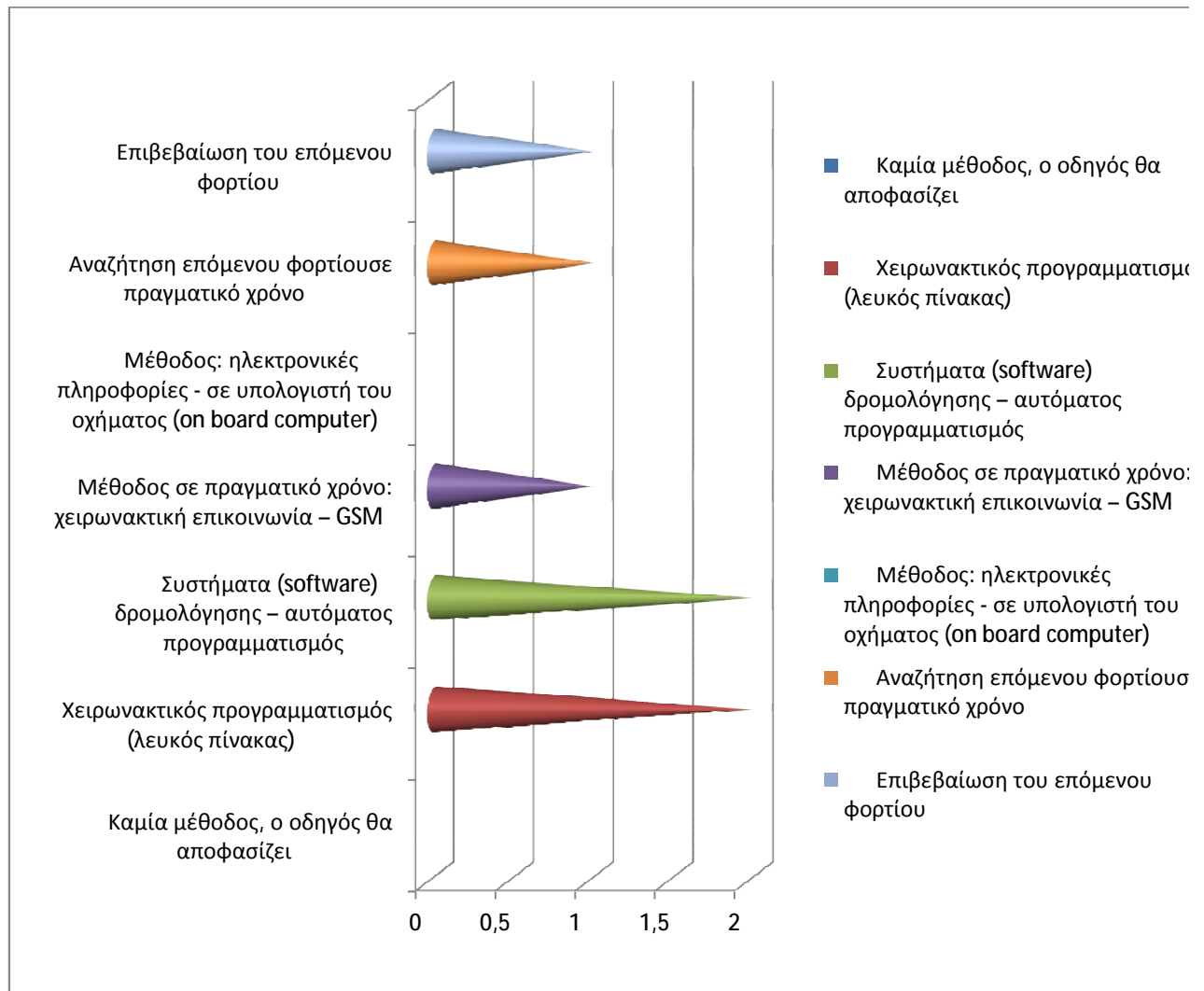
ΕΡΩΤΗΣΗ 18^H

Ποιες μεθόδους χρησιμοποιείτε για τη δρομολόγηση και το σχεδιασμό των οχημάτων σας;



ΕΡΩΤΗΣΗ 19^H

Ποιες μεθόδους δρομολόγησης και σχεδιασμού θα χρησιμοποιείτε σε 3 έτη από σήμερα;



ΕΡΩΤΗΣΗ 20^H

Κατά πόσο οι παρακάτω παράγοντες αποτελούν εμπόδιο για την εταιρεία σας στο να διευρύνετε τη χρήση τηλεματικών υπηρεσιών; (απαντήστε με: κανένα εμπόδιο, εύκολο εμπόδιο ή δύσκολο εμπόδιο, σε καθένα από τα παρακάτω

Οι παρακάτω είναι οι απαντήσεις που δόθηκαν από τις εταιρείες.

	Καθόλου εμπόδιο	Εμπόδιο	Βασικό Εμπόδιο
Υψηλό κόστος επένδυσης		3	2
Αβέβαιη επιστροφή του κόστους επένδυσης (return on investment)	1	4	
Υψηλό κόστος συντήρησης	1	4	
Αποδοχή από τους εργαζόμενους	2		
Έλλειψη σιγουριάς στην υιοθέτηση προτύπων (standard)	2	2	
Ενσωμάτωση αλλαγών στην επιχείρηση	2	3	
Δυσκολία στην επιλογή προμηθευτή τηλεμετρικών εφαρμογών	2	1	
Εκπαίδευση προσωπικού	2	2	
Ολοκλήρωση των τηλεμετρικών εφαρμογών με τα συστήματα εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	1

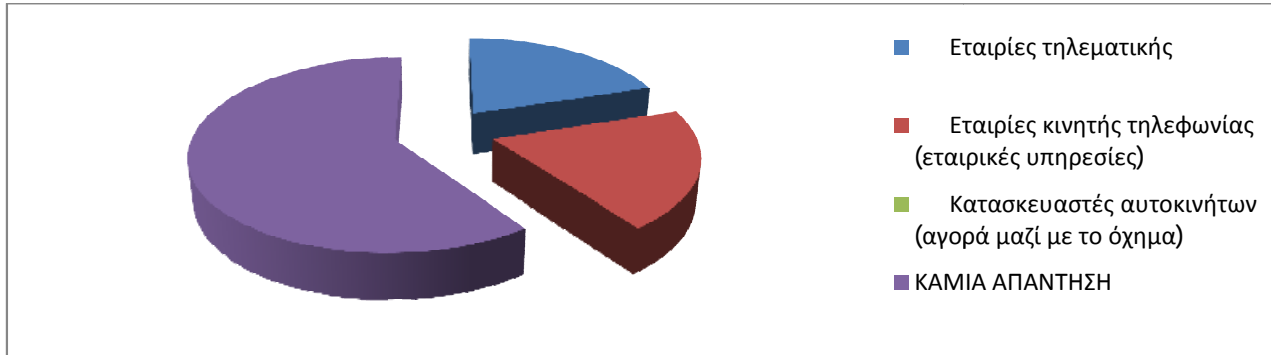
ΕΡΩΤΗΣΗ 21^H

Ποια οφέλη έχουν δώσει στην επιχείρηση σας οι τηλεματικές υπηρεσίες; (απαντήστε μόνο αν χρησιμοποιείται τηλεματικές υπηρεσίες) (απαντήστε με κανένα όφελος, μερικά οφέλη ή πολλά οφέλη)

Απάντησε μόνο μια εταιρεία η SUPERTRANS A.E. και όλες οι απαντήσεις της ήταν ΠΟΛΛΑ ΟΦΕΛΗ.

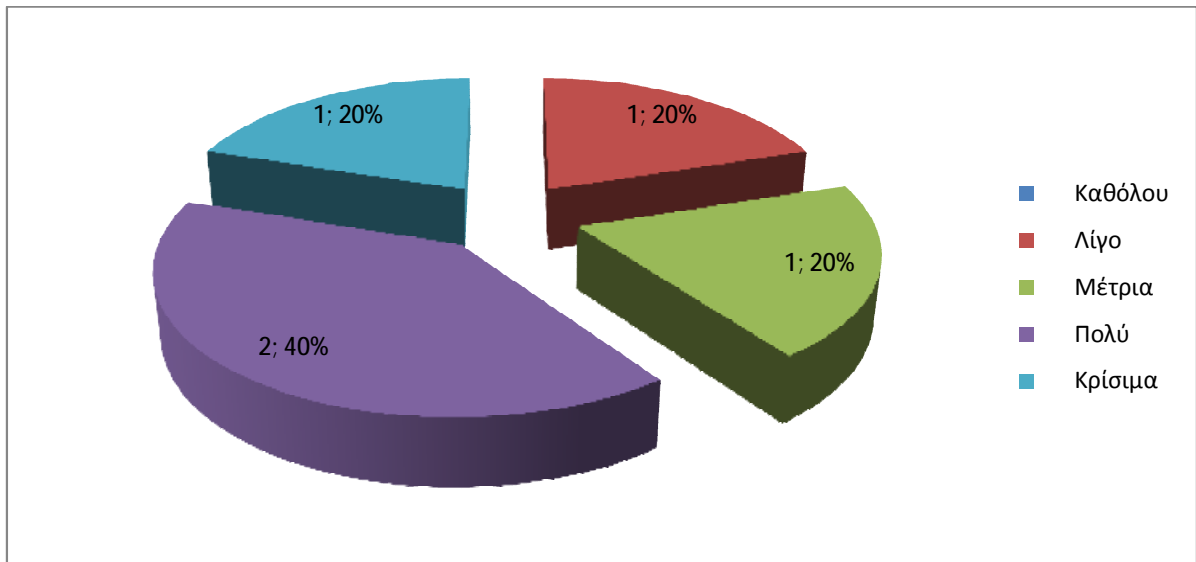
ΕΡΩΤΗΣΗ 22^H

Από που θα αγοράζατε τηλεματικές υπηρεσίες για την επιχείρηση σας;



ΕΡΩΤΗΣΗ 23^H

Πόσο σημαντικές θα είναι στο μέλλον οι τηλεματικές υπηρεσίες για την επιχείρησας για τα επόμενα 3 έτη από σήμερα;



4.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρατηρώντας τις απαντήσεις των εταιρειών είδαμε ότι οι πιο πολλές ασχολούνται με την παροχή υπηρεσιών και είναι διαμεταφορικές εταιρείες. Η πιο μεγάλη σε δραστηριότητα όσον αφορά τουλάχιστον το προσωπικό της είναι η SUPERTRANS A.E. με 120 απασχολούμενους.

Κατά την διάρκεια αποστολής ερωτηματολογίων επιλέξαμε γύρω στις 10 εταιρείες αλλά λόγω φόρτου εργασίας μας απάντησαν μόνο οι 5 με αποτέλεσμα το δείγμα μας να είναι ασθενές και να μην έχουμε την δυνατότητα να προβούμε σε συγκρίσεις μεταξύ τους.

Παρόλα αυτά είδαμε ότι σχεδόν όλες οι εταιρείες ασχολούνται με συλλογή και διανομή. Όλες έχουν επικοινωνία με GSM δίκτυο και όλες θα ήθελαν να έχουν καλύτερο εξοπλισμό. Δυστυχώς οι πιο πολλές από αυτές αν και έχουν στα μελλοντικά τους σχέδια την αναβάθμιση της εταιρείας τους με τεχνολογία τηλεματικής θεωρούν μεγάλο το κόστος της και δεν είναι και σωστά ενημερωμένες από πού να το προμηθευτούν.

Σίγουρα ο Ελληνικός κλάδος μεταφορών έχει κάνει μεγάλα άλματα εξέλιξης κυρίως την τελευταία δεκαετία παρόλα αυτά χρειάζεται μια δυναμική εξέλιξη τόσο στον εξοπλισμό αλλά και στην εκπαίδευση των ανθρώπων που εμπλέκονται προκειμένου να είναι σε θέση να συναγωνιστεί τις μεγάλες Ευρωπαϊκές χώρες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΙΣΤΟΣ

- <http://www.logistics.org.gr/4/27/136/>
- <http://www.cold.org.gr>
- <http://www.eel.gr/>
- <http://www.capocci.gr>
- <http://www.mondial-assistance.gr>
- <http://openarchives.gr>
- <http://digilib.lib.unipi.gr>
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Logistics>
- http://www.go-online.gr/ebusiness/specials/article.html?article_id=1314
- <http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=217>
- <http://logistics.com/>
- <http://www.united-hellas.com/transportation-shipping/index-gr.html>
- <http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/>
- <http://www.yme.gr/>

ΒΙΒΛΙΑ

- Logistics - Μεταφορές - Διανομή
Συγγραφείς: Γιώργος Γιαννάτος - Σταμάτης Ανδριανόπουλος
- Διοίκηση δικτύων διανομής και logistics
Παπαβασιλείου, Νικόλαος