



Α.Τ.Ε.Ι ΚΡΗΤΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Ακαδημαϊκό έτος 2012 - 2013

**Μοντέλα Επιχειρησιακών Λειτουργιών στις Διεθνείς
Μεταφορές – Ανάλυση Περιβάλλοντος. Τάσεις και
Προοπτικές στην Ελλάδα και το Εξωτερικό.**



Σπουδαστές: Βολτυράκης Μάρκος 3800

Πατσιοκώστα Δέσποινα 3812

Επιβλέπων Καθηγητής: Γεράκης Γεώργιος

Ηράκλειο, Μάρτιος 2013

Σελίδα Copyright

Copyright © Βολτυράκης Μάρκος, 2013

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Copyright © Πατσικώστα Δέσποινα, 2013

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.



Ευχαριστίες

“Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους τους καθηγητές του εκπαιδευτικού ιδρύματος για τα πολύτιμα γνωστικά εφόδια που μας έδωσαν απλόχερα, ιδιαίτερα όμως τον κύριο Γεράκη για την πολύτιμη καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας.

Ευχαριστούμε ακόμα τον κύριο Μιχάκο, τον κύριο Ορφανάκη, καθώς και τον κύριο Αλεξανδρίδη, για το χρόνο που μας διέθεσαν και για τις πολύτιμες συνεντεύξεις που μας παραχώρησαν “.



Περίληψη

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία έγινε με σκοπό να εμφανίσει τις τάσεις των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό. Εξετάζονται οι πιθανές προοπτικές ανάπτυξης του συγκεκριμένου κλάδου στο εξωτερικό αλλά και στην Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα γίνεται και η ανάλυση περιβάλλοντος του χώρου.

Ακόμα εξετάστηκε και η χρήση μοντέλων επιχειρησιακών λειτουργιών στις διεθνείς μεταφορές, και αναλύθηκαν τα μοντέλα αυτά.

Αντλήθηκαν πληροφορίες από το διαδίκτυο και έγινε έρευνά με εργαλείο τη συνέντευξη. Οι συνεντεύξεις πάρθηκαν από τρεις διαφορετικούς κατόχους εταιριών διεθνών μεταφορών. Η συγκεκριμένη διαδικασία έγινε με στόχο την ασφαλή και αξιόπιστη εξαγωγή αποτελεσμάτων και συμπερασμάτων.

Κύριο συμπέρασμα της έρευνας είναι ότι οι διεθνείς μεταφορές στην Ελλάδα επηρεάζονται άμεσα αρνητικά από την οικονομική ύφεση η οποία μαστίζει την Ελλάδα, ενώ στο εξωτερικό παρατηρούνται σταθεροποιητικές τάσεις. Επίσης σημαντικό συμπέρασμα της έρευνας είναι ότι υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στις σχέσεις του κράτους και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα λόγω έλλειψης στήριξης και λόγω λήψης επώδυνων νομοθετικών μέτρων. Τέλος σε επίπεδο τεχνολογίας και μοντελοποιημένων επιχειρησιακών λειτουργιών η Ελλάδα βρίσκεται πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες ανεπτυγμένες χώρες, ενώ το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της νομοθεσίας.



Abstract

This thesis was designed to show the trends of international transport in Greece and abroad. It examines the potential growth prospects of this sector abroad and in Greece. Also the environmental analysis of the site was held.

Yet examined the use of models and operational functions in international transport, and analyzed these models.

Information was learned from the Internet and the research was made using the interviewing tool. The interviews were taken from three different holders of international transport companies. This process was aimed at safe and reliable export results and conclusions.

The main conclusion of the survey is that international transfers in Greece directly affected negatively by the economic downturn which has plagued Greece while abroad are stabilizing trends. Also important conclusion of the investigation is that there is a serious problem in relations between the State and the enterprises working in the field of international transport in Greece due to lack of support and painful legislative measures. Finally at the level of technology and modeled operational functions, Greece is out-dated compared with other developed countries, while the same thing happens in the field of legislation.



Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....	9
1.1 Ιστορική Αναδρομή.....	9
1.2 Περιγραφή Διεθνών Μεταφορών.....	10
1.3 Τιμολόγηση Μεταφοράς Προϊόντων.....	15
1.4 Διεθνείς Μεταφορές στην Ελλάδα.....	17
1.5 Θεσμικό Πλαίσιο.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ.....	25
2.1 Συστήματα Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας.....	26
2.2 Συστήματα Διαχείρισης Μεταφορών(Transportation Management System,TMS).....	27
2.3 EDI (Electronic Data Interchange).....	31
2.3.1 Πλεονεκτήματα του EDI	31
2.3.2 Εφαρμογές στον τομέα των Μεταφορών.....	31
2.4 Συστήματα ανίχνευσης και δρομολόγησης προϊόντων και φορτίων	33
2.4.1 Η τεχνολογία barcode.....	33
2.4.2 Οι ραδιοσυχνότητες.....	33
2.4.3 Συστήματα Αυτόματου Προσδιορισμού Θέσης Οχήματος (AVL).....	33
2.4.4 Συστήματα Αυτόματου Καθορισμού Κατάστασης Οχήματος (OBC).....	34
2.4.5 Δορυφορικά Συστήματα Εντοπισμού Θέσης (GPS).....	34
2.4.6 Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών (GIS).....	34
2.4.7 Συστήματα Advance Planning and Scheduling (APS).....	34
2.5 Προγράμματα SOFTWARE	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3-ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	41
3.1 Τάσεις.....	41
3.2 Στατιστικά Στοιχεία.....	42
3.3 Παγκόσμιες Τάσεις.....	50
3.3.1 Επιβράδυνση της παγκόσμιας εξαγωγής εμπορευμάτων το 2011.....	50
3.3.2 Εμπορευματική στασιμότητα μεταφερόμενου όγκου στις ανεπτυγμένες οικονομίες.....	50



3.3.3 Αυξητική Τάση Εξαγωγών Ελλάδας.....	51
3.4 Ανάλυση Περιβάλλοντος στις Διεθνείς Μεταφορές στην Ελλάδα	52
3.5 PEST analysis.....	52
3.6 Πέντε Δυνάμεις του Porter.....	54
3.6.1 Απειλή από νεοεισαχθέντες.....	54
3.6.2 Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών.....	54
3.6.3 Απειλή υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών.....	55
3.6.4 Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών.....	55
3.6.5 Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων του Κλάδου.....	55
3.7 SWOT analysis.....	56
3.8 Προοπτικές Διεθνών Μεταφορών.....	58
3.9 Προοπτικές Διεθνών Μεταφορών Στην Ελλάδα.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4-ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	61
4.1 Σκοπός της έρευνας.....	61
4.2 Μέθοδοι Έρευνας	61
4.2.1 Ποσοτικές – Ποιοτικές.....	61
4.2.2 Τεχνικές συλλογής δεδομένων στην ποιοτική έρευνα.....	62
4.3 Μεθοδολογία έρευνας.....	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....	64
5.1 Αποτελέσματα Έρευνας	64
5.1.1 Συνέντευξη κ. Μιχάκου Νικόλαου.....	64
5.1.2 Συνέντευξη κ. Ορφανάκη.....	65
5.1.3 Συνέντευξη κ. Αλεξανδρίδη (Creta Cargo).....	66
5.2 Γενικά Συμπεράσματα.....	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	69
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	70



Εισαγωγή

Η οικονομική ύφεση στην Ελλάδα, όπως είναι φυσικό έχει επηρεάσει αρνητικά τις διεθνείς μεταφορές. Στη συγκεκριμένη εργασία εμφανίζονται οι ακριβείς λόγοι για τους οποίους πάρα την αυξητική τάση των εξαγωγών, ο χώρος της αγοράς των διεθνών μεταφορών στερείται άνθησης.

Η πτωτική τάση στην αγορά έχει πολλές επιπτώσεις, όπως είναι φυσικό, στις επιχειρήσεις που σχετίζονται άμεσα με τις διεθνείς μεταφορές καθώς ο κλάδος συνεχώς συρρικνώνεται στην Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα στο εξωτερικό παρατηρούνται σταθεροποιητικές και αυξητικές τάσεις.

Επίσης επιχειρείται μέσω των αποτελεσμάτων της έρευνας αλλά και μέσω πηγών που εισήχθησαν από το διαδίκτυο, να εμφανιστούν οι τάσεις στις διεθνείς μεταφορές, αλλά και η γνώμη επιχειρηματιών του συγκεκριμένου κλάδου για τις πιθανές προοπτικές ανάπτυξης του χώρου.

Ακόμα γίνεται εκτενής αναφορά στα επιχειρησιακά μοντέλα που χρησιμοποιούν οι εταιρίες διεθνών μεταφορών με σκοπό την απλοποίηση των διαδικασιών διεκπεραίωσης των επιχειρηματικών διεργασιών, με σκοπό την μεγιστοποίηση του κέρδους, αλλά και την αποτελεσματικότερη λειτουργία της επιχείρησης.

Η εργασία απαρτίζεται από δύο μέρη, το θεωρητικό και το ερευνητικό. Στο θεωρητικό μέρος αντλούνται πληροφορίες για το περιβάλλον, τους τρόπους λειτουργίας, το νομοθετικό πλαίσιο, τις τάσεις που παρατηρούνται, αλλά και γενικότερες πληροφορίες για την αγορά σε σχέση με το παρελθόν και το παρόν. Στο ερευνητικό μέρος μελετώνται τα αποτελέσματα της έρευνας και στη συνέχεια μέσω ανάλυσης διατυπώνονται τα συμπεράσματα.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Ιστορική Ανάδρομη

Από την αρχική σύσταση της ανθρώπινης κοινωνίας οι μεταφορές αγαθών αποτελούσαν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής των ανθρώπων. Ιδιαίτερα μετά την έναρξη της δημιουργίας αποικιών από τους αρχαίους πολιτισμούς εμφανίστηκαν και οι πρώτες μορφές «διεθνών μεταφορών» καθώς οι αποικίες εξαρτιόνταν άμεσα από τις μητροπόλεις και είχαν την άμεση ανάγκη παροχής αγαθών από αυτές μέχρι να γίνουν αυτάρκεις.

Αρχικά οι μεταφορές γίνονταν με χερσαία μέσα, κυρίως ζώα όπως άλογα, και παρατήρησαν ιδιαίτερη ανάπτυξη μετά την ανακάλυψη του τροχού. Πολύ μεγάλο μερίδιο είχαν όμως και οι θαλάσσιες μεταφορές που ιδιαίτερα μετά την ανακάλυψη του πανιού και την κατασκευή των πρώτων ιστιοφόρων γίνονταν σε συνδυασμό με τις χερσαίες μεταφορές.

Καθώς η τεχνολογία αναπτυσσόταν οι διεθνείς μεταφορές επηρεάζονταν άμεσα σε πολύ θετικό βαθμό. Οι νέες τεχνολογικές ανακαλύψεις είχαν εφαρμογές στα μέσα με τα οποία γίνονταν το εμπόριο των αγαθών και πολλές φορές μάλιστα χρησιμοποιούνταν για να λύσουν προβλήματα που αφορούσαν μόνον αυτές. Παρ' όλη την τεράστια ανάπτυξη που γνώρισε το διεθνές εμπόριο την εποχή του Βυζαντίου υπήρχαν προβλήματα στις χερσαίες μεταφορές καθώς παρατηρούνταν πολύ συχνά φαινόμενα ληστειών για αυτό και προτιμούνταν τις περισσότερες φορές οι θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες όμως είχαν επίσης πολλά μειονεκτήματα με κυριότερο αυτών τις καιρικές συνθήκες.

Κατά την πάροδο των αιώνων υπήρχε μια συνεχής βελτίωση, η μεγαλύτερη όμως έγινε στις αρχές του 19ου αιώνα όταν και η σπουδαία ανακάλυψη της ατμομηχανής εγκαταστάθηκε στην ναυπηγική με την κατασκευή των ατμόπλοιων που έκαναν τις μεταφορές γρηγορότερες και πιο αξιόπιστες. Η ατμομηχανή όμως είχε και άμεσο αντίκτυπο και στις χερσαίες μεταφορές καθώς κατασκευάστηκαν τρένα με μηχανές ατμού που διεκπεραίωναν σημαντικό μέρος των μεταφορών. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι στα τέλη του 19ου αιώνα και κυρίως στις αρχές του 20ου εγκαθίσταται στο χώρο των μεταφορών και η πρώτη μορφή αερομεταφορών που γίνεται μέσω μιας εκπληκτικής ανακάλυψης, του αερόστατου.

Μετά την ανακάλυψη της μηχανής εσωτερικής καύσης στα τέλη του 19ου αιώνα και την εφαρμογή της στα μέσα μεταφοράς τον 20ο αιώνα οι χερσαίες μεταφορές γίνονται ακόμα πιο σύγχρονες, γρήγορες και αξιόπιστες καθώς την εμφάνιση του κάνει ένα νέο μέσο, το αυτοκίνητο. Κατά τη διάρκεια αλλά και μετά την μεσολάβηση των δύο παγκοσμίων πολέμων η τεχνολογία που χρησιμοποιήθηκε εκεί άρχισε να χρησιμοποιείται και στις μεταφορές. Μεγάλα φορτηγά χρησιμοποιούνταν για να



μεταφέρουν αγαθά ενώ εμφανίζονται και τα αεροπλάνα που λόγω της ταχύτητάς τους αναλαμβάνουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές.

Όλα τα προαναφερθέντα μέσα φτάνουν στην τελική τους μορφή χρησιμοποιώντας την πιο πρόσφατη τεχνολογία κάθε εποχής. Τα τρένα είτε χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης είτε είναι πλέον ηλεκτροκίνητα και συνεχίζουν με την ταχύτητα και την αξιοπιστία τους να αποτελεί σημαντικό παράγοντα στις διεθνείς μεταφορές. Τα αεροπλάνα με την χρήση κινητήρων τεχνολογίας “jet” καταρρίπτουν την ταχύτητα του ήχου και κάνουν τις μεταφορές να γίνονται σε ελάχιστο χρόνο και την παροχή αγαθών από τη μια άκρη του κόσμου στην άλλη άμεση. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές κατασκευάζονται ειδικά πλοία για να μεταφέρουν μόνο αγαθά παντός είδους, χρησιμοποιώντας πλέον κινητήρες εσωτερικής καύσης έχοντας γίνει ανθεκτικά ακόμα και στις πιο ακραίες καιρικές συνθήκες. Τέλος, στις χερσαίες μορφές έχουμε ίσως την πιο γνωστή μορφή μεταφορών, αυτήν των φορτηγών αυτοκινήτων που έχουν κατακλύσει τους δρόμους μεταφέροντας εμπορεύματα από χώρα σε χώρα.

Μέσα από αυτή την μικρή αναδρομή διαφαίνεται η συνεχής τεχνολογική ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς που πηγάζει κατά μεγάλο βαθμό από την εξέλιξη των αναγκών του ανθρώπινου είδους αλλά και από την πολυμήχανη και φιλόδοξη φύση του που τον ωθεί στην ανακάλυψη του νέου.

1.2 Περιγραφή Διεθνών Μεταφορών

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν γίνει πάνω στην επιστήμη των «Logistics» έχει παρατηρηθεί ότι συνήθως οι μεταφορές αφορούν τουλάχιστον το ένα τρίτο της δαπάνης της επιχείρησης για την διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Από αυτό και μόνο το στοιχείο γίνεται αντιληπτή η σημαντικότητα της δημιουργίας ενός σωστού συστήματος μεταφορών και διανομών για την εκάστοτε επιχείρηση. Οι μεταφορές απαιτούν λεπτομερή μελέτη συστημάτων και θεσμικών ή οργανωτικών θεμάτων, σε πλήρη εναρμόνιση βέβαια με τις συνεχείς τεχνολογικές εξελίξεις.

Τα κυριότερα στοιχεία του συστήματος μεταφορών αποτελούν οι υποδομές, οι μετακινούμενες οντότητες, ο εξοπλισμός και τα συστήματα ελέγχου και επικοινωνίας.

Υποδομές: ορίζονται συνήθως ως το σταθερό τμήμα του συστήματος και χωρίζεται συνήθως σε οδική και σιδηροδρομική. Σίγουρα υπάρχουν και άλλα δίκτυα υποδομής, συνήθως όμως δεν είναι ορατά ή άμεσα αναγνωρίσιμα, καθώς αφορούν θαλάσσιους και αεροπορικούς διάδρομους, δίκτυα σωληνώσεων (αγωγούς) και άλλα. Πέραν των οδικών ή σιδηροδρομικών αρτηριών, υπάρχουν και οι κόμβοι, δηλαδή σημεία εισόδου-εξόδου προς το δίκτυο καθώς και επικοινωνίας με άλλο δίκτυο. Οι κόμβοι και οι τερματικοί σταθμοί έχουν συνήθως συγκεκριμένη λειτουργία και εξυπηρετούν ένα σύνολο σκοπών.

Μετακινούμενες οντότητες: ορίζονται συνήθως ως τα κινητά μέρη του συστήματος. Υπάρχουν διάφοροι τύποι οδικών και σιδηροδρομικών οχημάτων με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Η πιο σημαντική διαφοροποίησή τους είναι η δυνατότητα αυτοκίνησης. Ένας τράκτορας, ένα πλοίο, ένα αεροπλάνο μπορούν να κινηθούν αυτόνομα, ενώ ένα επικαθήμενο, ένα βαγόνι, μια φορτηγίδα δεν μπορούν. Το σύστημα κίνησης ορίζει τη μέγιστη ταχύτητα, την ελκτική ικανότητα, καθώς και διάφορες άλλες παραμέτρους, όπως είναι η περιβαλλοντική επιβάρυνση. Τα συστήματα κίνησης είναι



άρρηκτα συνδεδεμένα και με τα καύσιμα. Αναλόγως με το καύσιμο που χρησιμοποιείται, (π.χ. βενζίνη, ντίζελ, κηροζίνη) διαφέρουν και τα χαρακτηριστικά του συστήματος πρόωσης. Κατ' αυτή την θεώρηση και ο ηλεκτρισμός θεωρείται καύσιμο, όπως και ο άνεμος για τα ιστιοφόρα πλοία παλαιότερα.

Εξοπλισμός συστήματος μεταφοράς: αναφέρεται συνήθως κάποιο μηχανολογικό σύνολο, όπως ένας γερανός, μια ανυψωτική διάταξη, που επιτρέπει ή διευκολύνει τη μεταφορά. Το σύστημα ιμάντων μεταφοράς αποσκευών σε ένα αεροδρόμιο, διατάξεις συντήρησης σιδηροδρομικού δικτύου, αποθήκες καυσίμων, συστήματα διατήρησης σταθερής πίεσης/ θερμοκρασίας/ παροχής, αποτελούν λίγα μόνο σχετικά παραδείγματα.

Συστήματα ελέγχου και επικοινωνίας: συνδέονται άμεσα με τον εξοπλισμό συστήματος μεταφοράς. Τα συστήματα ελέγχου και επικοινωνίας μεταφέρουν πληροφορίες για τη θέση και την πορεία των οχημάτων αλλά και την κατάσταση των φορτίων. Σε πολλές περιπτώσεις το σύστημα ελέγχεται από ανθρώπους, όπως ελεγκτές κυκλοφορίας, και κατόπιν κοινοποιείται η πληροφορία ή διοχετεύεται η εντολή. Η αυτοματοποίηση και η πολυπλοκότητα αποτελούν συνήθως χαρακτηριστικά λειτουργίας μεταφορικών υπηρεσιών.

Ξεκινώντας την περιγραφή των ειδών διεθνών μεταφορών θα πρέπει να σημειωθεί ότι η κύρια μέθοδος που χρησιμοποιείται σήμερα είναι αυτή των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς ο προγραμματισμός των επιχειρήσεων για τη μεταφορά των προϊόντων τους απαιτεί τη βέλτιστη ποιότητα στον συντομότερο χρόνο. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μεταφοράς έχουν να κάνουν με την αξιοπιστία, τη χωρητικότητα αλλά και την πιθανή απώλεια μέρους του εμπορεύματος κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Όσον αφορά τα επιμέρους χαρακτηριστικά του κάθε είδους αυτά έχουν ως εξής:

Θαλάσσιες: Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον πιο οικονομικό τρόπο μεταφορών αγαθών, και αυτό τις κατατάσσει πολύ δημοφιλείς στο χώρο του εμπορίου. Επίσης είναι σίγουρα ένας από τους αρχαιότερους τρόπους μεταφορών, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι ο άνθρωπος είναι ιδιαίτερα εξοικειωμένος με τη θάλασσα αλλά και με τα διάφορα είδη πλοίων που διεκπεραιώνουν το ταξίδι των αγαθών προς την χρήση τους. Ακόμα λόγω της ποικιλίας πλοίων που υπάρχουν γίνεται αντιληπτή και η ευελιξία που υπάρχει όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Κάθε διαφορετικό είδος πλοίου μπορεί να αντιστοιχεί στο αντίστοιχο είδος μεταφοράς που απαιτείται ανάλογα με το προϊόν. Για παράδειγμα υπάρχουν μεταφορικά πλοία που ειδικεύονται στη μεταφορά πετρελαίου (τάνκερ) και φορηγά πλοία που ειδικεύονται στη μεταφορά προϊόντων με κοντέινερ. Η ευελιξία των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να γίνει άμεσα αντιληπτή και από τον μεγάλο αριθμό λιμανιών που υπάρχουν σε κάθε παραθαλάσσια πόλη. Ο μεγάλος αυτός αριθμός λιμανιών που έχουν κατασκευαστεί έχει άμεση σχέση και με την διαθεσιμότητα των πλοίων καθώς υπάρχει μια συνεχής προσπάθεια για την εξασφάλιση όσο το δυνατόν περισσότερων αναχωρήσεων με σκοπό την κάλυψη των αναγκών του εμπορίου. Στα πλεονεκτήματα του συγκεκριμένου είδους μεταφορών πρέπει να αναφερθεί και η δυνατότητα της μεταφοράς κάθε αγαθού καθώς τα πλοία έχουν όλες τις προδιαγραφές που απαιτούνται ακόμα και για τη πιο δύσκολη κατηγορία προϊόντων. Στα μειονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών υπάγονται οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται κατά τη διάρκεια της φόρτωσης αλλά και της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων καθώς και ο διπλός χειρισμός του φορτίου (τα φορτία πρέπει να μεταφερθούν στο πλοίο αλλά και μετά την άφιξή του στον προορισμό του να εκφορτωθούν από αυτό). Το μεγαλύτερο όμως μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών είναι η ταχύτητα διεκπεραίωσης του ταξιδιού καθώς το πλοίο είναι πιο αργό



και από τις χερσαίες μεταφορές αλλά και από τις μεταφορές από αέρος. Οι καιρικές συνθήκες αποτελούν ένα βασικό παράγοντα για τις μεταφορές στον θαλάσσιο χώρο. Συχνά λόγω κακών καιρικών συνθηκών παρατηρούνται, εκτός από καθυστερήσεις, και καταστροφές εμπορευμάτων καθώς η σταθερότητα του μέσου καθίσταται πολύ δύσκολη εν μέσω τρικυμίας. Εν κατακλείδι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι η πιο φθηνή μέθοδος, είναι όμως και η πιο αργή ενώ όσον αφορά την καταστροφή εμπορευμάτων η αξιοπιστία της κρίνεται ικανοποιητική.

Χερσαίες: Χωρίζονται σε οδικές και σιδηροδρομικές. Οι οδικές μεταφορές είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς σε χώρες οι οποίες είτε δεν έχουν ανεπτυγμένες τις σιδηροδρομικές τους υπηρεσίες, είτε ο ανταγωνισμός των σιδηροδρομικών μέσων ή των μέσων αέρος είναι μικρός. Αυτό καθιστά τις οδικές μεταφορές φθηνότερες και σε σχέση με τις σιδηροδρομικές, αλλά ιδιαίτερα σε σχέση με αυτές που γίνονται μέσω αέρος. Η αξιοπιστία τους βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο ενώ το κύριο πλεονέκτημά τους είναι η εξοικονόμηση χρόνου, καθώς δεν υπάρχει χρόνος διπλής μεταφοράς αφού τα εμπορεύματα συνήθως μεταφέρονται και διανέμονται με το ίδιο μέσο.

Μετά την ανακάλυψη της ατμομηχανής και την κατασκευή του τρένου και των σιδηροδρομικών γραμμών το εμπόριο γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση. Οι μεταφορές έγιναν ταχύτερες, πιο αξιόπιστες και είχαν πολύ μεγαλύτερο όγκο σε σχέση με το παρελθόν. Συγκεκριμένα μετά την πάροδο εκατόν είκοσι πέντε χρόνων περίπου από την εγκαθίδρυση των σιδηροδρομικών μέσων γίνονται εύκολα αντιληπτά τα πλεονεκτήματα αλλά και τα μειονεκτήματα των συγκεκριμένων χερσαίων μέσων. Το τρένο είναι ένας πολύ οικονομικός τρόπος μεταφοράς μεγάλου όγκου εμπορευμάτων και συμφέρει ιδιαίτερα σε μεταφορές μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων. Η ταχύτητα των μεταφορών διαφέρει ανάλογα με την τεχνολογία του μέσου, γενικά κρίνεται μικρή σε σχέση με αυτή των μέσων αέρος. Μειονέκτημα επίσης αποτελεί η συχνή πρόκληση ζημιών στο εμπόρευμα λόγω κραδασμών, πράγμα το οποίο καθιστά μη εφικτή την επιλογή του συγκεκριμένου μέσου για εύθραυστα αγαθά. Επίσης πολύ συχνό φαινόμενο είναι οι καθυστερήσεις στις μεταφορές μέσω τρένων καθώς παρατηρούνται συχνά κωλύματα που έχουν να κάνουν είτε με διαφορετικούς χρόνους αφίξεων, είτε κωλύματα τελωνείων. Στην καθυστέρηση των εμπορευμάτων παίζει σημαντικό ρόλο και το γεγονός ότι το πρώτο και το τελευταίο μέρος του ταξιδιού γίνεται πάντα οδικώς. Συνοπτικά οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν έναν από τους πιο οικονομικούς τρόπους διεθνών μεταφορών, συνοδεύονται όμως ταυτόχρονα από αρκετούς περιορισμούς που έχουν να κάνουν κυρίως με την ποιότητα του ταξιδιού των εμπορευμάτων, έχοντας όμως ένα ικανοποιητικό μερίδιο στην αγορά των μεταφορών.

Αεροπορικές μεταφορές: Αποτελούν τον νεώτερο τρόπο μαζικής μεταφοράς προϊόντων. Από την ανακάλυψή του αεροπλάνου και έπειτα οι αερομεταφορές καταλαμβάνουν μεγάλο μερίδιο της αγοράς των μεταφορών, παρότι αποτελούν τον ακριβότερο τρόπο διεθνών μεταφορών, κυρίως λόγω των πολυάριθμων πλεονεκτημάτων που προσφέρει ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφορών. Ένα από τα πιο προφανή πλεονεκτήματα των αερομεταφορών είναι η ταχύτητα διεκπεραίωσης του ταξιδιού καθώς τα εμπορικά αεροπλάνα έχουν την δυνατότητα να κινούνται με ταχύτητα σχεδόν εφάμιλλη με αυτή του ήχου. Επίσης στην εξοικονόμηση χρόνου σημαντικό ρόλο παίζουν και οι μικροί χρόνοι αναμονής των φορτίων στις ενδιάμεσες στάσεις. Οι αερομεταφορές υπερτερούν επίσης και στη αξιοπιστία των μεταφορών καθώς η ποιότητα του ταξιδιού είναι καλύτερη από τα άλλα μέσα και έτσι προτιμούνται για α) προϊόντα με μεγάλο λόγο αξίας/βάρους, β) προϊόντα που υφίστανται εύκολα καταστροφές και γ) προϊόντα για επείγουσες μεταφορές. Πολύ σημαντικό πλεονέκτημα των αερομεταφορών είναι και η ευελιξία που προσφέρει στο μάρκετινγκ καθώς λόγω της ταχύτητας του ταξιδιού οι χώρες και οι αγορές έχουν πολύ γρήγορη προσπέλαση.



Όσον αφορά τα μειονεκτήματα των αερομεταφορών, το κυριότερο ίσως είναι το κόστος το οποίο όπως προαναφέρθηκε είναι μεγαλύτερο από τα υπόλοιπα είδη μεταφορών. Επίσης αρκετές φορές το πλεονέκτημα της ταχύτητας εξανεμίζεται λόγω καθυστερήσεων στα αεροδρόμια, που έχουν να κάνουν είτε με τη δημιουργία «κίνησης» από άλλα αεροσκάφη, είτε λόγω καιρικών συνθηκών, είτε λόγω διαχειριστικών προβλημάτων που παρατηρούνται. Ένα δυσάρεστο φαινόμενο που παρατηρείται στα αεροδρόμια και αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα των αερομεταφορών είναι τα συχνά κρούσματα κλοπών που υπάρχουν στις αποθήκες των αεροδρομίων, πράγμα το οποίο πλήττει την αξιοπιστία του συγκεκριμένου είδους μεταφοράς προϊόντων. Συνοπτικά οι αερομεταφορές αποτελούν τον πιο σύγχρονο και γρήγορο τρόπο μεμονωμένων μέσων μεταφοράς, ταυτόχρονα όμως αποτελεί και τον πιο ακριβό.

Συνδυασμένες μεταφορές: Ο ορισμός που δίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι ο εξής: «Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι χαρακτηριστικό ενός μεταφορικού συστήματος, που επιτρέπει τουλάχιστον δύο μέσα να χρησιμοποιηθούν με ολοκληρωμένο τρόπο για μεταφορές πόρτα-πόρτα». Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι οι συνδυασμένες μεταφορές αφορούν τη μετακίνηση φορτίων με ένα ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, ενώ ταυτόχρονα διαχειρίζονται από ένα και μόνο έγγραφο μετακίνησης. Δηλαδή η χρήση των μέσων γίνεται με σκοπό την ελαχιστοποίηση των μειονεκτημάτων του κάθε μέσου, μέσω της χρήσης ενός άλλου. Άρα μέσω του υψηλού δείκτη συνεργασίας των μέσων έχουμε την αλληλοσυμπλήρωση τους, εφόσον τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του ενός καλύπτουν τα μειονεκτήματα του άλλου.

Ο συνδυασμός των μέσων γίνεται στα κομβικά σημεία, όπως είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, όπου υπάρχει η κατάλληλη υποδομή α) για την υποδοχή φορτίου, β) για τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες (π.χ. ανταλλαγή μηνυμάτων και αποδοχή ηλεκτρονικών εγγράφων), γ) για έλεγχο (π.χ. τελωνεία) και δ) υπηρεσίες υποστήριξης (π.χ. τράπεζες).

Ορισμένα μοντέλα συνδυασμένων μεταφορών είναι τα παρακάτω:

- **Trailer On Flat Car :** Πρόκειται για τη μεταφορά ρυμουλκούμενου οχήματος (ρυμούλκα - trailer) σε επίπεδη καρότσα (flat car). Η ρυμούλκα εύκολα μπορεί να μεταφερθεί σε τράκτορα ή σε άλλο μέσο και να συνεχίσει την πορεία της.



Εικόνα 1: Trailer on flat car.

- **Container On a Flat Car** : Πρόκειται για τη μεταφορά του container σε επίπεδη καρότσα.



Εικόνα 2: Container on a flat car.

- **Roadrailer** : Το container εδώ μεταφέρεται σε καρότσα, σιδηροδρομικό βαγόνι (railer), ή ρυμούλκα που με ειδικό εξάρτημα μπορεί στη συνέχεια να μετακινηθεί σε σιδηροδρομικές ράγες.



Εικόνα 3: Roadtrailer.

- **Containerships** : Πρόκειται για την μεταφορά containers με πλοία.



Εικόνα 4: Containerships.

- **Land Bridge** : Πρόκειται για τον συνδυασμό τραίνου και θαλάσσης.



Εικόνα 5: Land bridge.

- **Air Truck** : Πρόκειται για το συνδυασμό αεροπλάνου και φορτηγών.



Εικόνα 6: Air truck.

1.3 Τιμολόγηση Μεταφοράς Προϊόντων

Η τιμολόγηση στις υπηρεσίες μεταφοράς προϊόντων καθορίζεται από το είδος της υπηρεσίας, τη ζώνη προορισμού, το βάρος και οποιοσδήποτε πρόσθετες χρεώσεις. Σε μεγάλο ποσοστό στηρίζεται σε γεωγραφικά κριτήρια. Παρακάτω αναφέρονται μερικές από τις πιο γνωστές μεθόδους τιμολόγησης υπηρεσιών μεταφοράς.

- **Free On Board (f.o.b.):** αναφέρεται στην πολιτική τιμολόγησης που δηλώνει την “γεωγραφική θέση” / χωρική ισχύ της τιμής του προϊόντος, και διαχωρίζεται σε:
 - **F.o.b. εργοστασίου:** η τιμή του προϊόντος στον τόπο παραγωγής του. Ο πελάτης αποκτά τη κυριότητα του εμπορεύματος τη στιγμή αυτή και είναι υπεύθυνος (και έχει την κυριότητα) για τη μεταφορά (και τα έξοδά της) του προϊόντος.
 - **F.o.b. προορισμού:** η τιμή του προϊόντος στον τόπο προορισμού, στις εγκαταστάσεις του παραλήπτη. Τα μεταφορικά έξοδα συμπεριλαμβάνονται στην τιμή αυτή και ο προμηθευτής είναι υπεύθυνος (και διατηρεί την κυριότητα) κατά τη μεταφορά του προϊόντος.
- **Τιμολόγηση Γεωγραφικής Ζώνης**

Η τιμολόγηση Γεωγραφικής Ζώνης είναι η μέθοδος με την οποία καθορίζεται μια ενιαία τιμή σε κάθε ευρύτερη γεωγραφική ζώνη / περιοχή. Σκοπός της είναι η μείωση της διοικητικής πολυπλοκότητας και του κόστους που συνεπάγεται η τιμολόγηση του κάθε πελάτη ξεχωριστά. Σε αυτή τη μέθοδο τιμολόγησης ο αριθμός των περιοχών που θα οριστούν εξαρτάται από το βαθμό γεωγραφικής διαφοροποίησης τιμών τον οποίο η επιχείρηση επιθυμεί.

- **Ενιαία (ομοιόμορφη) Τιμή**

Πρόκειται για την πιο απλή μέθοδο τιμολόγησης, στην οποία υπάρχει μια ενιαία τιμή για όλους τους πελάτες ανεξάρτητα από την γεωγραφική τους θέση. Η μέθοδος δεν

λαμβάνει υπόψη τα διαφορετικά κόστη διανομής για κάθε πελάτη και ίσως γι' αυτό γνωρίζει μεγάλη αποδοχή από τους πελάτες.

- Τιμολόγηση Εξισορρόπησης

Σύμφωνα με την πολιτική αυτή, η τιμή που διαμορφώνεται σε κάθε περιοχή εξαρτάται από τις τιμές των ανταγωνιστών. Σε περίπτωση που η απόσταση μεταξύ της θέσης παραγωγής της εταιρείας και της αγοράς είναι μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των ανταγωνιστών, η εταιρεία απορροφά μέρος του κόστους μεταφοράς του προϊόντος για να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό τιμών.

- Τιμολόγηση με Βάση ένα Σημείο

Παρόμοια με την παραπάνω πολιτική. Η τιμολόγηση με βάση ένα σημείο βασίζεται στον ανταγωνισμό, αλλά καθιερώνεται ένα σημείο (διαφορετικό από τον τύπο παραγωγής του προϊόντος) από όπου υπολογίζεται το μεταφορικό κόστος και συνεπώς η τιμή του προϊόντος. Οι επιχειρήσεις μπορούν να καθορίσουν ένα ή περισσότερα του ενός βασικά σημεία.

Επιλογή μέσου μεταφοράς

Πριν την επιλογή του καταλληλότερου μέσου μεταφοράς των προϊόντων μιας επιχείρησης, τα στελέχη της εφοδιαστικής διαχείρισης πρέπει να έχουν υπόψη τους δύο βασικές αρχές μεταφορών.

Αυτές είναι:

- Οικονομίες Κλίμακας: Το κόστος ανά μονάδα βάρους (π.χ. Kg) μειώνεται όσο αυξάνει το φορτίο των εμπορευμάτων. Αυτό συμβαίνει γιατί τα σταθερά κόστη (υποδομές -βλ. αποθήκες-, οχήματα, κ.ά) διαμοιράζονται σε μεγαλύτερο βάρος.
- Οικονομία Απόστασης: Το κόστος ανά μονάδα απόστασης (π.χ. Km) μειώνεται όσο αυξάνει η απόσταση, γιατί τα σταθερά κόστη διαμοιράζονται σε μεγαλύτερη απόσταση.

Αυτό σημαίνει ότι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος μεταφοράς είναι η απόσταση και το μέγεθος του φορτίου (βάρος, όγκος). Παρόλα αυτά, το κόστος μεταφοράς επηρεάζεται κι από άλλους παράγοντες, όπως η ευκολία / δυσκολία τακτοποίησης του φορτίου στα μεταφορικά μέσα, καθώς και η ευκολία / δυσκολία διακίνησης. Το τελευταίο αναφέρεται σε μια σειρά παραγόντων όπως, η ευπάθεια του φορτίου στη ζημιά, η τυχόν αλλοίωση, η ευπάθεια στη κλοπή, κ.ά. Σκοπός των στελεχών logistics είναι να ελαχιστοποιήσουν το κόστος μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη όλους εκείνους τους παράγοντες που το επηρεάζουν.



1.4 Διεθνείς Μεταφορές Στην Ελλάδα

Οι μεταφορές είχαν πάντοτε ένα ιδιαίτερο ρόλο σε όλες τις φάσεις εξέλιξης των κοινωνιών. Οι εμπορευματικές μεταφορές κατά την αρχαιότητα συνετέλεσαν σημαντικά στην «ώσμωση» του Ελληνισμού με άλλους αρχαίους πολιτισμούς και στη γέννηση μέσα από αυτή τη διαλεκτική ενός πολιτισμού – σταθμού για την ιστορία της ανθρωπότητας.

Οι μεταφορές γενικότερα αποτέλεσαν καθοριστική παράμετρο για τη δημιουργία των αστικών πυρήνων, των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, της συσσώρευσης του εργατικού δυναμικού. Αποτελούν ακόμα προσδιοριστικό παράγοντα για την ενδυνάμωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, καθώς και εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής.

Οι μεταφορές και η οικονομική ανάπτυξη είναι δύο έννοιες αλληλένδετες και αλληλοεξαρτώμενες. Ένα αποδοτικό σύστημα μεταφορών δεν εγγυάται την οικονομική ευημερία, αλλά μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που ενθαρρύνει την ανάπτυξη. Από την άλλη μεριά, η οικονομική ανάπτυξη μπορεί να δημιουργήσει ανάγκη για νέες υποδομές κι υπηρεσίες μεταφορών.

Σε πολλές αναπτυγμένες χώρες, οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν ποσοστό του ΑΕΠ μεταξύ 6% και 12%. Οι μεταφορές λαμβάνουν δεσπίζουσα θέση, καθώς καλούνται να προσφέρουν αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες, οι οποίες θα στηρίζουν τις εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευμάτων, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην συνολική ανταγωνιστικότητα των προϊόντων των επιχειρήσεων στον εθνικό αλλά και στον διεθνή οικονομικό στίβο.

- **Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές:** Παρόλο που η Ελλάδα είναι μια από τις χώρες της Ε.Ε. με τις χαμηλότερες τιμές στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η γεωγραφική της θέση δυσχεραίνει την άνετη ροή των εμπορευμάτων οδικώς. Παράλληλα, μια σειρά προβλημάτων που σχετίζονται με τους χαμηλούς δείκτες πληρότητας των φορτηγών, την απουσία «κομβικών» υποδομών και τον χαμηλό ρυθμό εκσυγχρονισμού του στόλου, έχουν ως αποτέλεσμα τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών εμπορευματικών μεταφορών.

- **Σιδηροδρομικές μεταφορές:** Ο τομέας υστερεί σημαντικά στην Ελλάδα σε σχέση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, ιδιαίτερα όσον αφορά στις υποδομές και στην παρεχόμενη εξυπηρέτηση. Η σιδηροδρομική κάλυψη δεν περιλαμβάνει μεγάλες περιοχές της χώρας. Η εξέλιξη της εμπορευματικής κίνησης παρουσιάζεται αισθητά μειωμένη.

- **Αερομεταφορές:** Η απελευθέρωση της αγοράς στην Ε.Ε. επηρέασε και την ελληνική αγορά, εμφανίστηκαν νέες αεροπορικές εταιρείες, σύντομα όμως τέθηκε θέμα βιωσιμότητάς τους. Η ολοκλήρωση των τρεχουσών διεργασιών στην Ολυμπιακή Αεροπορία, και η αποσαφήνιση του ανταγωνιστικού καθεστώτος και της πολιτικής τιμολόγησης είναι ζωτικής σημασίας για την εξισορρόπηση της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών.



- **Αεροδρόμια:** Στην Ελλάδα, παρά τη συνεχή αύξηση της επιβατικής κίνησης και τη σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη των αεροδρομίων δεν είναι εξασφαλισμένη. Τα σύγχρονα Ελληνικά αεροδρόμια θα πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν Επιχειρησιακά Σχέδια, με στρατηγικές και σχέδια δράσης για την εξασφάλιση της θέσης τους στην αγορά. Ειδικά για τον αερολιμένα Αθηνών, ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να εστιαστεί στην προσέλκυση νέων πελατών και διαμετακομιστικής κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων (λειτουργία hub).

- **Οδική ασφάλεια:** Η αδυναμία στην αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων οφείλεται στην απουσία συστηματικής αστυνόμευσης και ευαισθητοποίησης των οδηγών για καλύτερη συμπεριφορά, στις σημαντικές ανεπάρκειες του οδικού δικτύου και στην αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των μέτρων. Για την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητο να εφαρμοστεί αποτελεσματικά το πρώτο Εθνικό Πενταετές Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας "Καθ'οδόν", να προωθηθεί ο διαχωρισμός του συντονισμού και της εκτέλεσης των δράσεων του Εθνικού Προγράμματος, να εξασφαλιστούν οι κατάλληλοι προϋπολογισμοί και να εντατικοποιηθεί η κατάλληλη αστυνόμευση.

- **Νέες τεχνολογίες στον τομέα των μεταφορών:** Αφορούν σε τεχνολογίες για την πληροφόρηση και χρέωση των χρηστών, τεχνολογίες προειδοποίησης των οδηγών και έλεγχου των οχημάτων και τεχνολογίες διαχείρισης στόλου οχημάτων. Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχουν ξεκινήσει προσπάθειες για την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών και της τηλεματικής στις μεταφορές, κυρίως στον χώρο της διαχείρισης στόλου οχημάτων και στις αστικές συγκοινωνίες, ενώ συστήματα ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων έχουν κάνει την εμφάνισή τους στους αυτοκινητόδρομους της χώρας. Αντίθετα, όσον αφορά στα σύγχρονα συστήματα υποστήριξης του οδηγού (ΣΣΥΟ), η Ελλάδα υστερεί σημαντικά έναντι άλλων χωρών, εξαιτίας μιας σειράς από ελλείψεις και ανεπάρκειες στην απαραίτητη υποδομή.

Εισαγωγές- Εξαγωγές Προϊόντων

Η Ελλάδα εισάγει κυρίως βιομηχανικά αγαθά, τρόφιμα και καύσιμα, ενώ οι πάροχοι των αγαθών αυτών είναι ως επί το πλείστον η Γερμανία, η Ιταλία, η Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ρωσία και η Κίνα.

Όσον αφορά τις εξαγωγές της, η Ελλάδα παρέχει φρούτα, λαχανικά, ελαιόλαδο, προϊόντα διύλισης πετρελαίου, κλωστοϋφαντουργικά αγαθά, και ατσάλι σε χώρες όπως η Γερμανία, η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Κατευθύνσεις Βελτίωσης

Οι τρόποι μεταφοράς

- Αναζωογόνηση Σιδηροδρόμων
- Βελτίωση ποιότητας οδικών εμπορευματικών μεταφορών
- Προώθηση θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών
- Συμφιλίωση αεροπορικών μεταφορών με το περιβάλλον
- Επίτευξη διατροπικότητας (intermodality)



Η λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων

- Υλοποίηση Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών
- Ενίσχυση οδικής ασφάλειας
- Καθιέρωση αποτελεσματικής πολιτικής τιμολόγησης
- Αναγνώριση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων χρηστών

Η υποστήριξη των μεταφορικών συστημάτων

- Επιστράτευση έρευνας και τεχνολογίας
- Διαχείριση της παγκοσμιοποίησης
- Ανάπτυξη μέσο- και μακρο -πρόθεσμων στόχων

Από τα παραπάνω σημεία γίνεται σαφές ότι είναι απαραίτητες οι δράσεις για την επιμέρους ενίσχυση και των τεσσάρων βασικών τρόπων μεταφοράς αλλά και της αποτελεσματικής διασύνδεσής τους. Βασικοί άξονες της ενίσχυσης αυτής αποτελούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και η οδική ασφάλεια. Ταυτόχρονα, προτεραιότητα δίδεται σε τομείς όπως η τιμολόγηση των μεταφορών, έτσι ώστε να δοθούν λύσεις στα αδιέξοδα του τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη που αναφέρθηκαν παραπάνω (Βλαστός, 2003). Τέλος, η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και της τεχνολογίας, η διαχείριση της παγκοσμιοποίησης και ο καθορισμός στόχων αποτελούν τα βασικά σύγχρονα μέσα για την υποστήριξη μίας βιώσιμης πολιτικής μεταφορών στην Ευρώπη.



1.5 Θεσμικό Πλαίσιο

Η έλλειψη θεσμικού πλαισίου που να αφορά τις διαμεταφορές είναι κάτι που πολλές επιχειρήσεις επισημαίνουν ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου τους. Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (ΣΥΝΔΕΕ&L) αντιλαμβάνομενος την έλλειψη όσον αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του διαμεταφορέα, έχει συντάξει γενικούς όρους διαμεταφοράς εμπορευμάτων, στους οποίους πρέπει να συμμορφώνονται τα μέλη του.

Παρακάτω γίνεται συνοπτική αναφορά βασικών στοιχείων του θεσμικού πλαισίου που αφορά το κλάδο των μεταφορών και το οποίο επηρεάζει άμεσα τον τρόπο λειτουργίας των διαμεταφορικών επιχειρήσεων.

Νόμος 383/1976, «Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορητών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και άλλων τινών διατάξεων», (ΦΕΚ 182 Α΄)

Νόμος 1741/1987, για την «Κύρωση Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ADR) που υπογράφηκε στη Γενεύη την 30η Σεπτ. 1957», (ΦΕΚ-225 Α΄).

Νόμος 1959/1991, «για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ123/Α/5-08-91).

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3118/1993, «Για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (ενδομεταφορές ή cabotage)».

Προεδρικό Διάταγμα 431/1995, για την «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 “Θέσπιση Κοινών Κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών”», (ΦΕΚ 245Α΄/95)

Προεδρικό Διάταγμα 104/1999, για την «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 94/55/ΕΚ της 21ης Νοεμβρίου 1994 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων», (ΦΕΚ 113 Α΄).

Προεδρικό Διάταγμα 346/2001, «Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισης των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών», για τη προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις των οδηγιών 96/26 ΕΚ και 98/76 ΕΚ του Συμβουλίου.

Προεδρικό Διάταγμα 79/2004, περί «καθορισμού των όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και σταθμών φορητών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικών σταθμών αυτοκινήτων)», (ΦΕΚ 62/Α/1.3.2004). Με το διάταγμα αυτό γίνεται για πρώτη φορά



αναφορά σε μεταφορικές και διαμεταφορικές επιχειρήσεις και επισημαίνεται η δυνατότητα αυτών να παρέχουν και υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (logistics).

Νόμος 3333/2005, για «την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ Α/91/12.4.2005). Στο συγκεκριμένο νόμο ορίζονται με σαφήνεια οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας του φορέα που αναλαμβάνει τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων.

Υπουργική Απόφαση 47116/3818, «Συμπληρωματικές ρυθμίσεις για την ίδρυση εμπορευματικών κέντρων», (ΦΕΚ 1157/19.8.2005).

Νόμος 3446/2006, για «την οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορία των οχημάτων-Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις».

Νόμος 3887/1010 (ΦΕΚ 174 Α' –8/09/2009).

Βασικοί στόχοι του νόμου αποτελούν η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ο εξορθολογισμός, ο εξυγchronισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, καθώς και η απελευθέρωση του κομίστρου, στο πλαίσιο της οδηγίας της ΕΕ196/26/ΕΚ. Ο νόμος υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς, όσον αφορά στις οικονομικές υποθέσεις. Για το λόγο αυτό γίνεται πρόβλεψη τριετούς μεταβατικού σταδίου, προκειμένου να καταστεί δυνατόν στις υπάρχουσες επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα εκδίδονται νέες άδειες με βάση το ισχύον σύστημα αδειοδότησης που βασίζεται στην αδειοδότηση οχημάτων με βάση το τονάζ, καθώς και στην υπάρχουσα κατηγοριοποίηση αδειών.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις κυριότερες οδηγίες και κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν τη λειτουργία του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζουν τη δραστηριότητα των διαμεταφορικών επιχειρήσεων.

Κανονισμός 11/60/ΕΟΚ, περί κατάργησης των διακρίσεων στον τομέα των τιμών και όρων μεταφοράς κατ' εφαρμογή του άρθρου 79παράγραφος 3 της συνθήκης περί ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας.

Κανονισμός 391/90/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 21.12.1990 σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση κρίσης στη ναυγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Κανονισμός 613/91, του Συμβουλίου της 04.03.1991 για τη μετανολόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας.

Κανονισμός 1617/93/ΕΟΚ, της 25.06.1993 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν τον προγραμματισμό και συντονισμό των δρομολογίων, την από κοινού εκμετάλλευση διαδρομών, τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις τακτικές αεροπορικές γραμμές και την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους αερολιμένες.

Κανονισμός 2099/2002, του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 05.11.2002 για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.



Κανονισμός 549/2004/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10.03.2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο).

Κανονισμός 550/2004/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10.03.2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών).

Κανονισμός 551/2004/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10.03.2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για τον εναέριο χώρο).

Κανονισμός 552/2004/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10.03.2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα).

Οδηγία 92/106/ΕΟΚ, του Συμβουλίου της 07.12.1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών.

Οδηγία 95/64/ΕΚ, του Συμβουλίου της 08.12.1995 σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Οδηγία 92/26/ΕΚ, του Συμβουλίου της 29.04.1996 για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισης των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών.

Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 15.12.1982 σχετικά με την πολιτική της Κοινότητας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 24.10.1994 σχετικά με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην εσωτερική αγορά.

Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 19.06.1995 για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων μεταφορών.

Απόφαση της Επιτροπής, της 13.05.1998 περί των λεπτομερειών εφαρμογής της οδηγίας 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Απόφαση της Επιτροπής, της 22.05.2001 για τις διευθετήσεις σχετικά με τη δημοσίευση ή τη διάδοση των στατιστικών στοιχείων που συλλέγονται δυνάμει της οδηγίας 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.



Νομοσχέδιο Απελευθέρωσης Επαγγέλματος Μεταφορών

- Απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι όποιος επιθυμεί μπορεί, υπό κάποιες προϋποθέσεις, να διεκδικήσει άδεια Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης (ΦΔΧ) καθώς για τη χορήγηση της άδειας δεν θα λαμβάνεται υπόψη η σκοπιμότητα, αλλά η νομιμότητα.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας για καλύτερες υπηρεσίες σε καλύτερες τιμές.
- Κατάργηση των ορίων του κομίστρου, το οποίο θα καθορίζεται πλέον μεταξύ του μισθωτή και του μεταφορέα.
- Οργάνωση των μεταφορέων στη μορφή επιχειρήσεων. Κάθε επιχείρηση, οι μετοχές της οποίας θα είναι ονομαστικοποιημένες, θα πρέπει να έχει μετοχικό κεφάλαιο τουλάχιστον 9.000 ευρώ και επιπλέον 5.000 ευρώ για κάθε όχημα που διαθέτει.
- Κίνητρα για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των επιχειρήσεων.
- Στάθμιση της αξίας των υφιστάμενων αδειών.
- Ενοποίηση των μεταφορών, δηλαδή καταργείται ο διαχωρισμός διεθνών και εθνικών μεταφορών.
- Σύσταση εθνικού ηλεκτρονικού μητρώου μεταφορικών εταιρειών.
- Δημιουργία Κωδικού Οδικής Ασφάλειας, το οποίο θα είναι ένα τέλος, (έσοδο για το κράτος) που θα διατίθεται για έργα υποδομών στο μεταφορικό έργο.
- Υποχρεωτική ασφάλιση των εμπορευμάτων από το μεταφορέα.
- Περιβαλλοντικά κριτήρια, καθώς οι κινητήρες θα πρέπει να είναι τουλάχιστον euro 4 και πάνω.
- Σύσταση Εθνικής Επιτροπής Οδικών Μεταφορών.

Πιο αναλυτικά, με το νέο θεσμικό πλαίσιο παρέχεται η δυνατότητα σε εθνικούς μεταφορείς να αναλαμβάνουν έργο και στο εξωτερικό και αντίστροφα στους διεθνείς μεταφορείς να εργάζονται και σε εθνικό επίπεδο.

Οι νεοεισερχόμενοι στο επάγγελμα θα πρέπει να είναι αξιόπιστοι, να έχουν κάποια οικονομική επιφάνεια, να έχουν επαγγελματική κατάρτιση και φυσικά απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ένταξή τους σε κάποια εταιρεία. Επίσης οι άδειες που θα τους χορηγηθούν δεν μπορούν να πουληθούν για τουλάχιστον την επόμενη πενταετία.

Σε ό,τι αφορά τους υπάρχοντες μεταφορείς, θα υπάρξει μια πενταετής περίοδος προσαρμογής στα νέα δεδομένα. Η πολιτεία παρέχει τη δυνατότητα σε κάθε πολίτη να ενταχθεί στο συγκεκριμένο επάγγελμα, αλλά παράλληλα θα στηρίζει και αυτούς που ήδη δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό.

Σημειώνεται πως ο κλάδος των εμπορευματικών μεταφορών είναι από τους πλέον σημαντικούς και νευραλγικούς, καθώς έχει ετήσιο τζίρο περίπου 17,5 δις ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ. Στο χώρο αυτό υπάρχουν 33.000 αυτοκίνητα



διαφόρων κατηγοριών, απασχολεί πάνω από 110.000 πολίτες και συνδέει την παραγωγή με την κατανάλωση.

Όλα αυτά συμβαίνουν την ώρα που οι αυτοκινητιστές υπολογίζουν ότι στη Βουλγαρία λειτουργούν σήμερα περίπου 500 τέτοιες εταιρείες, ελληνικών συμφερόντων, που απαριθμούν πάνω από 4.000 φορτηγά, ενώ εκτιμούν ότι εκτός από τη δική τους ζημία, οι απώλειες για το κράτος ανέρχονται σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, καθώς ο τζίρος του συγκεκριμένου αριθμού φορτηγών ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ τον χρόνο.

Ενδεικτικό στοιχείο του φαινομένου αυτού είναι ότι ενώ το 2002 στη χώρα μας οι διεθνείς μεταφορές εκτελούνταν με περίπου 6.000 φορτηγά, σήμερα υπάρχουν μόλις 2.000 που υποαπασχολούνται, με τα υπόλοιπα να έχουν μεταφέρει την έδρα τους στη Βουλγαρία, όπου η φορολόγηση είναι χαμηλότερη.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΟΦΑΕ, η φορολόγηση της ελληνικής μεταφοράς ανέρχεται στο 45%, ενώ στη Βουλγαρία κυμαίνεται στο 10%. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι η ελληνική μεταφορά καταγράφει πτώση στον τζίρο της κατά 60%, τόσο λόγω της οικονομικής κρίσης όσο και του αθέμιτου ανταγωνισμού κυρίως από φορτηγά από τη Βουλγαρία και την Τουρκία.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

Εφοδιαστική αλυσίδα είναι ένα μοντέλο σύμφωνα με το οποίο δημιουργούνται σχέσεις συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων και οργανισμών (προμηθευτές πρώτων υλών, μεταφορείς, παραγωγείς, κέντρα διανομής, χονδρέμποροι, λιανέμποροι και πελάτες). Το μοντέλο αυτό ονομάζεται αλυσίδα ζήτησης (demand chain). Θεωρητικά το μοντέλο αυτό υλοποιείται όταν δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις συνδέονται μεταξύ τους, αλληλεπιδρούν και προσθέτουν αξία στο προϊόν κατά μήκος της αλυσίδας αυτής. Μια επιχείρηση μπορεί να ανήκει σε περισσότερα από ένα δίκτυα εφοδιαστικής αλυσίδας καθώς επίσης μπορεί και να έχει διαφορετικό ρόλο σε καθένα από αυτά. Για παράδειγμα μια επιχείρηση μπορεί να είναι ταυτόχρονα προμηθευτής σε μια εφοδιαστική αλυσίδα, πελάτης σε μία άλλη και συνεργάτης σε μία τρίτη.

Στόχος της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ο συντονισμός των επιχειρηματικών διαδικασιών, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη ροή των προϊόντων και των πληροφοριών που διακινούνται κατά μήκος της, με σκοπό την εξασφάλιση του μικρότερου δυνατού κόστους και την εξισορρόπηση ανάμεσα σε προσφορά και ζήτηση.

Ένας από τους πρώτους ορισμούς που δόθηκαν για τη διοίκηση Logistics (Logistics Management) είναι αυτός του Council of Logistics Management το 1986. Σύμφωνα με αυτόν διοίκηση Logistics είναι: «Η διαδικασία του σχεδιασμού, υλοποίησης και ελέγχου της αποτελεσματικής και αποδοτικής ροής και αποθήκευσης προϊόντων, υπηρεσιών και σχετικών πληροφοριών από την αρχική παραγγελία και παραγωγή μέχρι την τελική παράδοση στον τελικό καταναλωτή, με σκοπό την εκπλήρωση των απαιτήσεων του πελάτη.

Απαραίτητο κομμάτι για τη σωστή λειτουργία των Logistics είναι ένα αποδοτικό δίκτυο εφοδιαστικής αλυσίδας, το οποίο είναι ένα δίκτυο συνδεδεμένων και αλληλεξαρτημένων οργανώσεων που λειτουργούν από κοινού σε ένα κλίμα συνεργασίας για να ελέγξουν, να διευθύνουν και να βελτιώσουν τη ροή υλικών και πληροφοριών από τους προμηθευτές στους τελικούς χρήστες.(J.Aitken).

Η σωστή λειτουργία του δικτύου εφοδιαστικής αλυσίδας δίνει στην επιχείρηση ένα πολύ σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς μέσω της αποδοτικής διαχείρισης της μπορεί να επιτευχθεί σταθερή υπεροχή, έναντι των ανταγωνιστών, όσον αφορά τη προτίμηση των πελατών. Συνοπτικά η επιχείρηση αποκτά πλεονέκτημα κόστους απέναντι στους ανταγωνιστές της, καθώς η αποτελεσματική χρήση του δικτύου εφοδιαστικής αλυσίδας της δίνει τη δυνατότητα να παράγει και να εμπορεύεται χρησιμοποιώντας όσο το δυνατόν λιγότερους πόρους. Πολύ σημαντική κρίνεται η προσπάθεια μείωσης των πόρων που διατίθενται στην μεταφορά και διανομή των προϊόντων από τη γραμμή παραγωγής μέχρι τον τελικό προορισμό, καθώς και η



μείωση της διάρκειας του κύκλου εργασίας, από την παραγγελία έως την παράδοση του προϊόντος.

Οι τρεις κύριες δραστηριότητες που εμπλέκονται στη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής διαχείρισης είναι :

- Η μεταφορά και διανομή προϊόντων
- Η διαχείριση αποθεμάτων
- Η επεξεργασία των παραγγελιών

Οι μεταφορές αφορούν άμεσα την εύρεση τρόπων για την άριστη φυσική μετακίνηση των προϊόντων. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η λειτουργία αυτή της Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΔΕΑ) καθώς θα πρέπει να συνάδει άμεσα με τον προγραμματισμό αποθεμάτων της επιχείρησης και να γίνεται σύμφωνα με τις στρατηγικές διεκπεραίωσης των παραγγελιών. Η μεταφορά θα πρέπει να διασφαλίζει την ποιότητα των μεταφερόμενων προϊόντων καθώς και την έγκαιρη άφιξη τους στον τελικό προορισμό τους. Η διανομή των αγαθών γίνεται με βάση τις στρατηγικές αποτελεσματικής διακίνησης που έχουν σχεδιαστεί από την επιχείρηση. Δηλαδή θα πρέπει να διανεμηθούν οι κατάλληλες ποσότητες προϊόντων στους κατάλληλους τελικούς προορισμούς στον κατάλληλο χρόνο.

2.1 Συστήματα Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Τα συστήματα Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας αυτοματοποιούν τη ροή πληροφοριών ανάμεσα στις επιχειρήσεις που είναι μέλη μιας εφοδιαστικής αλυσίδας για καλύτερη λήψη αποφάσεων και βελτιστοποίηση της συνολικής απόδοσης. Ένα τέτοιο σύστημα διαιρείται σε τρία μεγάλα τμήματα:

- Το τμήμα που διευκολύνει τις επιχειρήσεις να σχεδιάζουν τις κύριες διαδικασίες μιας εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως για παράδειγμα: διαχείριση παραγγελιών, χρονοπρογραμματισμός και σχεδιασμός παραγωγής, σχεδιασμός ζήτησης, σχεδιασμός δικτύων διανομής και μεταφορών για να εξασφαλιστεί ότι τα υλικά και τα έτοιμα προϊόντα παραδίδονται εγκαίρως και στο σωστό σημείο με ελάχιστο κόστος.
- Το τμήμα που βοηθά τις επιχειρήσεις να εκτελέσουν τις διαδικασίες μιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Παρακολουθείται η κατάσταση των αγαθών, η διαχείριση των υλικών, οι λειτουργίες αποθήκευσης και μεταφορών και παρέχονται πληροφορίες σ όλους τους εμπλεκόμενους.
- Το τμήμα που εκτελεί διάφορες μετρήσεις που αφορούν την αξιολόγηση της απόδοσης των διαδικασιών. Οι μετρήσεις αυτές αφορούν τον υπολογισμό συγκεκριμένων δεικτών, όπως ποσοστό εκτέλεσης παραγγελιών, χρόνος εκτέλεσης παραγγελιών (χρόνος ανταπόκρισης), αριθμός έγκαιρων παραδόσεων, κλπ. Με αυτό τον τρόπο οι επιχειρήσεις μπορούν να ελέγξουν τη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η ολοκλήρωση των διαδικασιών της ΔΕΑ μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την εφαρμογή μιας οικογένειας συστημάτων για τη λήψη των αποφάσεων σε μία σύγχρονη επιχείρηση (λειτουργικό, τακτικό και στρατηγικό). Για το θέμα αυτό ο Shapiro (2001)



προτείνει το πλαίσιο αναφοράς των συστημάτων ΔΕΑ, των οποίων οι κύριοι τύποι είναι οι εξής:

- Σύστημα ERP, για την κεντρική διαχείριση των δεδομένων των καθημερινών συναλλαγών της επιχείρησης.
- Σύστημα MRP, για το χρονοπρογραμματισμό των απαιτούμενων υλικών.
- Σύστημα DRP, για το σχεδιασμό των δικτύων διανομής και τη διαχείριση των αποθεμάτων στα εργοστάσια και κέντρα διανομής.
- Σύστημα Διαχείρισης Παραγγελιών και Πρόβλεψης Ζήτησης (Demand Forecasting and Order Management System).
- Σύστημα Μοντελοποίησης και Βελτιστοποίησης Προγραμματισμού Παραγωγής (Production Scheduling Optimization Modeling System). Αντικειμενικός στόχος είναι η ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους σε συνδυασμό με την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών.
- Σύστημα Μοντελοποίησης και Βελτιστοποίησης Προγραμματισμού Διανομής (Distribution Scheduling Optimization Modeling System). Ένα τέτοιο σύστημα «αποφασίζει» σε βραχυχρόνια βάση ποια κέντρα διανομής θα εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες αγορές λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τη διαθεσιμότητα των αποθεμάτων.
- Σύστημα Μοντελοποίησης και Βελτιστοποίησης Σχεδιασμού Παραγωγής (Production Planning Optimization Modeling System).
- Σύστημα Μοντελοποίησης και Βελτιστοποίησης των Διαδικασιών σε όλα τα επίπεδα (Logistics, Tactical and Strategic Optimization Modeling System).

Εξειδικευμένα Πληροφοριακά Συστήματα – Πληροφοριακά Συστήματα Logistics

1. Συστήματα Σχεδιασμού και Χρονοπρογραμματισμού (Advanced Planning and Scheduling, APS).
2. Συστήματα Διαχείρισης Παραγγελιών (Order Management Systems, OMS).
3. Συστήματα Εκτέλεσης Παραγωγής (Manufacturing Execution Systems, MES).
4. Συστήματα Διαχείρισης Αποθηκών (Warehouse Management Systems, WMS).
5. Συστήματα Διαχείρισης Μεταφορών (Transportation Management Systems, TMS).



2.2 Συστήματα Διαχείρισης Μεταφορών (Transportation Management System, TMS)

Κύριος στόχος ενός συστήματος TMS, είναι ο πλήρης συντονισμός του δικτύου μεταφορών μιας επιχείρησης και ο αποτελεσματικός περιορισμός των εξόδων αποστολής και μεταφοράς, μέσα από την ολοκληρωμένη αυτοματοποίηση των σχετικών δραστηριοτήτων.

Το σύστημα αυτό συνιστά τον πιο αποδοτικό και επικερδή τρόπο για την εκτέλεση της μεταφοράς των προϊόντων στον τελικό τους προορισμό. Δέχεται παραγγελίες από ένα Σύστημα Διαχείρισης Παραγγελιών, OMS και με βάση αυτές, επιβεβαιώνει τις ημερομηνίες αποστολής που απαιτούνται για την ικανοποίηση του πελάτη. Στη συνέχεια, ελέγχει τις χρώσεις ανά μονάδα φορτίου, αξιολογεί το ιστορικό προηγούμενων εργασιών, επιλέγει μεταφορείς για την ανάθεση του συγκεκριμένου έργου και σχεδιάζει τα βέλτιστα προγράμματα εκφόρτωσης και παράδοσης (με δυνατότητα υλοποίησης συνδυασμένων αποστολών και διαχείρισης ειδικών απαιτήσεων), προτού εκδώσει τις παραγγελίες για την επεξεργασία στο Σύστημα Διαχείρισης Αποθηκών, WMS.

Οι εφαρμογές TMS, όπως άλλωστε και όλες σχεδόν οι «best-of-breed» λύσεις, διαφοροποιούνται σημαντικά από κατασκευαστή σε κατασκευαστή, κυρίως λόγω των διαφορετικών απαιτήσεων των επιχειρηματικών κλάδων. Παράλληλα, υπάρχουν λύσεις που αφορούν ιδιωτικούς στόλους οχημάτων, αλλά και λύσεις που επιτρέπουν το συνδυασμό ιδιωτικών στόλων και υπεργολάβων 3PL's.

Οι λειτουργικές περιοχές που συνθέτουν τα συστήματα αυτά αφορούν κυρίως τη διαχείριση στόλου των οχημάτων. Εξασφαλίζουν συνεχή παρακολούθηση του στόλου και των ανταλλακτικών, των καυσίμων και επισκευών ανά όχημα και άλλους παράγοντες, διατήρηση λεπτομερούς ιστορικού του στόλου, καθώς και ανάλυση λειτουργικού κόστους ανά όχημα, έκδοση τακτικών αναφορών και στατιστικών δεδομένων.

Επίσης περιλαμβάνουν το σχεδιασμό εκφόρτωσης και δρομολόγησης παραγγελιών λαμβάνοντας υπόψη έναν μεγάλο αριθμό παραγόντων όπως: προβλέψεις ζήτησης, δυνατότητες αποθήκευσης και ιδιαιτερότητες γεωγραφικού τομέα. Σχεδιάζουν τις ποσότητες παραγγελιών, τα δρομολόγια, τις δυνατότητες ανεφοδιασμού, προχωρώντας σε επιμέρους ή ταυτόχρονες βελτιστοποιήσεις. Αναλαμβάνουν τη βέλτιστη εκφόρτωση παραγγελιών, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως: διαστάσεις, προορισμός είδη προϊόντων και οχημάτων, διαχείριση καταναμημένων παραγγελιών και ειδική διαχείριση αποστολών.

Σε πολλές περιπτώσεις συνεργάζονται με τα Γεωγραφικά Πληροφοριακά Συστήματα (Geographical Information Systems, GIS) που παρέχουν απεικόνιση βασικών δεδομένων των γεωγραφικών περιοχών ενδιαφέροντος σε ψηφιακούς χάρτες. Ο ανωτέρω συνδυασμός παρέχει τις εξής λειτουργίες:

- Υπολογισμός δρομολογίων βάσει συντομότερης απόστασης.
- Χρήση εργαλείων προσομοίωσης (κατασκευή what-if σεναρίων, εκτέλεση προσομοιώσεων και μελέτη εναλλακτικών σεναρίων του δικτύου αποθήκευσης και διανομών).



- Παρακολούθηση του στόλου οχημάτων σε πραγματικό χρόνο.

Το σύστημα αυτό απαιτεί την ταυτόχρονη εφαρμογή τεχνολογιών και λύσεων κινητής τηλεφωνίας. Παρέχει αποθήκευση και απεικόνιση δεδομένων είτε σε παθητική κατάσταση, είτε σε ενεργητική κατάσταση (επικοινωνία) με τα οχήματα. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται η πλήρης και σε πραγματικό χρόνο εποπτεία για κάθε φορτηγό και δραστηριότητα (απεικόνιση οχημάτων, διάρκεια, στάσεις). Έτσι ο πελάτης γνωρίζει σε πραγματικό χρόνο την εξέλιξη μεταφοράς της παραγγελίας του, ενώ η επιχείρηση επιβλέπει την απόκλιση των σχεδίων μεταφοράς και διακίνησης από την πραγματικότητα και τροποποιεί εκ νέου τις διαδικασίες της.

Τα οφέλη που αποκτά μία επιχείρηση από τη χρήση MTS συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Ουσιαστικός περιορισμός στα μεταφορικά κόστη της επιχείρησης αφού αφενός γίνεται βέλτιστη κατανομή πόρων (κατάλληλα οχήματα στις κατάλληλες εργασίες) και αφετέρου ελαχιστοποιείται η χρήση οχημάτων και μειώνονται τα μεταφορικά κόστη.
- Βελτίωση του ελέγχου και της διαχείρισης των επιχειρηματικών πόρων, με τη διασύνδεση της διαδικασίας των πωλήσεων και με τα συστήματα WMS και TMS.
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης των πελατών καθώς ο πελάτης λαμβάνει την παραγγελία τη χρονική στιγμή που εκείνος επιλέγει, ενώ έχει τη δυνατότητα παρακολούθησης των αποστολών, τόσο σε πραγματικό χρόνο όσο και σε επίπεδο ιστορικών δεδομένων.
- Βελτίωση της ροής πληροφοριών διότι κάθε μέλος της ΕΑ γνωρίζει την πραγματική εξέλιξη των παραγγελιών σε κάθε χρονική στιγμή.
- Ενδυνάμωση της συνεργασίας με τους προμηθευτές.
- Βελτιστοποίηση των διαδικασιών της επιχείρησης σε παγκόσμιο επίπεδο, υποστήριξη συνδυσασμένων μεταφορών εξαιτίας παραγγελιών που χαρακτηρίζονται από προϊόντα που βρίσκονται σε διαφορετικά κέντρα διανομής και ολιστική αντιμετώπιση του κόστους μεταφοράς.
- Αυτοματοποιημένη εκτέλεση αποστολών.
- Ελαχιστοποίηση των σφαλμάτων, των διαδικασιών που δεν προσθέτουν αξία και του πλεονάζοντος ανθρώπινου δυναμικού.

Ένα από τα χαρακτηριστικά των παγκόσμιων καναλιών διανομής είναι ότι υπάρχει συχνά υψηλό επίπεδο αβεβαιότητας σχετικά με την κατάσταση του εμπορεύματος που αποστέλλεται κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του. Η αβεβαιότητα αυτή επιδεινώνεται εξαιτίας των πολλών σταδίων που υπάρχουν σε ένα τυπικό παγκόσμιο κανάλι διανομής, καθώς ένα προϊόν κινείται από το εργοστάσιο στο λιμάνι, από το λιμάνι στη χώρα προορισμού, μέσω εκτελωνισμών κ.ο.κ., μέχρι να φθάσει τελικά στο σημείο που πρέπει. Έτσι λοιπόν υπάρχει μεγάλος βαθμός μεταβλητότητας σε αυτά τα εκτεταμένα κανάλια διανομής.



Οι καθυστερήσεις και η μεταβλητότητα που μπορούν να δημιουργηθούν, μπορεί να εξελιχθούν σε μεγάλο πρόβλημα για εταιρίες που διαρκώς επεκτείνονται παγκόσμια. Αυτό έχει ως συνέπεια ότι οι τοπικοί διευθυντές έχουν τάση να αντισταθμίζουν αυτή την έλλειψη αξιοπιστίας παραγγέλλοντας μεγαλύτερες ποσότητες από όσο χρειάζονται και διατηρώντας ενδιάμεσα, προστατευτικά στρώματα αποθεμάτων.

Ένα εργαλείο, το οποίο μπορεί να βελτιώσει σημαντικά τη διαφάνεια σε όλο το εύρος των σύνθετων παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων, είναι η διαχείριση ανεπιθύμητων γεγονότων της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η Διαχείριση Ανεπιθύμητων Γεγονότων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (SCEM: Supply Chain Event Management) είναι ο όρος που έχει δοθεί στη διαδικασία παρακολούθησης της σχεδιασμένης ακολουθίας δραστηριοτήτων σε όλο το εύρος της εφοδιαστικής αλυσίδας και στην επισήμανση, κάθε φορά, της απόκλισης που παρατηρείται από το σχεδιασμό. Στην ιδανική περίπτωση, η SCEM καθιστά δυνατή την προληπτική, ακόμη και αυτόματη, ανταπόκριση σε αποκλίσεις από το σχεδιασμό.

Το Διαδίκτυο μπορεί να προσφέρει τα μέσα με τα οποία τα συστήματα SCEM μπορούν να διασυνδεθούν, ακόμη και μεταξύ ιδιαίτερα απομακρυσμένων εταιρών, στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες. Η επικοινωνία με χρησιμοποίηση επεκτάσιμης γλώσσας σήμανσης (XML communications: Extensible Markup Language communications) σε όλο το δίκτυο, σημαίνει ότι ακόμη και επιχειρήσεις με διαφορετικά πληροφοριακά συστήματα μπορούν να διασυνδεθούν.

2.3 EDI (Electronic Data Interchange)

Η πολυετής έρευνα και ανάπτυξη στο χώρο των τεχνολογιών πληροφορίας, έχει οδηγήσει στην κατασκευή όλο και μικρότερων σε μέγεθος ηλεκτρονικών υπολογιστών και συσκευών υποστήριξης, που σε συνδυασμό με την αναβαθμισμένη υποδομή των δικτύων τηλεπικοινωνίας, προσφέρουν υπηρεσίες επικοινωνίας χαμηλού κόστους και υψηλής αξιοπιστίας, στις οποίες κάθε χρήστης είναι ικανός να έχει πρόσβαση.

Οι τεχνολογίες πληροφορίας ασφαλώς και υπηρετούν τις ανάγκες της οικονομίας εδώ και πολλές δεκαετίες. Ο στόχος πρέπει να είναι η εξεύρεση ενδεδειγμένων λύσεων στα προβλήματα των οικονομικών συναλλαγών με τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση για τους συναλλασσόμενους, η συνεχής βελτίωση των όρων εμπορίου και η διεύρυνση του φάσματος των συναλλασσόμενων υπό ένα κοινό μέσο επικοινωνίας. Συνεπώς, αποτέλεσμα της μακρόχρονης συνδρομής των τεχνολογιών πληροφορίας στην ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου, υπήρξε η Ηλεκτρονική Ανταλλαγή Δεδομένων (Electronic Data Interchange EDI).

Ένας κοινά αποδεκτός και χρήσιμος ορισμός για το EDI είναι ο εξής:

Η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων κωδικοποιημένης μορφής, τα οποία είναι δομημένα βάσει προτύπων, μεταξύ συστημάτων πληροφορικής εμπορικών εταιρών, με ηλεκτρονικά μέσα και με την ελάχιστη ανθρώπινη παρέμβαση.

2.3.1 Πλεονεκτήματα του EDI

Το EDI είναι ένα από τα πλέον χρήσιμα επιχειρηματικά εργαλεία της εποχής μας. Η επιτυχής υλοποίηση του παρέχει σπουδαία πλεονεκτήματα σε μια εταιρία, καθώς και στους εμπορικούς εταίρους της.

- Αποδοτικότητα κόστους
- Αυξημένη ταχύτητα επικοινωνίας
- Βελτιωμένη ακρίβεια
- Καλύτερα logistics και αυξημένη παραγωγικότητα

2.3.2 Εφαρμογές στον τομέα των Μεταφορών

Είναι γεγονός ότι σήμερα καμία μεταφορική εταιρία δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την ανάπτυξη τεχνολογικών εργαλείων πληροφόρησης. Η τεχνολογία της



πληροφορικής έχει αποκτήσει πρωταγωνιστικό ρόλο στην παρακολούθηση της ροής των αγαθών μέσα από την εφοδιαστική αλυσίδα καθώς παρέχει ταχεία και αξιόπιστη πληροφόρηση. Μια στρατηγική βασισμένη σε “έξυπνη” και “διάφανη” εφαρμογή των logistics, προσφέρει πολλαπλά οφέλη στον καταναλωτή, όπως συνεχόμενη και αξιόπιστη ροή υπηρεσιών, αλλά και ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους μεταφορείς και τους logistics service providers.

Η χρήση των τεχνολογιών “εντοπισμού” φορτίου ελαχιστοποιεί το χρόνο που χρειάζονται οι πελάτες για να “παρακολουθήσουν” την πρόοδο των φορτίων τους μέσα στο μεταφορικό δίκτυο. Συγκεκριμένα, η κωδικοποίηση των φορτίων με τη χρήση barcodes, βοηθά στην παρακολούθηση τους και την αυτόματη λήψη πληροφοριών για την κίνηση των προϊόντων μέσω των σημείων διανομής, στη γραμμή συσκευασίας, στις αποθήκες και στα σημεία παράδοσης-παραλαβής. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με το EDI μας δίνει τη δυνατότητα να γνωρίζουμε πότε τα αγαθά αποστέλλονται, που ακριβώς βρίσκονται μέσα στο μεταφορικό δίκτυο και σε ποιο ακριβώς σημείο παραλαμβάνονται.

Είναι επομένως προφανές πως οι μεταφορικές εταιρίες μπορούν να υποστηρίξουν με αποτελεσματικό τρόπο τη διακίνηση, συσκευασία, μεταφορά ενός προϊόντος καθώς και την διαχείριση των αποθηκών τους χρησιμοποιώντας το Σύστημα GSI, όπως τα barcodes και το EDI, καθώς επίσης και συστήματα ηλεκτρονικής ιχνηλασιμότητας τα οποία λειτουργούν μέσω του Internet.

Στα πλαίσια του Συστήματος GSI έχουν προβλεφθεί 3 τρόποι αναγνώρισης των μονάδων μεταφοράς ή των μονάδων μεταφοράς ή των μονάδων logistics:

- Μοναδικός παγκόσμιος κωδικός αναγνώρισης μιας μονάδας logistics – SSCC (Serial Shipping Container Code)
- Αριθμός Αποστολής, ο οποίος χρησιμοποιείται ως αριθμός αναφοράς για όλες τις μονάδες logistics που αποτελούν μέρος μιας αποστολής.
- Αριθμός Αναγνώρισης Φορτίου, ο οποίος χρησιμοποιείται ως αριθμός αναφοράς για όλες τις μονάδες logistics που απαρτίζουν ένα φορτίο.

Παράλληλα, οι ακόλουθες πληροφορίες/δεδομένα υποστηρίζουν επίσης τις διαδικασίες logistics:

- Διαστάσεις και βάρη που σχετίζονται με μία συγκεκριμένη μονάδα logistics.
- ‘Ship to’ location numbers που χρησιμοποιούνται για την αναγνώριση του παραλήπτη.
- ‘Ship for’ location numbers που χρησιμοποιούνται για την αναγνώριση του τελικού προορισμού ενός φορτίου.
- Ο κωδικός Δρομολογίου ‘Routing Code’ που αποδίδεται από τον μεταφορέα, υποδεικνύοντας το δρομολόγιο του φορτίου.



2.4 Συστήματα ανίχνευσης και δρομολόγησης προϊόντων και φορτίων

Συχνά παρατηρείται έλλειψη πληροφοριών που σχετίζονται με την παρακολούθηση των εμπορευμάτων κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η έλλειψη αυτή έχει αρνητικές συνέπειες σε εμπορεύματα ευαίσθητα στο χρόνο, στις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, στη μεταφορά και διαχείριση επικίνδυνων φορτίων, στις συνδυασμένες μεταφορές, κτλ. Τη λύση στο πρόβλημα αυτό δίνουν οι τεχνολογίες ανίχνευσης και δρομολόγησης προϊόντων και φορτίων (tracking & tracing), οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση (ενημέρωση) αποθεμάτων, τη διοίκηση του στόλου οχημάτων και τον έλεγχο του επιπέδου εξυπηρέτησης που παρέχεται.

Οι πιο γνωστές τεχνολογίες tracking & tracing είναι:

2.4.1 Η τεχνολογία barcode

Τα barcodes αποτελούν ίσως την παλαιότερη, ευρύτερα γνωστή και πιο επιτυχημένη ως σήμερα από τις τεχνολογίες αναγνώρισης (identification technologies). Η αρχή στην οποία βασίζεται η τεχνολογία barcode είναι η εισαγωγή πληροφοριών σχετικά με ένα φορτίο σε ένα γραμμοκώδικα (bar code) η οποία αποκωδικοποιείται μέσω μίας συσκευής ανάγνωσης στον προορισμό, και στέλνεται οπουδήποτε χρειάζεται (π.χ. σ' έναν κεντρικό υπολογιστή).

Ο γραμμοκώδικας και η ανίχνευση (scanning) σχετίζονται με την τοποθέτηση κωδικών, που μπορούν να "διαβαστούν" από υπολογιστές, σε φορτηγά, βαγόνια, εμπορεύματα, εμπορευματοκιβώτια και αντικείμενα. Οι σαρωτές (scanners) αναγνωρίζουν οπτικά τα δεδομένα του γραμμοκώδικα και τα μετατρέπουν σε πληροφορία. Τα barcodes βρίσκουν εφαρμογή τόσο στα σημεία πωλήσεων σε λιανεμπορικά καταστήματα, όσο και στη διαχείριση και παρακολούθηση των αποθεμάτων σε αποθήκες και τερματικές εγκαταστάσεις μιας επιχείρησης. Με αυτή τη τεχνολογία, οι υπεύθυνοι γνωρίζουν ταχύτητα και με αξιοπιστία πόσα και ποια προϊόντα διαθέτουν ανά πάσα στιγμή. Τα πλεονεκτήματα των barcodes να η ταχύτητα, η ακρίβεια και η ευκολία χρήσης, ενώ ως μοναδικό μειονέκτημα μπορεί να αναφερθεί το ότι η ποσότητα της πληροφορίας που μπορεί να αποθηκευτεί σε ένα γραμμοκώδικα είναι περιορισμένη.

2.4.2 Οι ραδιοσυχνότητες

Οι ραδιοσυχνότητες (radio frequency) όταν χρησιμοποιούνται σε συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (Automatic Identification systems) έχουν τρία συστατικά μέρη: τις ηλεκτρονικές ετικέτες, τους αποκωδικοποιητές κι ένα κεντρικό σύστημα διοίκησης. Λειτουργούν όπως τα barcodes και μάλιστα οι τεχνολογίες αυτές συνδυάζονται. Συγκεκριμένα, τα πάντα σε μια αποθήκη μπορούν να φέρουν μια ηλεκτρονική ετικέτα, η οποία γίνεται αντιληπτή από διάφορους αποκωδικοποιητές (πχ. κεραίες ραδιοσυχνότητων) και έτσι να ενημερώνεται ένας κεντρικός υπολογιστής. Κύρια παράδειγμα χρησιμοποίησης των ραδιοσυχνότητων είναι η Αυτόματη Αναγνώριση Οχημάτων (Automatic Vehicle Identification - AVI) και η Αυτόματη Αναγνώριση Εξοπλισμού (Automatic Equipment Identification - AEI).

2.4.3 Συστήματα Αυτόματου Προσδιορισμού Θέσης Οχήματος (AVL)

Τα συστήματα αυτόματου προσδιορισμού θέσης οχήματος παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τη θέση ενός οχήματος σε κάποιο κέντρο ελέγχου και διαχείρισης στόλου



οχημάτων. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αποτελεσματική στήριξη αποφάσεων που αφορούν την επιλογή διαδρομής οχημάτων, τη δρομολόγηση οχημάτων, κ.ά. Σημαντικά πλεονεκτήματα τέτοιων συστημάτων είναι η μείωση του κόστους μεταφοράς και διανομής προϊόντος και η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που παρέχει το σύστημα Ε.Δ. μιας εταιρείας στους πελάτες της

2.4.4 Συστήματα Αυτόματου Καθορισμού Κατάστασης Οχήματος (OBC)

Παρέχουν τη δυνατότητα συλλογής στοιχείων που περιγράφουν την απόδοση του οχήματος και τον τρόπο χειρισμού του οχήματος. Τα συστήματα αυτά αποτελούνται από έναν κεντρικό ηλεκτρονικό υπολογιστή και ένα δίκτυο ηλεκτρονικών αισθητήρων στα οχήματα, οι οποίοι αποστέλλουν στο υπολογιστή τα απαραίτητα στοιχεία. Μερικά από τα πλεονεκτήματα των OBC συστημάτων είναι ο προσδιορισμός των αναγκών συντήρησης των οχημάτων, η κατανόηση του λειτουργικού κόστους των οχημάτων, καθώς και η βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των πελατών λόγω της βελτίωσης της αξιοπιστίας των δρομολογίων.

2.4.5 Δορυφορικά Συστήματα Εντοπισμού Θέσης (GPS)

Τα GPS (Global Positioning System) είναι δορυφορικό σύστημα ραδιοπλοήγησης που επιτρέπει στους χρήστες του τον ακριβή καθορισμό της τρισδιάστατης θέσης και της ταχύτητας στο έδαφος, τη θάλασσα και τον αέρα. Οι δορυφόροι μεταδίδουν ραδιοφωνικά συνεχώς τα στοιχεία θέσης και χρόνου στους χρήστες σε όλο τον κόσμο. Το GPS χρησιμοποιείται για να υποστηρίξει την έρευνα, τη γεωφυσική εξερεύνηση, τη χαρτογράφηση και τη γεωδαισία, τα συστήματα θέσης οχημάτων, και μια ευρεία ποικιλία των πρόσθετων εφαρμογών.

2.4.6 Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών (GIS)

Τα GIS. (Geographic Information Systems) είναι πληροφοριακά συστήματα που παρέχουν την δυνατότητα συλλογής, διαχείρισης, αποθήκευσης, επεξεργασίας, ανάλυσης και οπτικοποίησης σε ψηφιακό περιβάλλον των δεδομένων που σχετίζονται με τον χώρο. Τα δεδομένα αυτά συνήθως λέγονται γεωγραφικά ή χαρτογραφικά ή και χωρικά και μπορεί να συσχετίζονται με μια σειρά από περιγραφικά δεδομένα τα οποία και τα χαρακτηρίζουν μοναδικά. Με απλά λόγια τα GIS είναι συστήματα ηλεκτρονικής χαρτογράφησης που μπορούν να περιέχουν και την παραμικρή λεπτομέρεια για το χώρο. Όπως είναι αναμενόμενο τα GIS μπορούν να συνεργαστούν με τα GPS.

2.4.7 Συστήματα Advance Planning and Scheduling (APS)

Στόχος των APS συστημάτων είναι η ολοκλήρωση και συγχρονισμός του προγραμματισμού των προμηθειών, της παραγωγής και της διανομής των αγαθών μέσα στους οργανισμούς. Αν και ο σκοπός τους μοιάζει με τον σκοπό των ERP, τα APS είναι προσφέρουν περισσότερες δυνατότητες, όπως:

- Ο ταυτόχρονος προγραμματισμός υλικών, δυναμικότητας και διανομής
- Προχωρημένους αλγόριθμους για προβλέψεις



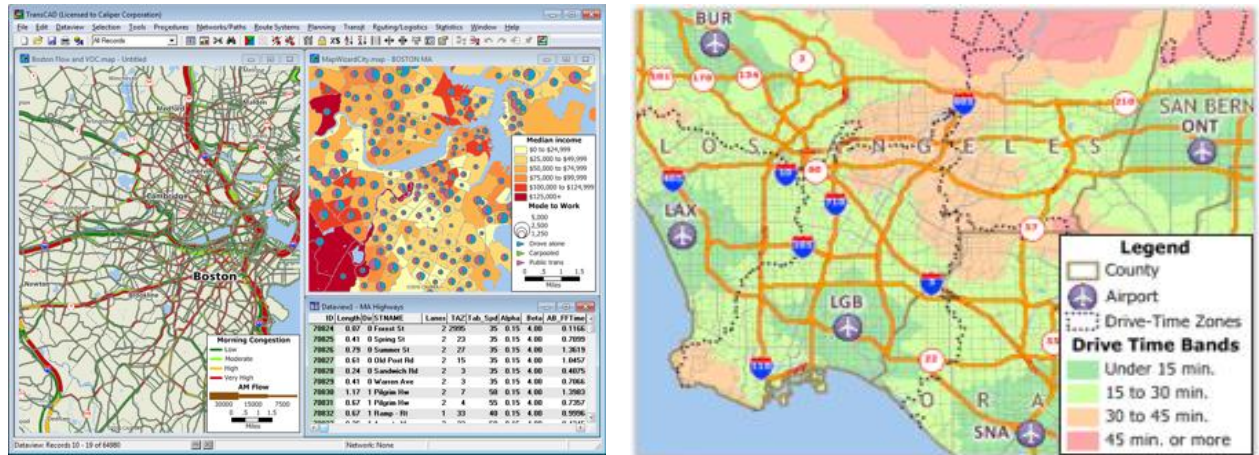
- Δυνατότητες ανταπόκρισης σε αλλαγές σεναρίων
- Δυνατότητες βελτιστοποίησης λαμβάνοντας υπόψη διάφορες παραμέτρους και περιορισμούς.



2.5 Προγράμματα SOFTWARE

Ακολουθούν μερικά παραδείγματα υλικών software που έχουν άμεση χρήση στις διεθνείς μεταφορές.

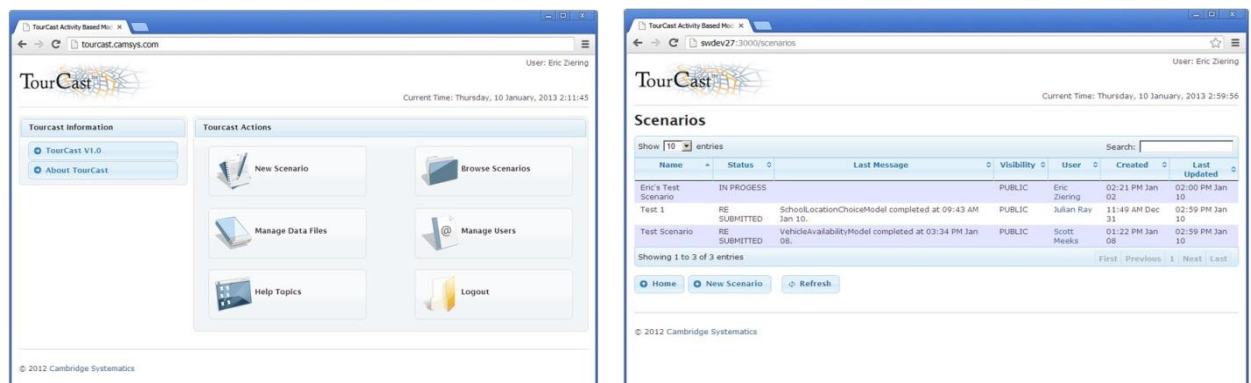
TransCAD Overview



Εικόνα 6,7: TransCAD Overview

TourCast™

Activity-Based Modeling Platform

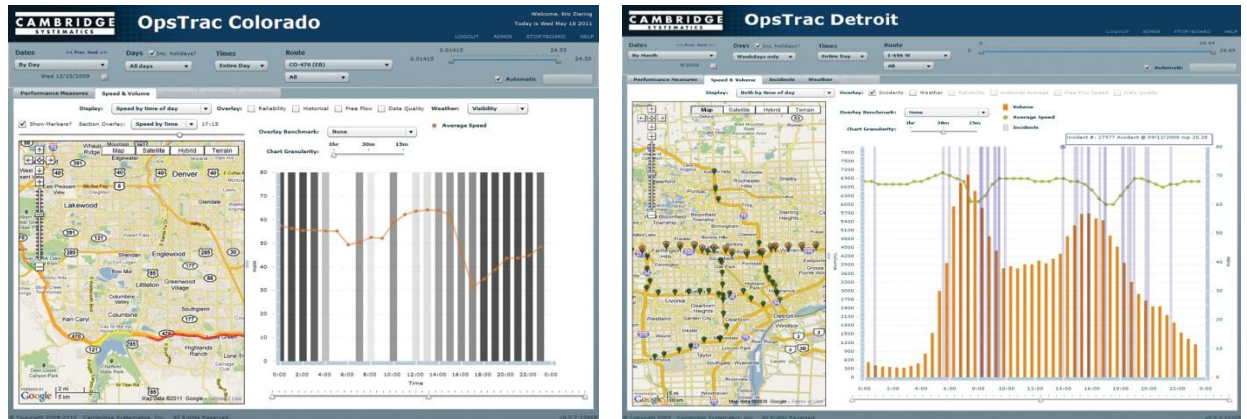


Εικόνα 8,9: TourCast



OpsTrac

ITS Visualization Software



Εικόνα 10,11: Ops Trac

OnTrackCS™

Tracking Implementation of Projects and Programs

Home	Name	Task	Coordinator	Agency	Estimated Completion Date	Status	Last Updated
	01.0	Project Management Files			2/2011		2/16/2009 10:02
	01.1	Develop Project Management Plan (PMP)	Jessen, Mark	CS	1/2009	Completed	2/17/2009 10:02
	01.2	Develop Communication Protocol	Jessen, Mark	CS	2/2009	Completed	3/16/2009 10:02
	01.3	Develop Quality Assurance Program	Jessen, Mark	CS	2/2009	Completed	3/16/2009 10:02
	02.1	Refine Public Outreach Scope of Work	Fischer, Michael	CS	2/2009	In Progress	3/18/2009 10:02
	02.2	Compile Stakeholder Database	Jessen, Mark	CS	12/2010	Not Started	2/14/2009 10:02
	02.3	Develop Communication Tools	Jessen, Mark	CS	8/2009	In Progress	2/14/2009 10:02
	02.4	Conduct Meetings and Focus Groups	Jessen, Mark	CS	10/2011	Not Started	2/14/2009 10:02
	02.5	Develop Issues Matrix	Jessen, Mark	CS	10/2011	Not Started	2/14/2009 10:02
	03.1	Model Development Plan	Fischer, Michael	CS	1/2009	In Progress	3/18/2009 10:02
	03.2	Prepare White Paper Summary	Fischer, Michael	CS	1/2009	In Progress	3/18/2009 10:02
	03.3	Peer Review Panel Meeting	Fischer, Michael	CS	2/2009	Completed	3/18/2009 10:02

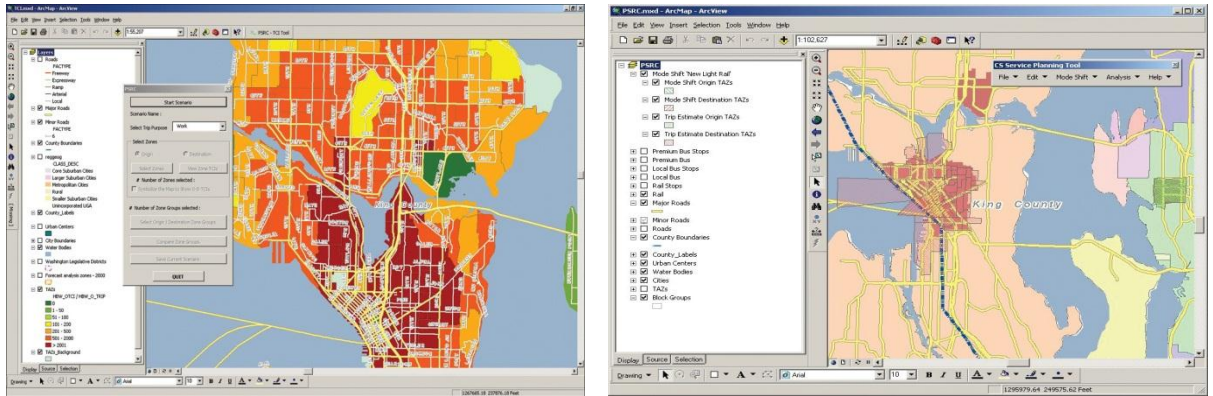
Task/Subtask/Work Step	Status	Email Request	Interval	Next Email
01 Administrative and Management	Completed	Completed		
01.1 Develop Project Management Plan (PMP)	Completed	Completed		
01.2 Develop Communication Protocol	Completed	Completed		
01.3 Develop Quality Assurance Program	Completed	Completed		
02 Refined Public Outreach Strategy	In Progress	Interval	None	Next Email
02.1 Refine Public Outreach Scope of Work	In Progress	Interval	None	
02.2 Compile Stakeholder Database	In Progress	Interval	None	
02.3 Develop Communication Tools	In Progress	Interval	None	
02.4 Conduct Meetings and Focus Groups	In Progress	Interval	None	
02.5 Develop Issues Matrix	In Progress	Interval	None	
03 Evaluate and Recommend Improvements to the SCAG Heavy-Duty Truck Model	In Progress	Interval	None	
04 Track Trip Data Collection and Analysis	In Progress	Interval	None	
05 Needs Assessment of Industrial/Warehouse and Intermodal Facilities	In Progress	Interval	None	
05.1 ID Industrial/Warehouse Facilities	Completed	Completed		
05.2 Interviews and ID Use Patterns	In Progress	Interval	None	
05.3 Develop Key Flows	In Progress	Interval	None	
05.4 Estimate Future Demand	In Progress	Interval	None	
05.5 Translate Demand into Space	In Progress	Interval	None	
06 Heavy-Duty Truck Model Enhancement and Validation	In Progress	Interval	None	
07 RTP: Goods Movement Evaluation	In Progress	Interval	None	
08 Alternative Technologies	In Progress	Interval	None	

Εικόνα 12,13: OnTrackCS



TransitTools

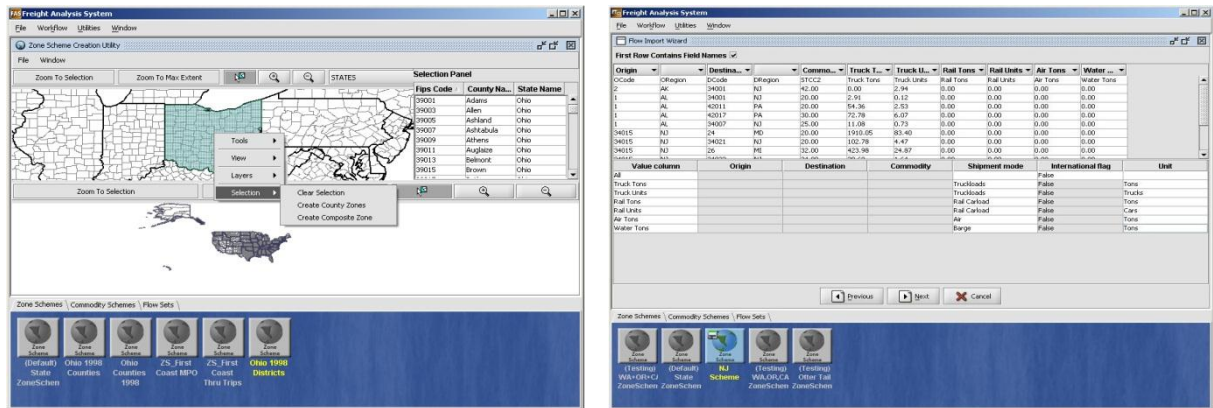
Transit Service Market Evaluation



Εικόνα 14,15:Transit Tools

Freight Tools

Putting Freight Data To Work

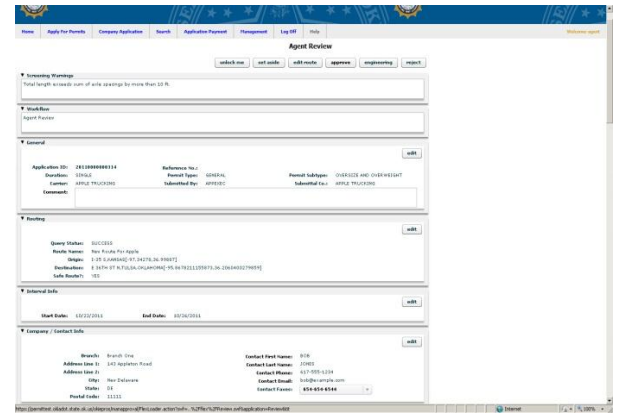
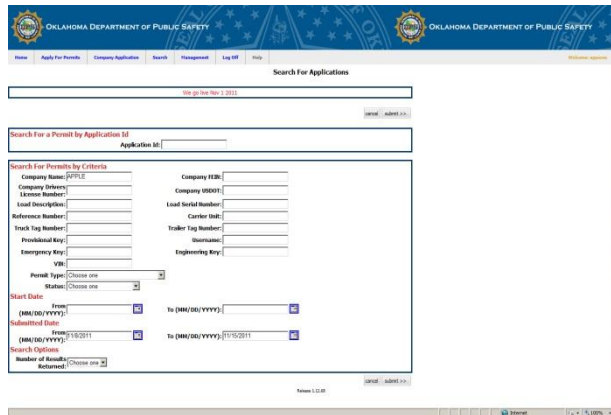


Εικόνα 16,17:Freight Tools



PERMITCS™

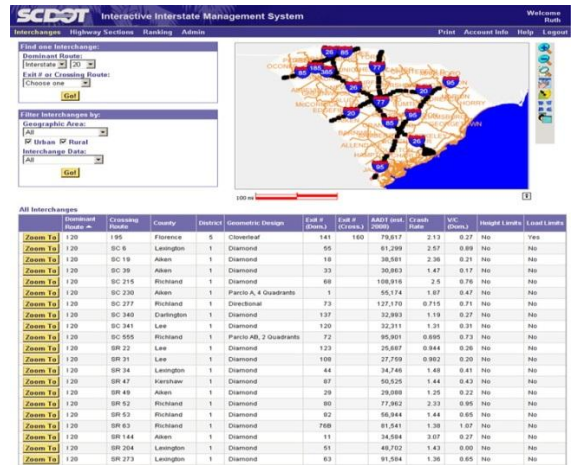
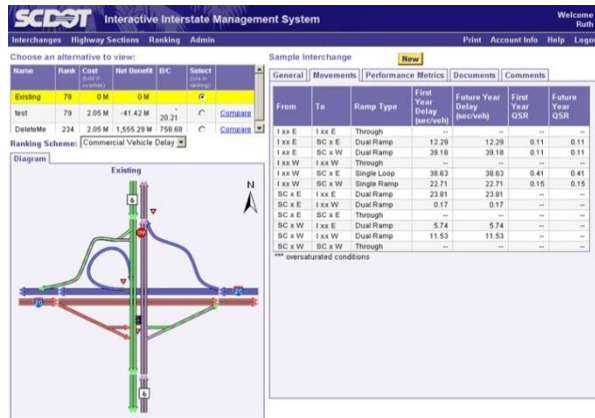
Oversize/Overweight Permitting System



Εικόνα 18,19:PERMITCS

Interchange Management System

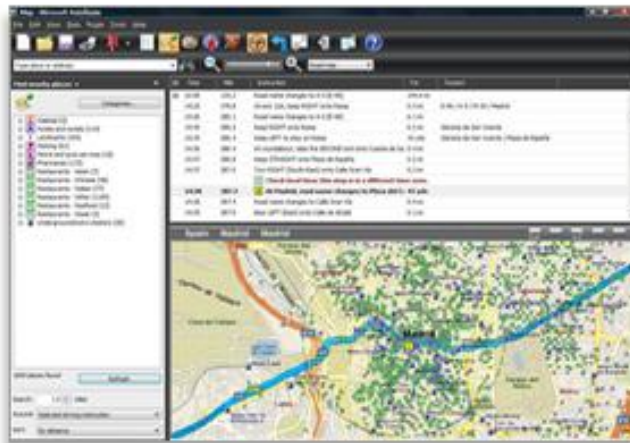
Integrated Interchange Performance Model



Εικόνα 20,21: Interchange Management System



AutoRoute Microsoft



Εικόνα 22:AutoRoute της Microsoft

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1 Τάσεις

Συνεχώς το σύστημα μεταφορών μεταβάλλεται, σε διεθνές επίπεδο, ανάλογα με τις ανάγκες των ανθρώπων. Η συνεχής αύξηση των αναγκών οδηγεί τις μεταφορές στη δημιουργία πολυπλοκότερων συστημάτων με σκοπό την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των πολιτών. Γίνεται λοιπόν αντιληπτή η αναγκαιότητα για τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών και οχημάτων, αλλά κυρίως για την αποτελεσματικότερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις έχουν συμβάλει τα μέγιστα στην κάλυψη των αναγκών για την εμπορία των αγαθών, αλλά και στην εξομάλυνση των δυσκολιών που προκύπτουν από τις συνεχείς αυξητικές τάσεις της μεταφοράς εμπορευμάτων. Επίσης, ανάλογα με την εξέλιξη των τεχνολογικών μέσων και της αποτελεσματικότητάς τους παρατηρείται και η αλλαγή των τάσεων της χρήσης των μέσων μεταφοράς.

Σήμερα επικρατούν οι συγκεκριμένες τάσεις :

- Συνεχής αύξηση της χρήσης των οδικών μεταφορών
- Συνεχής μείωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς
- Τα θαλάσσια μέσα έχουν σταθερή πορεία με ηγετική θέση στον κλάδο καθώς το 90% περίπου των εμπορευματικών μεταφορών γίνεται μέσω θαλάσσης
- Οι αερομεταφορές μένουν στάσιμες και χρησιμοποιούνται κυρίως όπου η ταχύτητα είναι ο βασικότερος παράγοντας
- Αυξάνεται συνεχώς η χρήση μεταφοράς μέσω αγωγών, όπου η φύση του προϊόντος το επιτρέπει (π.χ φυσικό αέριο)

Ο αυξανόμενος όγκος εμπορευμάτων οδήγησε στην δημιουργία των μοναδοποιημένων φορτίων, πιο γνωστά ως εμπορευματοκιβώτια ή containers. Με τη χρήση αυτών καθίσταται δυνατή η ενσωμάτωση μικρών φορτίων σε μοναδιαία, πράγμα το οποίο οδήγησε στην κύρια τάση που παρατηρείται σήμερα στις διεθνείς μεταφορές που δεν είναι άλλη από τον συνδυασμό χρήσης πολλών μέσων μεταφοράς.

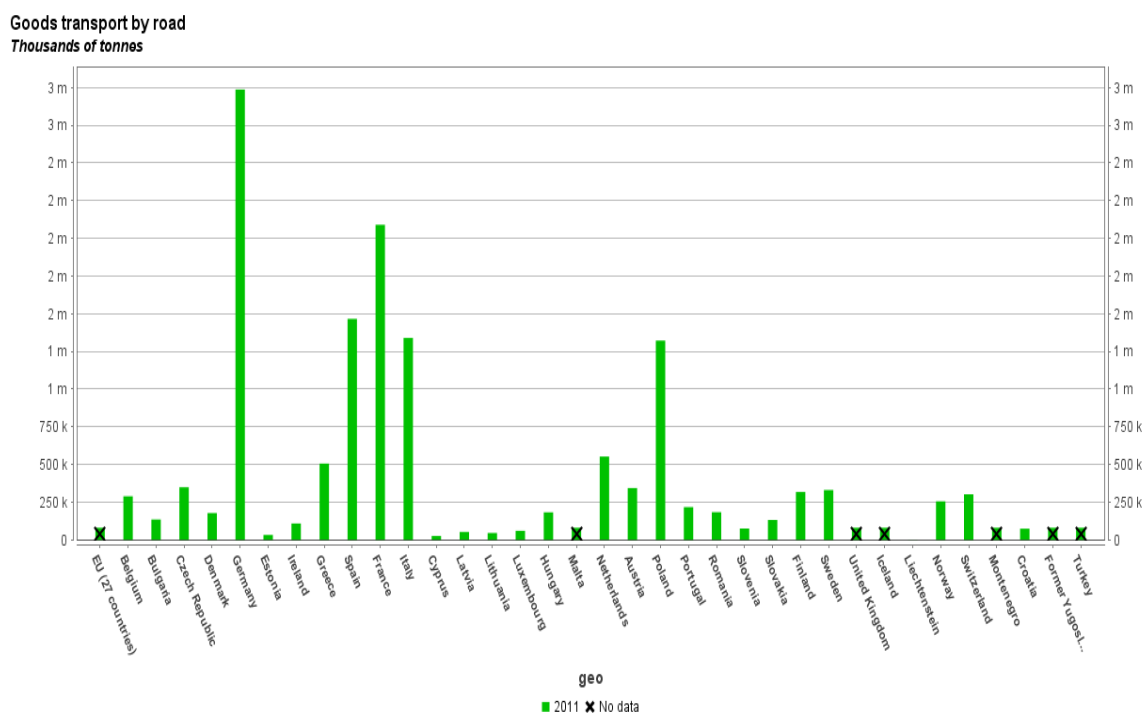


3.2 Στατιστικά Στοιχεία

Όλα τα στατιστικά στοιχεία που ακολουθούν έχουν συλλεχθεί από την επίσημη ιστοσελίδα της ευρωπαϊκής στατιστικής υπηρεσίας (EUROSTAT).

Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία της προαναφερθείσας υπηρεσίας, οι διεθνείς οδικές μεταφορές στην Ελλάδα έχουν παρουσιάσει σημαντική αύξηση από το 2003 και μετά. Ενδεικτικά, το 2003 μεταφέρθηκαν 225.499 τόνοι προϊόντων, ενώ το 2009 οι μεταφερόμενοι τόνοι φτάνουν τους 644.528. Έκτοτε παρουσιάζουν μια μικρή μείωση, ίσως λόγω οικονομικής ύφεσης, και οι μεταφερόμενοι τόνοι ανέρχονται το 2011 σε 505.986.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω φορτηγών οχημάτων οδικών μεταφορών στις χώρες της Ε.Ε.. Από τις αναφερόμενες χώρες μπορούν να αποκλειστούν από το πεδίο εφαρμογής αυτών των στατιστικών τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων των οποίων η χωρητικότητα είναι μικρότερη από 3,5 τόνους ή το μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος είναι κατώτερο από 6 τόνους.



Διάγραμμα 1:Μεταφορά αγαθών μέσω φορτηγών οχημάτων

Πηγή:EUROSTAT

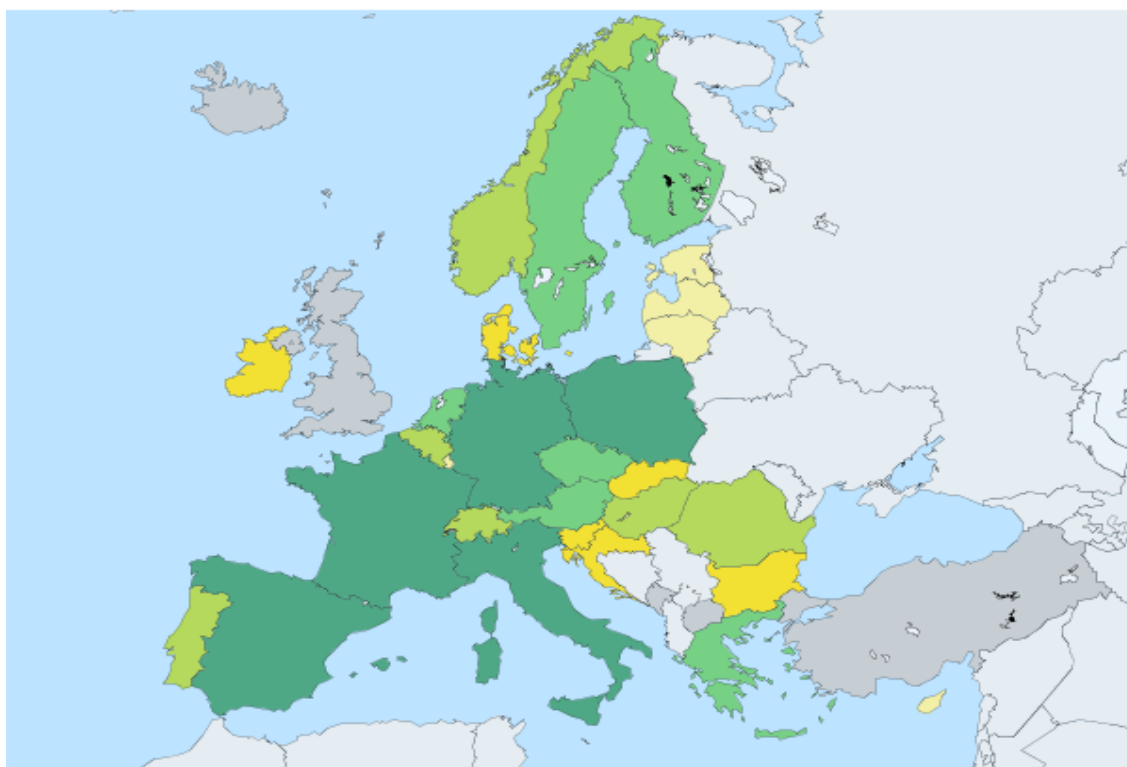


Στο χάρτη που ακολουθεί φαίνεται ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στην Ευρώπη (σε τόνους) μέσω των οδικών μεταφορών, κατανομημένα ανά χώρα το έτος 2011.

Goods transport by road

2011

Thousands of tonnes



Legend

600.0 - 60687.0

60687.0 - 178006.0

178006.0 - 303199.0

303199.0 - 553277.0

553277.0 - 2986736.0

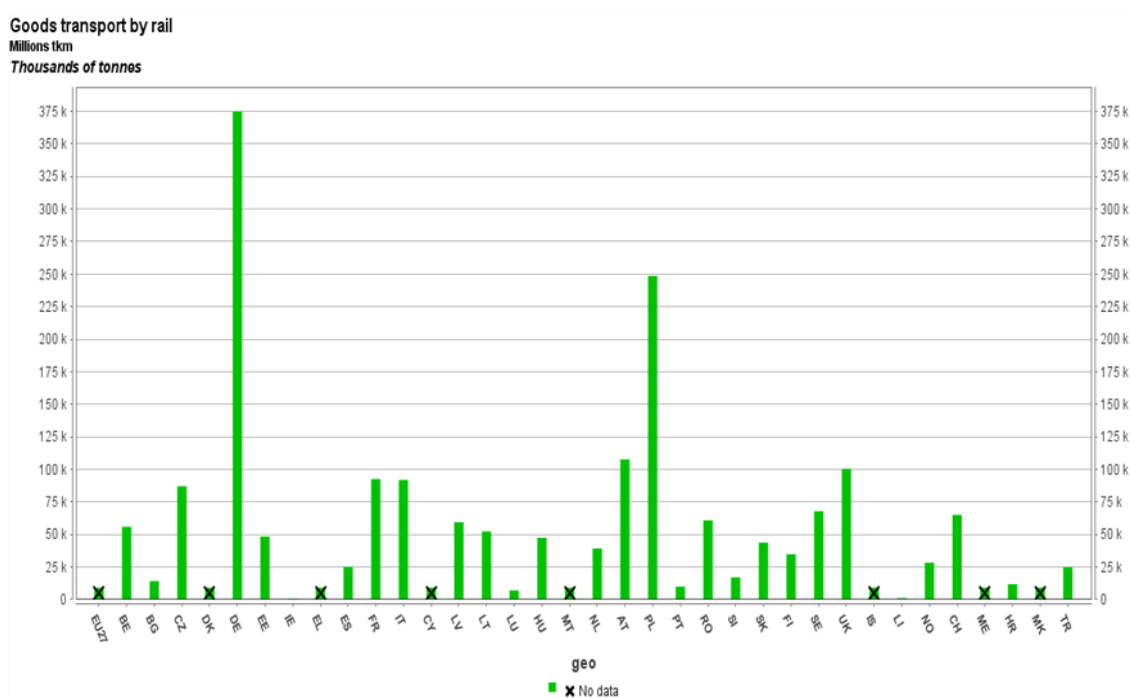
N/A

Minimum value:600.0 Maximum value:2986736.0

Εικόνα 23: Μεταφορά αγαθών μέσω φορτηγών οχημάτων

Όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα παρουσιάζουν και αυτές μια αύξηση από το 2003 (2.968 τόνοι) έως και το 2007 (4.943 τόνοι) και έπειτα παρατηρείται μια συνεχής μείωση έως και το 2010 που οι μεταφερόμενοι τόνοι ήταν 3.982.

Τα δεδομένα που εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα καλύπτουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων τα οποία αφορούν τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Διάγραμμα 2: Μεταφορά αγαθών μέσω των σιδηροδρομικών μεταφορών

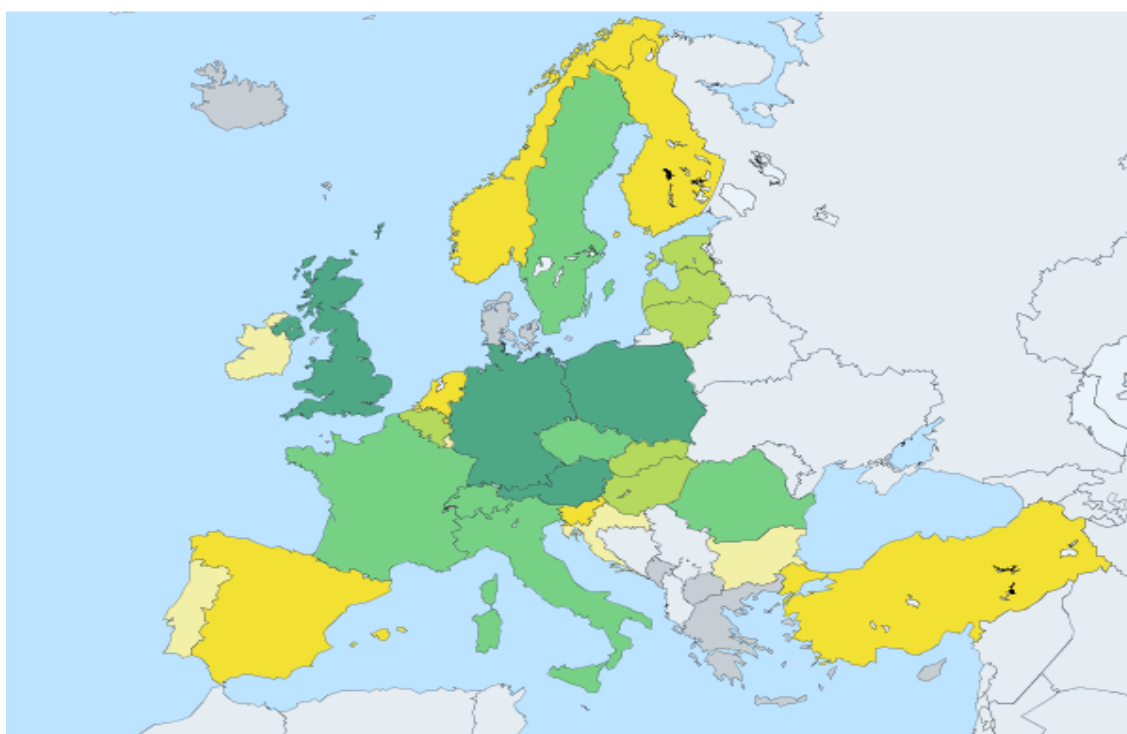
Πηγή: EUROSTAT

Ο χάρτης δείχνει τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στην Ευρώπη (σε τόνους) μέσω των σιδηροδρομικών μεταφορών, καταναμημένα ανά χώρα το έτος 2011.

Goods transport by rail

Millions tkm - 2011

Thousands of tonnes



Legend

611.0 - 14152.0

14152.0 - 39174.0

39174.0 - 59385.0

59385.0 - 92481.0

92481.0 - 374737.0

N/A

Minimum value:611.0 Maximum value:374737.0

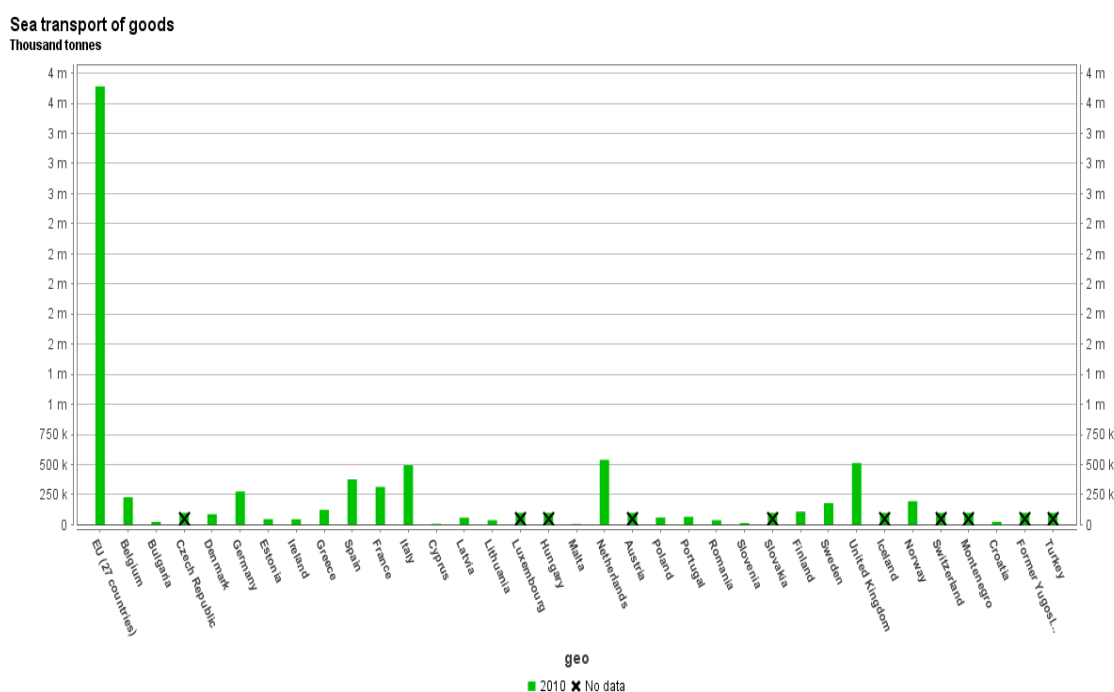
Εικόνα 24: Μεταφορά αγαθών μέσω των σιδηροδρομικών μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα κατέχουν μαζί με τις οδικές ηγετικό ρόλο, γεγονός απόλυτα φυσιολογικό εάν αναλογιστεί κανείς τη γεωγραφική θέση της χώρας. Το 1999 οι μεταφερόμενοι τόνοι ήταν 112.549 ενώ το 2007 είχαν φθάσει στο εντυπωσιακό μέγεθος των 164.300 τόνων. Έκτοτε όμως παρατηρείται μια σημαντική



συνεχής μείωση και οι μεταφερόμενοι τόνοι φτάνουν το 2010 σε 124.387 τόνους. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 2008 η Ελλάδα κατείχε την τρίτη θέση ανάμεσα σε 157 χώρες όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων που είχαν ελληνική σημαία.

Τα δεδομένα που ακολουθούν στον παρακάτω πίνακα εμφανίζουν το μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινούνται δια θαλάσσης στα λιμάνια (εμπορεύματα που εκφορτώνονται από τα πλοία καθώς και τα εμπορεύματα που φορτώνονται σε πλοία). Η Τσεχική Δημοκρατία, το Λουξεμβούργο, η Ουγγαρία, η Αυστρία και η Σλοβακία, καθώς και το Λιχτενστάιν και η Ελβετία δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες.



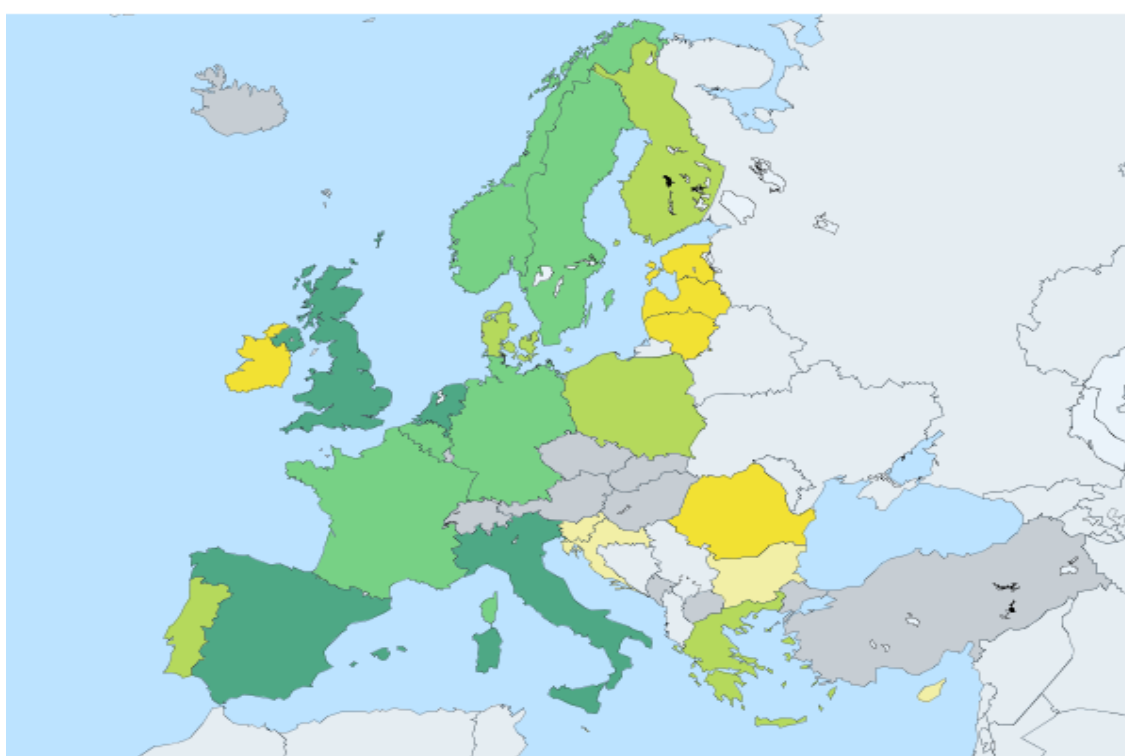
Διάγραμμα 3: Μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης

Πηγή: EUROSTAT

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται τα εμπορεύματα που διακινούνται με θαλάσσιες μεταφορές το έτος 2010.

Sea transport of goods

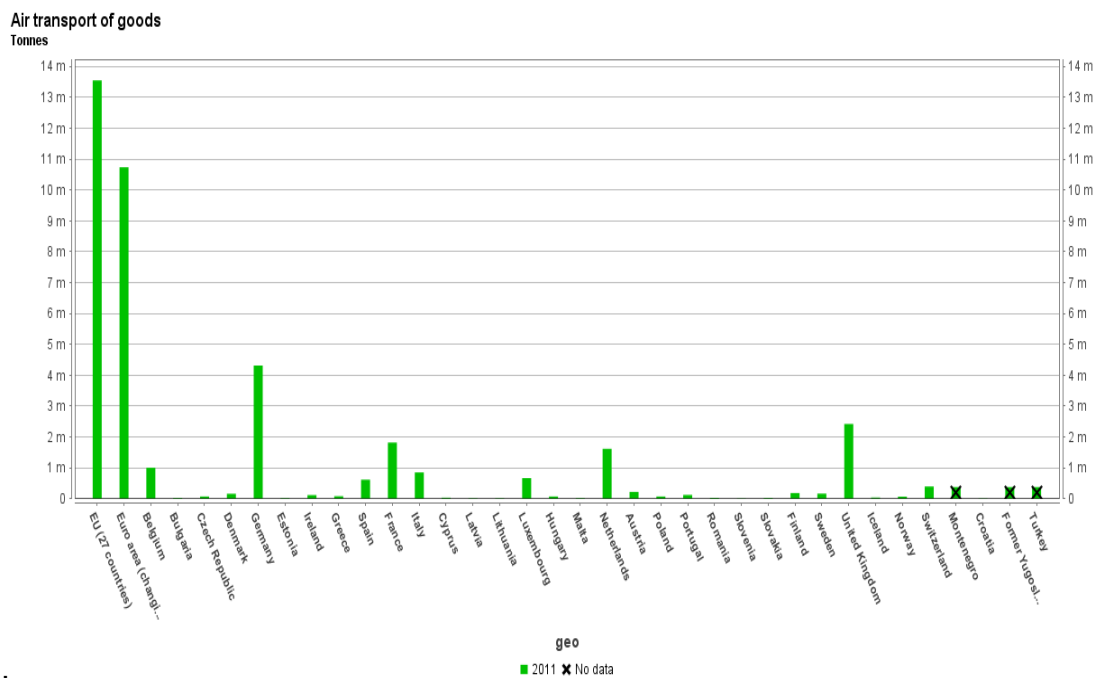
Thousand tonnes - 2010



Εικόνα 25: Μεταφορά αγαθών μέσω θαλάσσης

Τέλος, όσον αφορά τις αερομεταφορές στην Ελλάδα παρατηρείται μια συνεχής μείωση από το 2000 έως και το 2011 καθώς οι μεταφερόμενοι τόνοι μειώθηκαν από 134.562 σχεδόν στο μισό (78870 τόνοι).

Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται το σύνολο των εμπορευμάτων που διακινούνται στην Ευρώπη μέσω των εναέριων μεταφορών



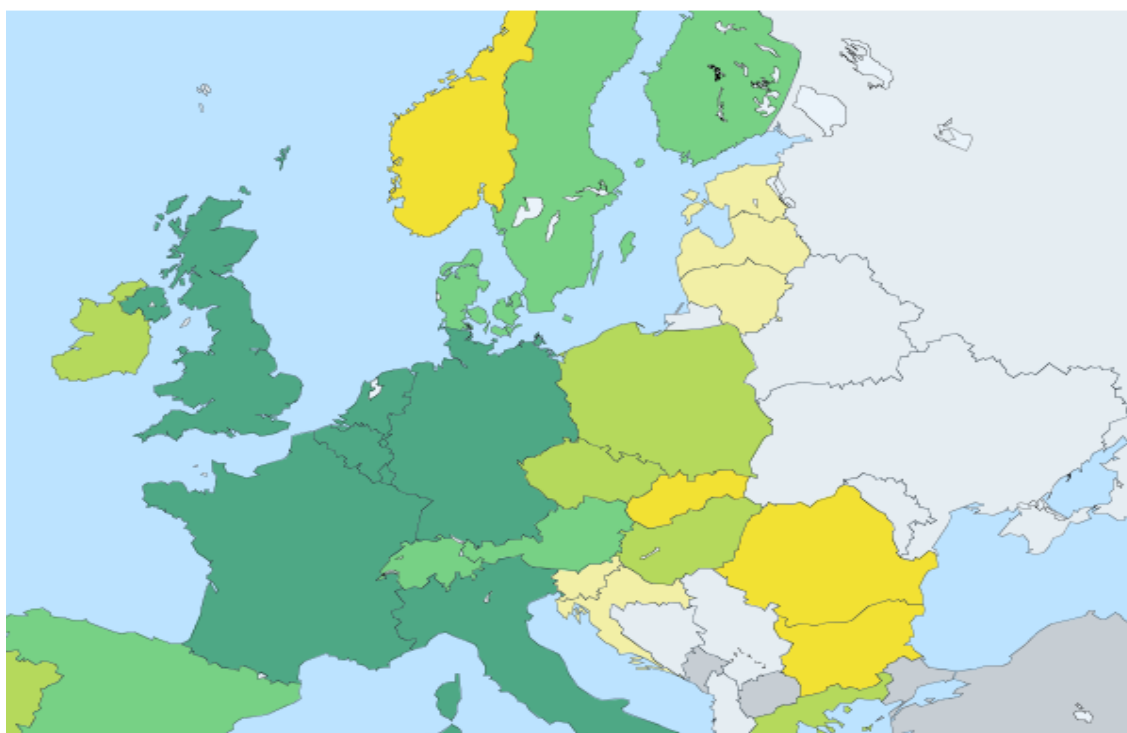
Διάγραμμα 4: Μεταφορά αγαθών μέσω εναέριων μεταφορών

Πηγή: EUROSTAT

Ο χάρτης δείχνει τον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στην Ευρώπη (σε τόνους) μέσω των εναέριων μεταφορών, καταναμημένα ανά χώρα το έτος 2011. Τα στοιχεία καλύπτουν το συνολικό όγκο των φορτίων που φορτώνονται / εκφορτώνονται.

Air transport of goods

Tonnes - 2011

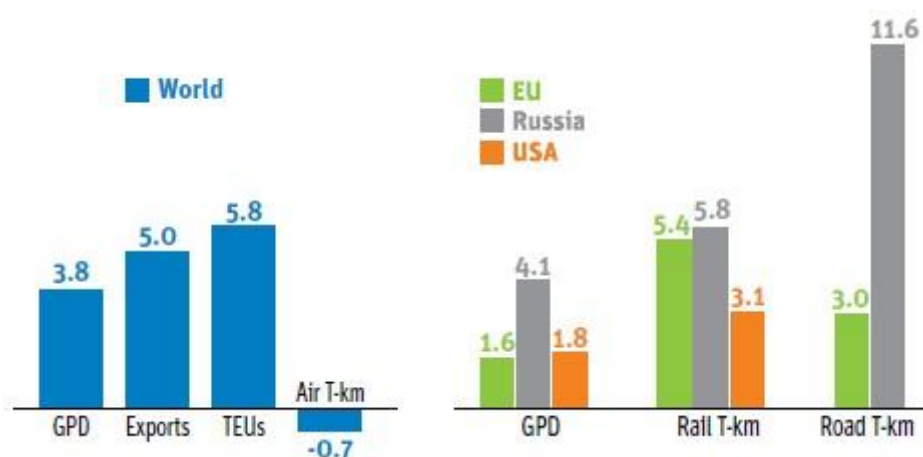


Εικόνα 26: Μεταφορά αγαθών μέσω εναέριων μεταφορών

3.3 Παγκόσμιες Τάσεις

3.3.1 Επιβράδυνση της παγκόσμιας εξαγωγής εμπορευμάτων το 2011

Η ασθενέστερη από την αναμενόμενη αύξηση των εξαγωγών το 2011 είχε ως αποτέλεσμα την αναθεώρηση προς τα κάτω των εκτιμήσεων του παγκόσμιου ΑΕΠ. Το 2011, το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 3,8% (5,2% το 2010). Ο Παγκόσμιος όγκος εξαγωγών αυξήθηκε κατά 5,0% ποσοστό που αποτελεί σημαντική επιβράδυνση σε σχέση την επέκταση ρεκόρ που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της μερικής ανάκαμψης από την οικονομική κρίση, το 2010 (13,8%). Οι παγκόσμιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων ανέκαμψαν σημαντικά κατά το 2010 (13%) αλλά τα στοιχεία για το 2011 δείχνουν μια επιβράδυνση περίπου στο 6%. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές κινήθηκαν αρνητικά το 2011, σε σύγκριση με την κατά 20% αύξηση που κατεγράφη το 2010. Προκαταρκτικές εκτιμήσεις από το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών που γίνονται σε τριμηνιαία βάση δείχνουν αύξηση 5% σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ (10% το 2010), 3% στις Ηνωμένες Πολιτείες (6% το 2010) και το 6% στη Ρωσία το 2011 (8% το 2010). Οι οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 3% στην περιοχή της ΕΕ (4% το 2010) και 12% στη Ρωσία (11% το 2010), σύμφωνα με τις προκαταρκτικές εκτιμήσεις



Διάγραμμα 5: ΑΕΠ, εξαγωγές και εμπορευματικές μεταφορές για το 2011

Πηγή: International Transport Forum

3.3.2 Εμπορευματική στασιμότητα μεταφερόμενου όγκου στις ανεπτυγμένες οικονομίες

Ο όγκος των μεταφερόμενων φορτίων στις ανεπτυγμένες οικονομίες συνεχίζει να δείχνει οικονομική στασιμότητα το 2011. Το εξωτερικό εμπόριο δια θαλάσσης (μετρημένο σε μεταφερόμενους τόνους), παρέμεινε στάσιμο στο προ-κρίσης επίπεδο, σύμφωνα με τα προκαταρκτικά στοιχεία από το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών, το Δεκεμβρίου 2011. Μέχρι το τέλος του 2011, το συνολικό εξωτερικό εμπόριο μέσω αέρα

επέστρεψε στα επίπεδα του Ιουνίου του 2008 τόσο στις ΗΠΑ όσο και στην ΕΕ. Στοιχεία για τις μεταφορές σε τόνους που γίνονται σιδηροδρομικώς και οδικώς στην ΕΕ για το τελευταίο τρίμηνο του 2011 συνεχίζουν να αντικατοπτρίζουν την αίσθηση της αδύναμης ανάκαμψης της εγχώριας ζήτησης. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στις ΗΠΑ και η Ρωσία έχουν σιγά-σιγά επανέλθει στα προ της κρίσης επίπεδα.

3.3.3 Αυξητική Τάση Εξαγωγών Ελλάδας

Τη δεύτερη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στην Ε.Ε. σημείωσαν οι ελληνικές εξαγωγές στο εννεάμηνο Ιανουαρίου – Σεπτεμβρίου 2012, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat. Συγκεκριμένα, η χώρα μας σημείωσε αύξηση των εξαγωγών της κατά 12%, ακολουθώντας μόνο τη Λετονία, όπου οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 14%. Ακολουθούν η Λιθουανία και η Σλοβακία, με αύξηση 11%, και η Πορτογαλία, με αύξηση 9%.

Η αξία των ελληνικών εξαγωγών έφθασε στο εννεάμηνο τα 18,6 δισ. ευρώ από 16,7 δισ. ευρώ που ήταν το αντίστοιχο διάστημα του 2011. Οι εισαγωγές της χώρας μειώθηκαν την ίδια περίοδο κατά 13% ή κατά 4,3 δισ. ευρώ σε απόλυτους αριθμούς και διαμορφώθηκαν στα 30,1 δισ. ευρώ. Ως αποτέλεσμα, το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου μειώθηκε στα 11,4 δισ. ευρώ από 17,7 δισ. ευρώ πέρυσι. Παρά τη μεγάλη μείωση, το έλλειμμα στο ελληνικό ισοζύγιο ήταν το τέταρτο μεγαλύτερο στην Ε.Ε. μετά από αυτό της Βρετανίας (121,9 δισ. ευρώ), της Γαλλίας (62,5 δισ. ευρώ) και της Ισπανίας (27,3 δισ. ευρώ). Το μεγαλύτερο πλεόνασμα κατέγραψε η Γερμανία (142,1 δισ. ευρώ).

Όσον αφορά στην Ευρωζώνη, η Eurostat εκτιμά ότι κατέγραψε πλεόνασμα 10,2 δισ. ευρώ τον Οκτώβριο του 2012 έναντι πλεονάσματος 9,5 δισ. ευρώ τον Σεπτέμβριο και ελλείμματος 0,7 δισ. ευρώ τον Οκτώβριο του 2011.



3.4 Ανάλυση Περιβάλλοντος στις Διεθνείς Μεταφορές στην Ελλάδα

Γενικά

Στον κλάδο των υπηρεσιών διαμεταφοράς δραστηριοποιείται σήμερα ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα ο υφιστάμενος ανταγωνισμός να είναι έντονος και σε αρκετές περιπτώσεις να παρατηρείται συγκράτηση ή και μείωση των τιμών. Σημειώνεται ότι ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός παρατηρείται στις οδικές διαμεταφορές, όπου δραστηριοποιούνται και οι περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου. Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 και η υφιστάμενη κρίση στην Ελλάδα, έχουν επηρεάσει σημαντικά τη ζήτηση των υπηρεσιών διαμεταφοράς στη χώρα μας. Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση του όγκου των εισαγωγών και εξαγωγών λόγω πτώσης της ζήτησης. Ιδιαίτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου, δεδομένου ότι οι μεγάλες εταιρείες έχουν εδραιώσει την παρουσία τους στην αγορά και διαθέτουν μεγαλύτερα περιθώρια αντίστασης. Σημειώνεται επιπλέον ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, μελλοντικά ο αριθμός των επιχειρήσεων θα μειωθεί σημαντικά, κυρίως μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων, αλλά και λόγω της παύσης των λειτουργιών εταιρειών που δεν θα μπορέσουν να επιβιώσουν από την έλλειψη ρευστότητας, τις δυσμενείς συνθήκες της αγοράς και τις δυσχέρειες χρηματοδότησης. Ακολουθούν τα βασικά συμπεράσματα της μελέτης παρουσιαζόμενα βάσει του υποδείγματος των πέντε δυνάμεων του Porter, της ανάλυσης SWOT και της ανάλυσης PEST. Τέλος, συνοψίζονται τα βασικά σημεία που προέκυψαν από τη χρηματοοικονομική ανάλυση και οι προοπτικές του κλάδου.

3.5 PEST analysis

ΠΟΛΙΤΙΚΟ

Το πολιτικό περιβάλλον της Ελλάδος δεν θεωρείται ιδανικό για την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών. Οι συνεχείς αλλαγές στη νομοθεσία και ιδιαίτερα στον φορολογικό τομέα δημιουργούν συνεχείς ανακατατάξεις οι οποίες αποτελούν τροχοπέδη στην σταθεροποίηση και τη μετέπειτα ανάπτυξη του κλάδου.

Η πολιτική σταθερότητα θεωρητικά έχει επέλθει μετά τη δημιουργία κυβέρνησης συνεργασίας το καλοκαίρι του 2012, πράγμα το οποίο αποτελεί σημαντικό στοιχείο καθώς το αίσθημα σταθερότητας και ασφάλειας είναι αυτό που μπορεί να αποτελέσει προοπτική ανάπτυξης.



Όσον αφορά τις συνθήκες διεθνούς εμπορίου, οι εξαγωγές έχουν αυξητικές τάσεις, εν αντιθέσει με τις εισαγωγές, ενώ παρατηρείται συνεχώς η δημιουργία νέων δικτύων μεταφορών.

Εξαιρετικά αρνητικό στοιχείο αποτελεί η νομοθεσία περί εργασιακών, καθώς εκτός από τους δυσβάσταχτους φόρους που προαναφέρθηκαν για τις επιχειρήσεις, υπάρχουν και οι αυξήσεις των ασφαλιστικών εισφορών σε όλους τους κλάδους.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Θετικό στοιχείο για τις διεθνείς μεταφορές αποτελεί η σταθεροποίηση του πληθωρισμού σε μικρούς συντελεστές στην Ελλάδα. Εν μέσω ύφεσης κρίνεται σημαντική η σταθεροποίηση των τιμών σε όλα τα επίπεδα.

Εξαιρετικά αρνητικό στοιχείο αποτελεί το υψηλό ενεργειακό κόστος, καθώς και οι υψηλές τιμές των καυσίμων που ανεβάζουν στα ύψη τα λειτουργικά κόστη με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση του κέρδους.

Επίσης, αρνητικό στοιχείο για τις διεθνείς μεταφορές αποτελούν και τα υψηλά επιτόκια δανεισμού των επιχειρήσεων που κάνουν δύσκολη τη χρηματοδότηση από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, καθώς χωρίς ρευστότητα οι επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στις οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Ένα ακόμα αρνητικό στοιχείο αποτελεί και ο πολύ μεγάλος δείκτης ανεργίας, που συνδυαζόμενος με την τάση μείωσης του Α.Ε.Π., αλλά και την συνεχή μείωση της αγοραστικής δύναμης των πολιτών αποτελεί τροχοπέδη για την κατανάλωση αγαθών, άρα και τη μεταφορά τους.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Εν μέσω ύφεσης φαίνεται να υπάρχει αλλαγή στα καταναλωτικά πρότυπα των Ελλήνων. Υπάρχει η τάση προτίμησης ελληνικών προϊόντων, πράγμα το οποίο μειώνει τις εισαγωγές, δίνει όμως την ευκαιρία σε ελληνικές επιχειρήσεις να αναπτυχθούν και είτε να ξεκινήσουν τις εξαγωγές τους, είτε να τις αυξήσουν δίνοντας ζωή στις διεθνείς μεταφορές στην Ελλάδα.

Το επίπεδο εκπαίδευσης κρίνεται αρκετά ικανοποιητικό στην Ελλάδα, καθώς ένα πολύ μεγάλο ποσοστό, το οποίο αυξάνεται συνεχώς, είναι κάτοχος πτυχίου τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι υπάρχει το υπόβαθρο γνώσεων που κρίνεται απαραίτητο για την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών ιδεών.

Τέλος η κατανομή εισοδήματος κρίνεται ακατάλληλη για τη δημιουργία τυπικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών καθώς παρατηρείται μεγάλη μείωση της αποκαλούμενης «μεσαίας τάξης». Έτσι οι μικρές επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών διατρέχουν άμεσο κίνδυνο, είτε απορρόφησης από μεγαλύτερες επιχειρήσεις, είτε διάλυσης.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Εξαιρετικά θετικό στοιχείο αποτελεί η είσοδος της επιστήμης της διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα η οποία βελτιστοποιεί άμεσα τη λειτουργία επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί νέες ευκαιρίες.

Οι δαπάνες σε έρευνα και ανάπτυξη είναι σχεδόν ανύπαρκτες εν μέσω κρίσης, οι νέες τεχνολογίες όμως σε επίπεδο υποδομών φτάνουν στην Ελλάδα μέσω και των ξένων επενδύσεων που έρχονται στον χώρο.



Ο ρυθμός μεταφοράς των νέων τεχνολογιών κρίνεται μη ικανοποιητικός, καθώς η Ελλάδα είναι πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες ανεπτυγμένες χώρες στην εισαγωγή και την αφομοίωση νέων τεχνολογιών.

3.6 Πέντε Δυνάμεις του Porter

3.6.1 Απειλή από νεοεισαχθέντες

Οι νεοεισερχόμενοι σε μία βιομηχανία είναι πάντα μια δυνητική απειλή για τις υφιστάμενες επιχειρήσεις, καθώς θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πιθανή μείωση των τιμών και πιθανή απώλεια του μεριδίου αγοράς, και ως εκ τούτου να ασκήσουν πίεση σε ήδη υπάρχουσες εταιρείες. Οι ανταγωνιστές μπορεί να προσπαθήσουν να εδραιώσουν τη θέση τους και να ενεργοποιήσουν την αφοσίωση των πελατών τους χρησιμοποιώντας διάφορες στρατηγικές.

Κάθε νέα επιχείρηση που θέλει να ασχοληθεί με τις διεθνείς μεταφορές έρχεται αντιμέτωπη με εμπόδια εισόδου. Τα εμπόδια αυτά μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες: τα υφιστάμενα εμπόδια και τις αντιδράσεις των υφιστάμενων επιχειρήσεων του κλάδου.

Το σχετικά χαμηλό κόστος αρχικής επένδυσης μιας διαμεταφορικής επιχείρησης και η έλλειψη πλήρους θεσμικού πλαισίου, δεν προβάλλουν ουσιαστικά εμπόδια όσον αφορά την είσοδο μιας νέας επιχείρησης στον κλάδο των διαμεταφορών. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα σήμερα να δραστηριοποιούνται στο κλάδο πολλές επιχειρήσεις, να υπάρχουν φαινόμενα υπερπροσφοράς υπηρεσιών και επομένως να εντείνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Παράλληλα, μεγάλη ευκολία εισόδου στον κλάδο των διαμεταφορών έχουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται ήδη στις ταχυμεταφορές και στα logistics, δεδομένου ότι διαθέτουν σχετικές υποδομές (χώρους αποθήκευσης και προσωρινής εναπόθεσης εμπορευμάτων), κατάλληλο δίκτυο και πελατολόγιο.

3.6.2 Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών.

Η ζήτηση των υπηρεσιών διαμεταφοράς καλύπτεται κατά κύριο λόγο από τις βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις. Οι ιδιώτες αποτελούν περιστασιακούς πελάτες, οι οποίοι διακινούν μικρούς όγκους εμπορευμάτων και δεν διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη. Δεδομένου του έντονου ανταγωνισμού που επικρατεί στον κλάδο, οι μεγαλύτερες εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν σύνθετες ανάγκες και διακινούν μεγάλους όγκους εμπορευμάτων συχνά, πετυχαίνουν καλύτερες τιμές και πιστωτική αντιμετώπιση, με αποτέλεσμα τα κέρδη των επιχειρήσεων διαμεταφοράς να συμπιέζονται



3.6.3 Απειλή υποκατάστατων προϊόντων ή υπηρεσιών

Η ζήτηση των υπηρεσιών διαμεταφοράς δεν αντιμετωπίζει ουσιαστικό ανταγωνισμό από υποκατάστατες υπηρεσίες καθώς η συγκεκριμένη δραστηριότητα απαιτεί, τεχνογνωσία και εξειδίκευση, την οποία συχνά δεν διαθέτουν συναφείς επιχειρήσεις του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών και αποθηκείσεων. Υποκατάσταση (σε ένα βαθμό) μπορεί να υπάρξει στις περιπτώσεις βιομηχανικών και μεγάλων εμπορικών επιχειρήσεων που διαθέτουν ιδιόκτητο στόλο μεταφορικών μέσων. Οι εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα στην ανάθεση του μεταφορικού έργου σε τρίτους ή τη διεκπεραίωση με ίδια μέσα, περίπτωση όμως που ως επί το πλείστον αφορά τοπικής ή εθνικής εμβέλειας μεταφορές, όχι σύνθετες και διεθνείς. Με την ανάθεση του μεταφορικού έργου σε κάποια επιχείρηση διαμεταφοράς, οι επιχειρήσεις επικεντρώνονται στον πυρήνα των δραστηριοτήτων τους, απαλλάσσονται από την επένδυση των κεφαλαίων τους στην αγορά ιδιόκτητου στόλου οχημάτων, γλιτώνουν από χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες και επιπλέον επωφελούνται των πρόσθετων υπηρεσιών που προσφέρουν οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις (πακετάρισμα, αποθηκείσεις κ.α.). Εξάλλου, οι διαμορφούμενες διεθνείς τάσεις ευνοούν την ανάθεση της μεταφορικής δραστηριότητας σε τρίτες ειδικευμένες επιχειρήσεις.

3.6.4 Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών

Στον εξεταζόμενο κλάδο η βασική κατηγορία προμηθευτών είναι οι επιχειρήσεις που προσφέρουν μεταφορικό έργο, δηλαδή οι κάτοχοι φορτηγών οχημάτων, οι αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες και οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί. Η διαπραγματευτική δύναμη των οδικών μεταφορέων περιορίζεται όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος και η «δύναμη» της διαμεταφορικής εταιρείας, με αποτέλεσμα οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου να είναι αυτές που τελικά πλήττονται περισσότερο από τις αυξήσεις στα κόστη των οδικών μεταφορέων. Με το νέο νόμο, σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, τα δεδομένα αλλάζουν, καθώς οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις πλέον θα μπορούν να εισέλθουν και στον κλάδο των οδικών μεταφορών παρακάμπτοντας τους προμηθευτές των εν λόγω υπηρεσιών. Ωστόσο, ο νέος νόμος σχετικά με την απελευθέρωση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς. Όσον αφορά τις αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες και τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, η διαπραγματευτική τους δύναμη είναι μεγάλη και συνήθως χρεώνουν βάσει τιμοκαταλόγων, όπου σπάνια πραγματοποιούνται εξαιρέσεις. Ισχύει όμως και πάλι η αρχή ότι η διαπραγματευτική δύναμη του προμηθευτή είναι συνήθως αντιστρόφως ανάλογη ως προς το μέγεθος και τη «δύναμη» του αγοραστή, με τις μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου να πετυχαίνουν ορισμένες φορές ευνοϊκότερους όρους συναλλαγής.

3.6.5 Ανταγωνισμός μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων του Κλάδου

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο κλάδος των διαμεταφορών χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μεγάλου αριθμού εταιρειών και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι έντονος. Η υψηλή διαπραγματευτική δύναμη ορισμένων κατηγοριών αγοραστών και προμηθευτών εντείνει ακόμα περισσότερο τον ανταγωνισμό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να



συμπιέζονται ακόμα περισσότερο τα κέρδη των επιχειρήσεων, καθώς πολλές φορές δεν μπορούν να μετακυλήσουν στους πελάτες την αύξηση των τιμών που τους επιβάλλουν οι προμηθευτές.

3.7 SWOT analysis

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται μια ανάλυση SWOT για τον τομέα των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, που συνοψίζει τα δυνατά σημεία, τις ευκαιρίες, τις αδυναμίες αλλά και τις απειλές. Η ανάλυση SWOT έχει γίνει μέσω της μελέτης των στατιστικών στοιχείων, των τάσεων που επικρατούν στις διεθνείς μεταφορές, αλλά και από πολλά άλλα στοιχεία που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του διεθνούς εμπορίου.

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

- Αυξητικές τάσεις διεθνούς εμπορίου
- Διαρκής ανάγκη κάλυψης αναγκών
- Ανάπτυξη νέων αγορών
- Ποιότητα μεταφορικών υπηρεσιών
- Ευρύ φάσμα μεταφορικών επιλογών

ΕΛΛΑΔΑ

- Μεγάλος διαθέσιμος στόλος φορτηγών οχημάτων
- Ύπαρξη νέων οδικών υποδομών (π.χ. Εγνατία Οδός)
- Νέοι οδικοί άξονες επικοινωνίας με τη κεντρική Ευρώπη
- Αύξηση χωρητικότητας λιμανιών
- Κομβική γεωγραφική θέση Ελλάδας
- Γεωμορφολογία χώρας
- Χαμηλό εργασιακό κόστος σχετικά με τη δυτική Ευρώπη
- Ικανοποιητική τεχνογνωσία
- Ισχυρή ναυτιλία



ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

- Προσέλκυση νέων εμπορευματικών ροών από την Ασία
- Εξομάλυνση της κατάστασης στα Βαλκάνια, ανάπτυξη των διαδρόμων
- Επαναξιοποίηση πανευρωπαϊκού άξονα Χ
- Συνεχής ανάπτυξη και αξιοποίηση νέων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών
- Ευρωπαϊκό πρόγραμμα “Marco Polo” που προωθεί η Ε.Ε. και αφορά στη δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών συνεπικουρούμενων από σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί αναπτυξιακή προοπτική για τις συνδυασμένες μεταφορές

ΕΛΛΑΔΑ

- Το σχεδιαζόμενο διαμετακομιστικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, συνολικού προϋπολογισμού 150 εκατ. ευρώ, αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο για τον ευρύτερο κλάδο των συνδυασμένων διαμεταφορών και να καταστεί οδηγός για ευρύτερη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της αγοράς.
- Αξιοποίηση υπηρεσιών logistics, προσφορά εξειδικευμένων υπηρεσιών
- Εκπαίδευση προσωπικού στο κλάδο των Εμπορευματικών Μεταφορών
- Επίτευξη οικονομιών κλίμακας
- Σημαντικές προοπτικές ενίσχυσης των εμπορικών σχέσεων με χώρες εκτός Ε.Ε.
- Νέο θεσμικό πλαίσιο: απελευθέρωση αγοράς, ποιοτικά κριτήρια (ανανέωση στόλου, απαιτούμενες εγκαταστάσεις)
- Μεγιστοποίηση αποδοτικότητας λόγω κατάργησης γεωγραφικών περιορισμών, περιορισμών τονάζ και επιστροφής φορτίου
- Στήριξη ύψους 500εκ ευρώ από την ΕΤΕ για εξαγωγές
- Βελτίωση οδικού δικτύου Σε Ελλάδα και Βαλκάνια

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

- Έλλειψη ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου
- Απουσία ρευστότητας στην αγορά για επενδύσεις
- Έλλειψη κρατικών επιχορηγήσεων

ΕΛΛΑΔΑ.

- Έλλειψη κατοχύρωσης και αναγνώρισης του επαγγέλματος του logistician.
- Ανεπαρκείς υποδομές του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και ελλιπής σύνδεση με λιμενικές εγκαταστάσεις
- Περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι στα λιμάνια
- Οι εταιρίες 3PL δεν έχουν δικαίωμα να διατηρούν ιδιόκτητο μεταφορικό στόλο
- Γήρανση του μεταφορικού στόλου των οδικών μεταφορών
- Παλιός στόλος οχημάτων που δεν εμπνέει εμπιστοσύνη
- Γεωγραφική απομόνωση της χώρας από τους βασικούς εμπορικούς διαδρόμους και τις μεγάλες αγορές της Δυτ. Ευρώπης
- Γειτνίαση με χώρες χαμηλότερου βιοτικού επιπέδου και εργασιακού κόστους
- Απουσία ρευστότητας στην αγορά για επενδύσεις
- Έλλειψη κρατικών επιχορηγήσεων



ΑΠΕΙΛΕΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

- Αύξηση τιμής καυσίμων
- Μείωση της ανάπτυξης του παγκοσμίου εμπορίου
- Συγκέντρωση μεγάλου ποσοστού εξαγωγών από συγκεκριμένα κράτη (Κίνα)
- Οικονομική ύφεση ανεπτυγμένων κρατών
- Εμφάνιση μεγάλου αρνητικού ισοζυγίου σε παραδοσιακά μεγάλες δυνάμεις του εμπορίου (Αγγλία)

ΕΛΛΑΔΑ

- Μείωση εγχώριας παραγωγής
- Μείωση ΑΕΠ και κατανάλωσης
- Χαμηλή ποιότητα μεταφορικών υπηρεσιών
- Αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο
- Αύξηση τιμής καυσίμων

3.8 Προοπτικές Διεθνών Μεταφορών

Στον σημερινό κόσμο της παγκοσμιοποιημένης παραγωγής και των διεθνών εμπορικών συμφωνιών, οι διεθνείς μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν πυλώνα οικονομικής ανάπτυξης για κάθε χώρα που δραστηριοποιείται στο διεθνές εμπόριο. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στασιμότητα στην αύξηση των εξαγωγών παγκοσμίως, καθώς τη μερίδα του λέοντος κατέχει η ανερχόμενη δύναμη που λέγεται Κίνα, παρόλα αυτά όμως οι τάσεις συνεχίζουν να είναι αυξητικές εν μέσω οικονομικής κρίσης.

Οι ανάγκες των πολιτών συνεχώς πολλαπλασιάζονται, και τα αγαθά πρέπει να είναι διαθέσιμα άμεσα στην αγορά. Έτσι σήμερα οι εισαγωγές και οι εξαγωγές κάθε χώρας έχουν φτάσει στο σημείο να γίνονται ολοένα και ευκολότερες με τη χρήση των πιο σύγχρονων τεχνολογιών. Οι συνεχής αυξητική τάση των αναγκών, αλλά και η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας καθιστά δυνατή την μεταφορά μεγάλου όγκου εμπορευμάτων διεθνώς, έτσι δημιουργούνται συνεχώς νέα κανάλια διανομής πράγμα το οποίο αποτελεί σημαντική προοπτική για τις διεθνείς μεταφορές.

Στις πιο ανεπτυγμένες χώρες παγκοσμίως ο τριτογενής τομέας παραγωγής συνεχώς αυξάνεται. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι έτσι δημιουργείται μια αλληλουχία εμπορευματικών συναλλαγών που ευνοεί τις διεθνείς μεταφορές καθώς κάθε χώρα δεν είναι δυνατόν να είναι εντελώς αυτόνομη και έχει την ανάγκη εισαγωγών, ταυτόχρονα όμως λειτουργούν σωστά και οι εξαγωγές. Η συνεχής συνεργασία των χωρών λοιπόν αποτελεί ευκαιρία ανάπτυξης για τις εταιρίες που διεκπεραιώνουν διεθνείς μεταφορές.

Τα τελευταία χρόνια η αγορά έχει κατακλειστεί από κινέζικα προϊόντα. Αρχικά οι καταναλωτές έδειχναν να μην τα εμπιστεύονται, με την πάροδο του χρόνου όμως και



με διάφορες επιχειρηματικές κινήσεις της κινεζικής κυβέρνησης οι εξαγωγές της Κίνας αυξήθηκαν σε κολοσσιαίο βαθμό, στοιχείο το οποίο αποτελεί από μόνο του προοπτική. Με την αύξηση του βιοτικού επιπέδου όμως στην Κίνα παρατηρούνται και ανάγκες για ξένα προϊόντα, πράγμα το οποίο κάνει την Κίνα μια νέα αγορά γεμάτη ευκαιρίες για δημιουργία εμπορικών σχέσεων που αρχικά φαίνεται να λειτουργεί ιδιαίτερα κερδοφόρα, κυρίως για ευρωπαϊκά εξαγωγικά κράτη.

Ο πανευρωπαϊκός άξονας Χ είναι ένας οδικός άξονας που συνδέει σχεδόν όλα τα κράτη της Ευρώπης. Οι διάφορες βελτιώσεις και επεκτάσεις που έγιναν φαίνεται να έχουν πολύ θετικό αντίκτυπο στις διεθνείς οδικές μεταφορές καθώς ο συγκεκριμένος οδικός άξονας επαναχρησιμοποιείται με αυξητικές τάσεις από μεγάλο αριθμό οχημάτων. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι από το έργο αυτό οι διεθνείς οδικές μεταφορές επωφελούνται άμεσα. Ανάλογες ενέργειες που έχουν σχέση με τη βελτίωση της πρόσβασης αλλά και της ποιότητας των μεταφορών παρατηρούνται και στις σιδηροδρομικές γραμμές που ενώνουν τα ευρωπαϊκά κράτη.

3.9 Προοπτικές Διεθνών Μεταφορών Στην Ελλάδα

Η οικονομία της Ελλάδας από το 2008 έως και σήμερα βρίσκεται σε ύφεση, μια ύφεση που έχει μεγάλη επιρροή στον επιχειρηματικό κόσμο της χώρας. Η οικονομική ύφεση όμως αυτή συνεπάγεται με ενέργειες αύξησης των εξαγωγών με σκοπό την μείωση του εμπορικού ελλείμματος αλλά και την άντληση χρημάτων για την οικονομική ανάκαμψη της χώρας. Οι ενέργειες αυτές φαίνεται να λειτουργούν καθώς οι ελληνικές εξαγωγές παρουσίασαν την δεύτερη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση (12%) στην Ευρωπαϊκή Ένωση στο πρώτο εννεάμηνο του 2012 σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat. Η ανάγκη αυτή λοιπόν της Ελλάδας για εξαγωγές ίσως αποτελεί και την πιο σημαντική προοπτική της.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΤΕπ ενέκρινε ένα νέο χρηματοδοτικό μέσο που για πρώτη φορά τίθεται στη διάθεση της Ελλάδος. Το μέσο αυτό θα επιτρέψει στην Τράπεζα να στηρίξει, με ποσό ύψους έως 500 εκατ. ευρώ, τη χρηματοδότηση του εξωτερικού εμπορίου της Ελλάδος, πράγμα το οποίο αναμένεται να δώσει ανάσα στο διεθνές ελληνικό εμπόριο και να αποτελέσει σημαντική προοπτική.

Η Ελλάδα δεν αποτελεί χώρα με μεγάλη βιομηχανική παραγωγή, πράγμα που ίσως δυσχεραίνει τις διεθνείς μεταφορές της, είναι όμως χώρα γνωστή είτε για συγκεκριμένα προϊόντα που παράγονται μόνο εντός των συνόρων της (π.χ φέτα), είτε για προϊόντα που είναι γνωστά για την άριστη ποιότητά τους λόγω της προελεύσεως τους από την Ελλάδα (π.χ ελαιόλαδο). Με τις σωστές λοιπόν επιχειρηματικές κινήσεις η χώρα μπορεί να χρησιμοποιήσει τα συγκεκριμένα προϊόντα ως βάση για την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών.

Σημαντική προοπτική θεωρείται και η βελτίωση του οδικού άξονα που ενώνει Ελλάδα και Βαλκάνια καθώς οι οδικές μεταφορές σε αυτές τις χώρες γίνονται με μικρό κόστος και η πρόσβασή τους είναι ευκολότερη σήμερα καθώς οι εμπόλεμες καταστάσεις που παρατηρούνταν έχουν πλέον σχεδόν εξομαλυνθεί.



Προοπτική για την Ελλάδα μπορεί επίσης να θεωρηθεί και η χρήση νέων τεχνολογιών και επιστημών (logistics) που πριν από μερικά χρόνια ήταν άγνωστες. Η σωστή χρήση των παραπάνω μπορεί να αποτελέσει πυλώνα ανάπτυξης των διεθνών μεταφορών στη χώρα μας.

Σήμερα επίσης παρατηρείται και η διαρκής εκπαίδευση του προσωπικού που ασχολείται με τις διεθνείς μεταφορές. Η αξιοποίηση αυτή του ευρέως φάσματος γνώσεων μπορεί να αποτελέσει την ανατολή νέων τάσεων και προοπτικών στον τομέα διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα.

Θεωρητικά η απελευθέρωση της αγοράς των οδικών διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα αποτελεί σημαντική προοπτική καθώς νέες επιχειρήσεις έχουν την ευκαιρία να εισέλθουν στον κλάδο. Ακόμα οι παρεχόμενες υπηρεσίες θα βελτιστοποιηθούν μέσω της ανανέωσης του στόλου των οχημάτων.

Ευκαιρία για τις διεθνείς μεταφορές στην Ελλάδα θεωρούνται και οι ανακατασκευές που γίνονται σε πολλά λιμάνια της χώρας με σκοπό τη μεγιστοποίηση της χωρητικότητας τους, έτσι ώστε να μπορούν να εξυπηρετήσουν όλο και μεγαλύτερο όγκο μεταφερόμενων αγαθών.

Τέλος, παρατηρούνται νέες τάσεις συνεργασίας της Ελλάδας με ασιατικές χώρες. Η δημιουργία αυτών των εμπορικών συμφωνιών αυξάνει τις εξαγωγικές ροές της χώρας προς κράτη τα οποία αποτελούν νέες αγορές γεμάτες προοπτικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

4.1 Σκοπός της έρευνας

Αφορμή για τη διεξαγωγή της έρευνας αποτελεί η παρούσα οικονομική κατάσταση της χώρας μας και κατά πόσο αυτή έχει επηρεάσει τον τομέα των διεθνών μεταφορών. Γίνεται προσπάθεια να προσεγγιστούν τα κυριότερα προβλήματα που αποτελούν απειλή για το συγκεκριμένο κλάδο και ποιες είναι οι προοπτικές εξέλιξης, καθώς για την οικονομία κάθε χώρας, ο συγκεκριμένος χώρος είναι εξέχουσας σημασίας. Σημαντικό θεωρήθηκε να μελετηθεί πως κρίνουν οι ιδιοκτήτες επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών την διαφοροποίηση που έχει υποστεί η αγορά τους τα τελευταία τρία χρόνια ενόψει οικονομικής ύφεσης. Ακόμα, σκοπός της έρευνας ήταν η κατανόηση της λειτουργίας του ευρύτερου χώρου των μεταφορών καθώς και η άντληση των απόψεων των συνεντευξιζόμενων για τις πιθανές προοπτικές της αγοράς.

4.2 Μέθοδοι Έρευνας

4.2.1 Ποσοτικές - Ποιοτικές

Οι ποσοτικές μέθοδοι έρευνας περιλαμβάνουν ακριβείς μετρήσεις, αυστηρό έλεγχο των μεταβλητών (συχνά μέσα στο εργαστήριο), και στατιστικές αναλύσεις. Οι ποιοτικές μέθοδοι αντίστοιχα, περιλαμβάνουν παρατήρηση στο φυσικό περιβάλλον αυτού που εξετάζουν (άτομα, φαινόμενα, έννοιες, αντιλήψεις, κ.λπ.). Οι ποσοτικές μέθοδοι επικεντρώνονται στην ανάλυση (απομονώνοντας κι εξετάζοντας τα επιμέρους στοιχεία ενός φαινομένου), ενώ η ποιοτική έρευνα προσπαθεί να κατανοήσει το νόημα της εμπειρίας ενός ατόμου σε συγκεκριμένο περιβάλλον και το πώς τα επιμέρους στοιχεία αλληλεπιδρούν για να σχηματίσουν το όλο. Έτσι, το δείγμα (αν και ο όρος αυτός δε χρησιμοποιείται από τους ερμηνευτικούς ερευνητές) στην ποιοτική έρευνα αποτελεί σκόπιμη επιλογή του ερευνητή και είναι συνήθως μικρό σε αριθμό, ενώ στην ποσοτική είναι, κατά κανόνα, τυχαία επιλεγμένο και μεγάλο σε αριθμό. Ο ερευνητικός σχεδιασμός είναι ευέλικτος, και είναι δυνατό να αλλάξει στην πορεία, ενώ στην ποσοτική έρευνα είναι αυστηρά προκαθορισμένος. Η ανάλυση των δεδομένων περιλαμβάνει περιγραφικές κι ερμηνευτικές μεθόδους, ενώ στην ποσοτική χρησιμοποιούνται μόνο στατιστικές μέθοδοι. Η κατεύθυνση της υπόθεσης στην ποιοτική έρευνα δεν είναι προκαθορισμένη, αλλά προκύπτει μέσα από την ερευνητική διαδικασία. Αντίθετα, η ποσοτική έρευνα ξεκινά πάντα με μια υπόθεση η οποία επιβεβαιώνεται ή ανατρέπεται. Γενικότερα, η υπόθεση στην ποιοτική έρευνα είναι επαγωγική σε αντίθεση με την ποσοτική που είναι παραγωγική. Τέλος, ο ερευνητής αποτελεί το 'πρωταρχικό



εργαλείο' στην ποιοτική έρευνα, τόσο στη συλλογή των δεδομένων όσο και στην ανάλυσή τους. Αλληλεπιδρά με το περιβάλλον της έρευνας και η ευαισθησία και οι αντιλήψεις του επηρεάζουν άμεσα την έρευνα (Thomas & Nelson, 1996).

Μέσω της ποιοτικής έρευνας συλλέγονται δεδομένα τα οποία περιγράφουν προβλήματα κι έννοιες από τη ζωή των ατόμων. Τα δεδομένα μπορούν να προέλθουν από συνεντεύξεις, παρατηρήσεις, συμμετοχικές παρατηρήσεις, ιστορίες, αλληλεπιδράσεις, περιπτωσιολογικές μελέτες, προσωπικές εμπειρίες, ιστορίες ζωής, αναλύσεις αρχείων, οπτικό υλικό κι ενδοσκοπήσεις.

Η ποιοτική έρευνα έχει δύο βασικά μοναδικά χαρακτηριστικά. Το πρώτο είναι ότι ο ερευνητής αποτελεί το μέσο με το οποίο διεξάγεται η έρευνα, και το δεύτερο είναι ότι ο κύριος σκοπός της είναι να διερευνήσει κάποιες πλευρές του κοινωνικού συστήματος που μελετά. Και τα δύο αυτά χαρακτηριστικά είναι αναπόσπαστα μέρη της διαδικασίας και θεωρούν τον ερευνητή ως αυτόν που δομεί τη γνώση και όχι ως απλό δέκτη αυτής. Ο ερευνητής συλλέγει τα δεδομένα, τα οποία μετατρέπει και ερμηνεύει, μέσω της ανάλυσης, σε πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές, όταν εφαρμόζονται και χρησιμοποιούνται επαναλαμβανόμενα στην πράξη σε διάφορες κοινωνικές καταστάσεις, γίνονται γνώση.

4.2.2 Τεχνικές συλλογής δεδομένων στην ποιοτική έρευνα

Η συλλογή δεδομένων χρησιμοποιώντας ποιοτικές μεθόδους είναι μια πολύπλευρη διαδικασία με τέσσερα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά: (α) ο σκοπός είναι μια όσο το δυνατόν πλουσιότερη περιγραφή του πραγματικού πλαισίου της έρευνας, (β) δεν είναι εκ των προτέρων καθορισμένο επακριβώς το τι δεδομένα θα συλλεχθούν, (γ) χρησιμοποιούνται πολλαπλές μέθοδοι συλλογής δεδομένων, (δ) τα δεδομένα δεν είναι αντικειμενικά.

Συνέντευξη. Είναι η πιο διαδεδομένη μέθοδος συλλογής δεδομένων στις ποιοτικές έρευνες και για αυτό το λόγο δίνονται επιπλέον βασικά στοιχεία. Η συνέντευξη είναι εκείνη η διαδικασία όπου ένα άτομο κάνει ερωτήσεις κι ένα άλλο απαντάει. Η συνέντευξη έχει μια ποικιλία από χρήσεις και είδη. Χρησιμοποιείται κυρίως: (α) για συλλογή - καταγραφή εμπειριών ή συμπεριφορών, (β) για συλλογή απόψεων - γνώμης, (γ) για καταγραφή συναισθημάτων, (δ) για καταγραφή γνώσεων, (ε) για συλλογή δημογραφικών στοιχείων ή ιστορικού υλικού, ή πληροφορίες για την καταγραφή ιστορικού για κάποιο θέμα.

Τα είδη της συνέντευξης είναι οι τυποποιημένες συνεντεύξεις και οι μη τυποποιημένες συνεντεύξεις. Στις τυποποιημένες συνεντεύξεις περιλαμβάνονται: (α) η δομημένη συνέντευξη: Είναι πολύ σχετική με το ερωτηματολόγιο, απλά συλλέγει κάποιες περισσότερες λεπτομέρειες. Ο ερευνητής ρωτάει μια σειρά από αυστηρά προκαθορισμένες ερωτήσεις και οι απαντήσεις που ζητάει είναι επίσης πάνω σε πολύ συγκεκριμένα θέματα. Αυτό σημαίνει ότι σε όλους τους συμμετέχοντες γίνονται ακριβώς οι ίδιες ερωτήσεις, με τα ίδια ακριβώς λόγια, με την ίδια σειρά από έναν ερευνητή που έχει εκπαιδευθεί να συμπεριφέρεται σε κάθε συμμετέχοντα με τον ίδιο τρόπο (συνήθως ουδέτερο), (β) η ημιδομημένη συνέντευξη: Είναι πιο ευέλικτη μορφή συνέντευξης. Επιτρέπει να εμβαθύνει κανείς περισσότερο. Μπορεί να αλλάξουν οι διευκρινιστικές ερωτήσεις ή και η σειρά των ερωτήσεων. Χρησιμοποιείται πολύ συχνά στις πιλοτικές έρευνες, (γ) η ομαδική συνέντευξη (δομημένη ή ημιδομημένη): Χρησιμοποιείται όταν ενδιαφέρει στον ερευνητή να συλλέξει πληροφορίες για την αλληλεπίδραση και πως αυτή επηρεάζει τον τρόπο που διαμορφώνονται ή αλλάζουν οι απόψεις των



συμμετεχόντων. Βοηθάει πολύ όταν διερευνώνται ευαίσθητα θέματα, όπως αντικοινωνικές συμπεριφορές (βία, ναρκωτικά κλπ). Οι μη τυποποιημένες συνεντεύξεις έχουν σκοπό να συλλέξουν όσο γίνεται περισσότερες πληροφορίες από το συμμετέχοντα. Πάντα υπάρχει μια αρχική δομή, απλά είναι περισσότερο ευέλικτη.

4.3 Μεθοδολογία έρευνας

Η μέθοδος έρευνας που ακολουθήθηκε είναι η ποιοτική, διότι θεωρήθηκε καταλληλότερη αναφορικά με τη συγκέντρωση πληροφοριών και στοιχείων που αφορούν τη δραστηριότητα των διεθνών μεταφορέων. Διεξάχθηκαν τρεις εις βάθος συνεντεύξεις, σε τρεις εκπροσώπους επιχειρήσεων που ασχολούνται με τις διεθνείς μεταφορές, βασισμένες σε ημιδομημένες ερωτήσεις. Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν, ύστερα από τηλεφωνική επικοινωνία, στο χώρο των συνεντευξιαζόμενων, στις 27 Δεκεμβρίου. Οι κ. Μιχάκος Νίκος, κ. Ορφανάκης Γιώργος και κ. Αλεξανδρίδης Γιώργος, κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήσεις που αφορούν την δραστηριότητα τους στο χώρο των διεθνών μεταφορών. Κεντρικό ερώτημα που διεξάχθηκε είναι το πώς αντιμετωπίζουν την υφιστάμενη οικονομική κατάσταση της χώρας, ποιες κρίνουν ότι είναι οι κυριότερες δυσκολίες στο επάγγελμά τους και κατά πόσο έχει διαφοροποιηθεί η αγορά των διεθνών μεταφορών. Ένα δεύτερο ερώτημα που εξετάστηκε αφορά τον ανταγωνισμό που υπάρχει στο συγκεκριμένο κλάδο αλλά και ποια χαρακτηριστικά παρέχουν στις επιχειρήσεις τους ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Έγινε προσπάθεια να προσεγγιστούν οι προοπτικές εξέλιξης των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα και τέλος, μελετήθηκε κατά πόσο χρησιμοποιούνται μοντελοποιημένα επιχειρησιακά εργαλεία για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο των λειτουργιών της εκάστοτε επιχείρησης.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Αποτελέσματα Έρευνας

5.1.1 Συνέντευξη κ. Μιχάκου Νικόλαου

Ο κύριος Μιχάκος είναι ιδιοκτήτης μιας οικογενειακής επιχείρησης διεθνών μεταφορών και βρίσκεται στον χώρο εδώ και 20 χρόνια. Παλαιότερα η επιχείρηση δραστηριοποιούταν μόνο στις εθνικές μεταφορές, λόγω οικονομικών κινήτρων όμως επεκτάθηκε στις διεθνείς. Η εταιρία δραστηριοποιείται κυρίως στη μεταφορά κρέατος, φρέσκων φρούτων και λαχανικών, σε χώρες όπως η Δανία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Ισπανία, η Πολωνία και η Γαλλία. Ο στόλος αποτελείται από 7 φορτηγά ψυγεία τα οποία για λόγους κόστους στέλνονται από το Ηράκλειο στην Αθήνα χωρίς τον ελκυστήρα.

Όσον αφορά τα μοντελοποιημένα επιχειρησιακά εργαλεία ο κύριος Μιχάκος δήλωσε ότι είναι ανοικτός στη νέα τεχνολογία και χρησιμοποιεί ενίοτε πιλοτικά προγράμματα όπως το Autoroute και το ViaMichelin, κύριο ρόλο όμως μετά από τόσα χρόνια στο επάγγελμα έχει η εμπειρία, που σε συνεργασία με τα παραπάνω προγράμματα δίνουν το βέλτιστο αποτέλεσμα.

Στη συνέχεια ο συνεντευξιαζόμενος δηλώνει την απογοήτευση του για τις νομοθετικές ρυθμιστικές κινήσεις του κράτους τονίζοντας ότι το κράτος αποτελεί τον εχθρό του μεταφορέα λόγω της υψηλής φορολογίας αλλά και της έλλειψης προστασίας. Συγκεκριμένα θέτει ως μεγάλο πρόβλημα την εισβολή λαθρομεταναστών στα φορτηγά.

Τον ανταγωνισμό τον κρίνει ως πολύ σκληρό, ειδικά για τις μικρές επιχειρήσεις που όπως προβλέπει είτε θα κλείσουν, είτε θα απορροφηθούν από μεγαλύτερες. Καταγγέλλει την έλλειψη συσπείρωσης του σωματείου ενώ εκφράζει τη δυσκολία της νέας πραγματικότητας κομίστρων (πολύ χαμηλότερα σε σχέση με το παρελθόν) και τη δυσκολία της εξεύρεσης φορτίου για την επιστροφή του οχήματος στη βάση του. Σημαντικό πρόβλημα θεωρεί και την έλλειψη διαφάνειας που υπάρχει στα ελληνικά λιμάνια, καθώς οι παρανομίες που συγκαλύπτονται είναι υπεράριθμες, πράγμα το οποίο οδηγεί σε ένα άλλο πρόβλημα που είναι οι αντιμετώπιση των ελληνικών εταιριών και οδηγών από τους παράγοντες του εξωτερικού.

Πιστεύει ότι παράγοντες όπως η επιλογή σωστών συνεργατών, η σωστή συντήρηση του σύγχρονου στόλου, η τήρηση των συμφωνιών και η συνέπεια, μπορούν να αποκαταστήσουν εν μέρει τη χαμένη εμπιστοσύνη και να αποτελέσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για μια επιχείρηση διεθνών μεταφορών. Ακόμα η βελτίωση των εγκαταστάσεων και η συσπείρωση θα μπορούσε να λύσει ακόμα περισσότερα προβλήματα.



Όσον αφορά την κατάσταση προ κρίσης και μετά, αναφέρει ότι ενώ παλαιότερα τα έσοδα ήταν πολύ ικανοποιητικά, πλέον οι επιχειρήσεις λειτουργούν με σκοπό την επιβίωση τους. Λόγω της μείωσης των κομίστρων μεταφοράς τα έσοδα συνεχώς μειώνονται, ταυτόχρονα όμως και το κόστος γιγαντώνεται λόγω της αύξησης της φορολογίας και των λειτουργικών εξόδων.

Τέλος, τονίζει ότι για να υπάρξει προοπτική στις διεθνείς μεταφορές, οι επιχειρήσεις χρειάζονται βοήθεια από το κράτος. Κρίνει ότι η σωστή οργάνωση και η συσπείρωση των συναδέλφων του καθώς και η στήριξη από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να συνδράμουν σημαντικά στην ανάκαμψη του χώρου και να αποτελέσουν σημαντική προοπτική για το μέλλον.

5.1.2 Συνέντευξη κ. Ορφανάκη

Ο κύριος Ορφανάκης διευθύνει την εταιρία που ξεκίνησε ο πατέρας του πριν από 40 χρόνια, ενώ ο ίδιος ασχολείται με αυτή τα τελευταία 15 χρόνια. Η επιχείρηση δραστηριοποιείται στις διεθνείς μεταφορές και συνεργάζεται με χώρες σε όλη την Ευρώπη. Ο στόλος της αποτελείται από 14 φορτηγά και 30 τρέιλερ, ενώ οι υπάλληλοι της αριθμούνται στους 20 εκ των οποίων οι 16 είναι οδηγοί.

Η συγκεκριμένη επιχείρηση χρησιμοποιεί μοντελοποιημένα επιχειρησιακά εργαλεία, τα οποία αφορούν όμως κυρίως την έκδοση τιμολογίων και τις καταστάσεις συντηρήσεων των οχημάτων. Για τις υπόλοιπες επιχειρηματικές διαδικασίες της εταιρίας χρησιμοποιούνται απλά προγράμματα εντοπισμού των φορτηγών και των προορισμών τους. Θεωρείται από τον Κύριο Ορφανάκη ότι η χρήση των παραπάνω έχει θετικό αντίκτυπο στην ευρύτερη λειτουργία της επιχείρησης.

Στη συνέχεια τονίζει ότι η υπάρχουσα νομοθεσία δεν ευνοεί την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών, καθώς η φορολογία είναι πολύ υψηλή και δεν υπάρχει γενικότερα καμία προστασία από το κράτος.

Τον ανταγωνισμό τον κρίνει μικρό στην Κρήτη καθώς αρκετές εταιρίες έχουν αποχωρήσει αφήνοντας έτσι περισσότερο «χώρο» για τις υπόλοιπες. Κρίνει ότι τα κύρια προβλήματα που απασχολούν την επιχείρηση είναι η δυσκολία εύρεσης φορτίου για την επιστροφή του οχήματος στη βάση του, οι ληστείες που κατά καιρούς παρατηρούνται στις διεθνείς μεταφορές, καθώς και η συχνή εισβολή λαθρομεταναστών στα φορτηγά.

Πιστεύει ότι η συνέπεια είναι το κύριο χαρακτηριστικό το οποίο κάνει μια επιχείρηση επιθυμητή για διεκπεραίωση διεθνών μεταφορών. Η φήμη η οποία πλέον διαφημίζεται και με νέα μέσα, όπως το ίντερνετ, βοηθά στην επιλογή του παρόχου υπηρεσιών διεθνών μεταφορών.

Αυτό που θα επιθυμούσε να αλλαχθεί στη λειτουργία της επιχείρησης είναι ο τρόπος πληρωμών, καθώς ειδικότερα μετά την ραγδαία αλλαγή του οικονομικού σκηνικού λόγω της κρίσης, οι πελάτες ζητούν περισσότερους όρους. Παρά την αύξηση των εξαγωγών υπάρχει μεγάλη μείωση των εισαγωγών, έτσι το φορτηγό δύσκολα βρίσκει φορτίο για να γυρίσει πίσω.

Τέλος, θεωρεί ότι σημαντική προοπτική αποτελεί η είσοδος της επιστήμης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) στην Ελλάδα, καθώς μέσω αυτής οι υπηρεσίες οδηγούνται σε άμεση αναβάθμιση.



5.1.3 Συνέντευξη κ. Αλεξανδρίδη (Creta Cargo)

Ο κύριος Αλεξανδρίδης ασχολείται με τις διεθνείς μεταφορές από το 2006 έως και σήμερα, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι δραστηριοποιούνταν στο χώρο και από το 1989 έως και το 1993. Η επιχείρηση αποτελείται από 8 ιδιοκτήτες οχημάτων που έχουν ενωθεί σε ένα γραφείο και δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές υγρών τροφίμων. Κυρίως συνεργάζονται με την Ιταλία, τη Γαλλία και τη Γερμανία.

Όσον αφορά τα μοντέλα επιχειρησιακών λειτουργιών, δε χρησιμοποιεί τίποτα εκτός από το καθιερωμένα και απαραίτητα πλέον προγράμματα GPS. Παρόλα αυτά θεωρεί ότι είναι απαραίτητη η εγκατάσταση νέων τεχνολογιών στις λειτουργίες της επιχείρησης καθώς η εξέλιξη αυτή θα έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο στην κάθε επιχείρηση.

Κρίνει ότι είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση των διεθνών μεταφορών η παροχή κινήτρων από το κράτος κυρίως σε επίπεδο φορολογίας, αλλά και σε επίπεδο ελέγχων, οι οποίοι σύμφωνα με τον επιχειρηματία πρέπει να γίνουν αυστηρότεροι και περισσότεροι. Ακόμα αναφέρει το πρόβλημα με τους λαθρομετανάστες που επηρεάζουν σημαντικά την διεκπεραίωση των μεταφορών, σε συνδυασμό με τη μηδενική προστασία που προσφέρει το ελληνικό κράτος.

Ο ανταγωνισμός είναι πολύ σκληρός σύμφωνα με τον συνεντευξιαζόμενο, καθώς οι ελληνικές επιχειρήσεις απειλούνται σοβαρά από ελληνικές επιχειρήσεις που έχουν μεταφέρει τις έδρες τους στο εξωτερικό, καθώς τα λειτουργικά τους κόστη είναι πολύ μικρότερα από αυτά των επιχειρήσεων του ελλαδικού χώρου.

Θεωρεί ότι οι πιστοποιήσεις ασφάλειας μεταφοράς υγρών τροφίμων που έχουν τα οχήματα της επιχείρησης, η αξιοπιστία και η ειλικρίνεια είναι τα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της επιχείρησης. Ακόμα το γεγονός ότι οι μεταφορές γίνονται από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων βοηθά στην εξασφάλιση της εμπιστοσύνης των πελατών

Όσον αφορά τη διαφοροποίηση του χώρου μετά την κρίση, παρατηρεί αύξηση των εξαγωγών με ταυτόχρονη όμως μείωση των εισαγωγών, ενώ τα επίπεδα των κομίστρων έχουν καθοδική πορεία σε σχέση με το παρελθόν.

Τέλος πιστεύει ότι είναι απαραίτητη η παροχή κινήτρων από το κράτος για να υπάρξει προοπτική για τις ελληνικές διεθνείς μεταφορές, ενώ θεωρεί απαραίτητη την επιστροφή των εδρών επιχειρήσεων όπως η ΦΑΓΕ, η ΔΕΛΤΑ και η Coca Cola, με σκοπό την αναγέννηση της αγοράς των μεταφορών.

5.2 Γενικά Συμπεράσματα

Οι διεθνείς μεταφορές στο σημερινό παγκοσμιοποιημένο μοντέλο διεθνούς εμπορίου, όπως έχει προαναφερθεί, έχουν εξαιρετική σημασία για την οικονομία των κρατών που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο χώρο. Το συγκεκριμένο μοντέλο, παρόλο που ταλανίστηκε αρκετά κατά τη διάρκεια της διεθνούς οικονομικής κρίσης, φαίνεται να σταθεροποιεί τις επιδόσεις του καθώς ο όγκος των διεθνών μεταφορών αγαθών παρουσιάζει ανοδικές τάσεις, όχι σε τόσο μεγάλο βαθμό όσο στο παρελθόν, αλλά κινείται σταθερά ανοδικά.

Στο εξωτερικό είναι άμεσα αναγνωρίσιμο ότι οι κυβερνήσεις δίνουν τεράστιο βάρος στον έλεγχο των εισαγωγών και των εξαγωγών, και κατ' επέκταση στη διεκπεραίωση των διεθνών μεταφορών. Ο συγκεκριμένος χώρος είναι εξέχουσας σημασίας, γι' αυτό και υπάρχει συνεχώς δημιουργία κινήτρων για την αύξηση του όγκου των μεταφορών, από όπου μέσω της φορολογίας και διαφόρων άλλων τεχνικών τα κράτη έχουν άμεσα έσοδα.

Παρατηρείται επίσης η τάση για τη συνεχή βελτίωση των υποδομών, καθώς και η έρευνα για νέες τεχνολογικές μεθόδους που θα κάνουν τις διεθνείς μεταφορές ασφαλέστερες, ευκολότερες αλλά και ποιοτικότερες. Ακόμα η πραγματοποίηση των διεθνών μεταφορών γίνεται με συνεχείς ελέγχους, των οποίων η αυστηρότητα συνεχώς αυξάνεται, για την ασφάλεια των πολιτών που καταναλώνουν τα αγαθά, αλλά και για την εξασφάλιση της αυθεντικότητας και της νομιμότητας των προϊόντων.

Κινούμενες σύμφωνα με τις αλλαγές των αναγκών οι διεθνείς μεταφορές, φαίνεται να αλλάζουν σε σχέση με το παρελθόν. Ενδεικτικά παρατηρείται σημαντική αύξηση των οδικών μεταφορών και ταυτόχρονη μείωση των σιδηροδρομικών. Επίσης συμβαδίζοντας με τα νέα τεχνολογικά δρώμενα οι διεθνείς μεταφορές διεκπεραιώνονται κυρίως με containers, πράγμα το οποίο χαρίζει τεράστια αυτονομία στη διανομή των προϊόντων, καθώς η μεταφορά τους δεν περιορίζεται σε ένα μέσο.

Όσον αφορά την Ελλάδα, παρά την εξέχουσα γεωγραφική θέση που κατέχει, δε φαίνεται να αξιοποιεί τις θεωρητικά σημαντικές προοπτικές που έχει στις διεθνείς μεταφορές. Η έρευνα αποκαλύπτει ότι ο χώρος των ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στις διεθνείς μεταφορές έχει υποστεί σοβαρές ζημιές που έχουν άμεση σχέση με την οικονομική ύφεση που ταλανίζει τη χώρα τα τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα η σχέση κράτους και επιχειρήσεων βρίσκεται στο χειρότερο επίπεδο σχέσεων, καθώς υπάρχουν σοβαρές διαφωνίες πάνω στη νομοθεσία που διέπει τον χώρο. Ακόμα η έλλειψη παροχής κινήτρων από το κράτος οδηγεί τις συγκεκριμένες εταιρίες σε επιχειρηματικό αδιέξοδο, ενώ κινήσεις προστασίας των εταιριών από παράγοντες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των εργαζομένων και των εμπορευμάτων θεωρούνται ανύπαρκτες.

Παρά την αύξηση των εξαγωγών της Ελλάδας οι εταιρίες διεθνών μεταφορών δε φαίνεται να επωφελούνται ιδιαίτερα καθώς υπάρχει σημαντική μείωση των εισαγωγών από χώρες με τις οποίες συνεργάζονταν. Ακόμα υπάρχει και σημαντική μείωση των κομίστρων μεταφοράς αγαθών και ταυτόχρονη αύξηση των διοδίων και των εξόδων



αποθήκευσης. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι η κύρια προοπτική για ανάκαμψη του χώρου δεν έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο.

Άλλο ένα δυσάρεστο συμπέρασμα για την χώρα είναι και η έλλειψη οργάνωσης των σωματείων των επιχειρήσεων διεθνών μεταφορών καθώς και η έλλειψη χρήσης τεχνολογιών αιχμής όπως αυτές που χρησιμοποιούνται στο εξωτερικό. Ελάχιστα είναι εκείνα τα μοντέλα επιχειρησιακών λειτουργιών που χρησιμοποιούνται σήμερα στην Ελλάδα και έχουν σχέση με τις μεταφορές.

Σαν γενικό συμπέρασμα καταγράφεται ότι με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου χωρών όπως η Κίνα, η Βραζιλία, η Ρωσία και η Ινδία (το γνωστό BRIC), δημιουργείται μια εξαιρετική προοπτική για τη λειτουργία και τον όγκο του διεθνούς εμπορίου, και κατ' επέκταση για τις διεθνείς μεταφορές.

Για την Ελλάδα συμπεραίνεται αρχικά, ότι προοπτική θα υπάρξει μόνον εάν το κράτος συνεργαστεί αρμονικά με τις επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών. Η οικονομική κρίση έχει φέρει σε πολύ δύσκολη θέση και τις δύο πλευρές και αυτό κάνει τη συνεργασία τους ολοένα και δυσκολότερη. Παρά τις αντιξοότητες όμως, η ελληνική φύση θέλει να δημιουργεί και να ανακαλύπτει, είναι δραστήρια και πολυμήχανη και ίσως αυτό να είναι η κύρια προοπτική για τις ελληνικές επιχειρήσεις. Είναι ιστορικά γνωστό σε όλο τον κόσμο άλλωστε, ότι οι Έλληνες ήταν οι πρωτοπόροι στις διεθνείς μεταφορές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Martin Christopher, 2007. *Logistics και διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Martin Christopher, 2005. *Logistics and Supply Chain Management Creating Value-Adding Networks*. Third edition. Great Britain: Pearson Education.

Φωλινάς, Δ. & Μάνθου, Β. & Βλαχοπούλου, Μ., 2007. *Ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης επιχειρηματικών πόρων*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ανικουλα.

Κουργιαντάκης, Μ., 2011. *Συστήματα Εφοδιασμού & διανομής*. Ηράκλειο: Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης.

Παπαστεφανάκη, Σ., 2009. *Μεθοδολογία επιστημονικής έρευνας*. Ηράκλειο: Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης.

Key Transport Statistics 2011 Data. Διαθέσιμο στο: <http://www.internationaltransportforum.org>

Διεθνείς Εμπορευματικές Συναλλαγές 2011. Διαθέσιμο στο: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/International_trade_in_goods/el

Περισσότερο ανταγωνιστικές και ενεργειακά αποδοτικές μεταφορές. Διαθέσιμο στο: http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm

Επιχειρησιακή μοντελοποίηση. Διαθέσιμο στο: <http://el.wikipedia.org/wiki>

Supply Chain Management. Διαθέσιμο στο: http://en.wikipedia.org/wiki/Supply_chain_management

Αύξηση 12% των ελληνικών αγορών, άρθρο που δημοσιεύτηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2012 στο 24ώρο στο διαδίκτυο και είναι διαθέσιμο στο : http://24wro.blogspot.gr/2012/12/12_2742.html

http://www.camsys.com/pro_overview.htm

<http://www.icap.gr>



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Απομαγνητοφώνηση συνέντευξης κ. Μιχάκου Νίκου

-Καλησπέρα σας κ. Μιχάκο και ευχαριστούμε εκ των προτέρων για το χρόνο που θα μας διαθέσετε. Η πτυχιακή μας εργασία έχει θέμα τις Διεθνείς Μεταφορές. Θα σας κάνουμε λοιπόν μερικές ερωτήσεις. Για αρχή πόσο καιρό δραστηριοποιείστε στις διεθνείς μεταφορές και πώς ξεκινήσατε;

-Είναι οικογενειακή επιχείρηση. Στην αρχή δραστηριοποιούμασταν στις εθνικές μεταφορές, μέχρι που ο πατέρας μου μαζί με τα αδέρφια του αποφάσισαν να επεκταθούν και στο εξωτερικό και με λίγα λόγια εγκατέλειψαν τις εθνικές μεταφορές και ασχολήθηκαν μόνο με τις διεθνείς. Εγώ είμαι 20 χρόνια σε αυτό το επάγγελμα.

-Ποιοι ήταν οι λόγοι αυτής της αλλαγής?

Τότε δόθηκαν ευκαιρίες διότι τα χρήματα ήταν πολύ περισσότερα. Να φανταστείτε ότι εκείνη την εποχή ένα δρομολόγιο από την Ιεράπετρα στο Μόναχο της Γερμανίας και πληρωνόσουν ενάμιση με δύο εκατομμύρια δραχμές. Τα χρήματα όμως ήταν τόσα πολλά γιατί τότε δεν υπήρχαν αρκετά αυτοκίνητα για να ικανοποιήσουν τη ζήτηση, ειδικά από τη Γερμανία, για κρητικά προϊόντα ως επί των πλείστων. Επειδή τότε δεν υπήρχε η ενωμένη Ευρώπη και ήταν δύσκολο να περνάς τα σύνορα, ήταν πολλοί λίγοι αυτοί που τολμούσαν να επεκταθούν στο εξωτερικό.

- Περιγράψτε μας τη δομή και τις δραστηριότητες της επιχείρησής σας.

-Φορτηγά ψυγεία, κυρίως κρέας και φρέσκα φρούτα και λαχανικά. Μεταφορές σε όλη την Ευρώπη, όπως για παράδειγμα στη Δανία, Γερμανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Ισπανία και Γαλλία.

Για λόγους κόστους τα φορτηγά τα στέλνουμε από Ηράκλειο-Αθήνα και αντίστροφα χωρίς τον ελκυστήρα.

Ο στόλος είναι 7 αυτοκίνητα. Εργάζονται στην επιχείρηση τα περισσότερα μέλη της οικογένειας καθώς είναι πόλυ δύσκολο στις μέρες να βρεις χέρια που να τους έχεις εμπιστοσύνη, τα αυτοκίνητα αυτά έχουν μεγάλη ευθύνη, είναι πολύ ακριβά και έχουν πολύ μεγάλες ζημιές. Έχουμε υπαλλήλους οι οποίοι παραλαμβάνουν τα φορτία από το λιμάνι του Πειραιά και εκτελούν τα δρομολόγια προς το εξωτερικό. Προσλαμβάνουμε όσο το δυνατόν πιο έμπειρους οδηγούς, με αποδεδειγμένη πολυετή πείρα καθότι και το φορτίο που έχουν να μεταφέρουν είναι από μόνο του δύσκολο, έχουν πολλές και δύσκολες αρμοδιότητες, αλλά για αυτό το λόγο θεωρείται και αρκετά ικανοποιητική η αμοιβή τους.

-Χρησιμοποιείτε μοντελοποιημένα επιχειρησιακά εργαλεία για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο των λειτουργιών της επιχείρησής σας;



-Δειλά δειλά και πιλοτικά. Κύριος λόγος είναι η εμπειρία ύστερα από τόσα χρόνια. Χρησιμοποιούμε το ViaMichelin και το AutoRoute.

-Μπορείτε να μας δώσετε μερικά παραδείγματα για τα μοντέλα αυτά που χρησιμοποιείτε; Η χρήση αυτή των μοντέλων επιχειρησιακών λειτουργιών θεωρείτε ότι έχει θετικό αντίκτυπο στη δραστηριότητα της επιχείρησής σας;

-Στα αυτοκίνητα είναι εγκατεστημένα συστήματα εντοπισμού –GPS, έτσι ανά πάσα στιγμή ξέρουμε που βρίσκεται το αυτοκίνητο και πόσα χιλιόμετρα κινείται, τη θερμοκρασία του θαλάμου και γενικά όλες τις πληροφορίες που χρειάζεται να ξέρουμε. Επίσης δεν έχω κανένα ενδοιασμό στο μέλλον να χρησιμοποιήσω οποιοδήποτε πρόγραμμα το οποίο θα με διευκολύνει στο επάγγελμά μου.

-Πιστεύετε ότι η υπάρχουσα νομοθεσία ευνοεί την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών;

-Όχι. Ο μεγαλύτερος εχθρός του διεθνούς μεταφορέα είναι το κράτος. Για παράδειγμα ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή είναι οι λαθρομετανάστες στη Πάτρα. Σε κάθε φανάρι παραμονεύουν να παραβιάσουν τις πόρτες του χώρου για το φορτίο για να μπουν μέσα και δεν έχουμε καμία απολύτως προστασία από το κράτος. Οι λιμενικοί, οι οποίοι γνωρίζουν φυσικά το πρόβλημα, μας συλλαμβάνουν επειδή βρίσκουν τους λαθρομετανάστες μέσα στα φορτηγά μας χωρίς εμείς βέβαια να το γνωρίζουμε.

-Η απελευθέρωση του επαγγέλματος, των αδειών δηλαδή σας έχει επηρεάσει;

-Φυσικά, η υποτίμηση των αδειών είναι πολύ μεγάλη. Για παράδειγμα κάποιος που είχε αγοράσει την άδεια για κατοχή νταλίκας και διεκπεραίωση μεταφορών 60.000 ευρώ μετά το άνοιγμα του επαγγέλματος η άδεια αυτή αξίζει περίπου 7.000 ευρώ.

Η χρήση του φορτηγού δεν είναι ακριβή αλλά η ασφάλεια είναι Πόλυ υψηλή χωρίς να εξασφαλίζει μια αντίστοιχη σύνταξη για το μέλλον. Έτσι πολλοί είναι οι συνάδελφοι(70% εκείνοι που έχουν μεταφέρει την έδρα τους στη Βουλγαρία με αυτοκίνητα ελληνικών συμφερόντων και αυτό γιατί το κράτος δε βοηθά.

-Πώς κρίνετε τον ανταγωνισμό στο συγκεκριμένο κλάδο που δραστηριοποιήστε;

-Ειδικά με τις παρούσες συνθήκες ο ανταγωνισμός είναι πολύ σκληρός. Για παράδειγμα κάποιος οδηγός είναι στο εξωτερικό από μία εβδομάδα έως ένα μήνα, ψάχνει φορτίο να φορτώσει για να επιστρέψει, και επειδή είναι πολύ δύσκολο να βρει αναγκάζεται να πάρει ένα φορτίο κάτω του κόστους. Τη μεγαλύτερη δύναμη πια την έχουν οι μεγάλες εταιρίες. Οι μεμονωμένοι οδηγοί φορτηγών δεν νομίζω ότι θα επιβιώσουν για πολλά χρόνια ακόμη. Στο εξωτερικό δεν υπάρχουν μεμονωμένοι οδηγοί. Ο ανταγωνισμός είναι πολύ σκληρός και ας είναι πολύ μειωμένα τα οφέλη πια. Οι μικρές και μικρομεσαίες εταιρίες σίγουρα απορροφούνται από τις μεγαλύτερες. Όσο αφορά τους Κρητικούς παραγωγούς τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα. Εδώ στην Κρήτη οι οδηγοί διεθνών μεταφορών δυστυχώς δεν είναι συσπειρωμένοι, δεν υπάρχει κάποιο σωματείο και ο καθένας δρα ενάντια στον άλλο.

-Ποια πιστεύετε ότι είναι τα συνήθη προβλήματα στις διεθνείς μεταφορές και πόσο αυτά αποτελούν απειλή για την επιχείρησή σας;

-Μεγάλη εχθρικότητα από τις χώρες που πρέπει να κάνουμε transit, όπως η Αυστρία, στενοκεφαλιά από τους συνεργάτες μας, παραγωγούς. Πολλές φορές αναγκάζεσαι να παρατυπήσεις και ως επακόλουθο φυσικά έχεις τεράστια προβλήματα στο εξωτερικό



με τους ελέγχους. Επίσης δεν υπάρχει κανένας έλεγχος αλλά ούτε και διαφάνεια στα ελληνικά λιμάνια με τις παρανομίες πολλών συναδέλφων να συγκαλύπτονται.

Τα ατυχήματα που γίνονται στην Ελλάδα γίνονται λόγω έλλειψης οδηγικής παιδείας, ενώ στο εξωτερικό κυρίως κόπωσης.

Φυσικά τα προβλήματα είναι εντονότερα μετά την κρίση καθώς οι ξένοι χάνουν την εμπιστοσύνη τους. Η νομοθεσία στο εξωτερικό είναι αυστηρή αλλά το κράτος λειτουργεί άσφουκα και μακάρι να υπήρχαν οι ίδιοι νόμοι στην Ελλάδα.

-Το δίκτυο πελατών σας πώς έχει δημιουργηθεί;

-Το δίκτυο με τα χρόνια έχει αναπτυχθεί, με γνωριμίες, μέσω ίντερνετ, το οποίο έχει βοηθήσει αρκετά. Πλέον πολλές δουλειές κλείνονται μέσω ίντερνετ από το εξωτερικό.

-Ποια είναι τα χαρακτηριστικά εκείνα που σας παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και σας καθιστούν σωστή επιλογή για τους πελάτες σας;

Σύγχρονο στόλο, καλή συντήρηση στα οχήματα, τήρηση των συμφωνιών, συνέπεια που είναι και το βασικότερο. Επίσης να αγαπάς τη δουλειά σου και να επιλέγεις τους σωστούς οδηγούς έτσι ώστε να σε βγάλουν ασπροπρόσωπο.

-Τι πιστεύετε ότι θα μπορούσε να βελτιωθεί και τι θα πρέπει να αποφευχθεί στις δραστηριότητες της επιχείρησής σας;

-Θα προσπαθούσα να βελτιώσω τις εγκαταστάσεις που έχουμε και θα άλλαζα τη νοοτροπία που υπάρχει γενικά στο επάγγελμα του διεθνή μεταφορέα. Είναι απαραίτητη η συσπείρωση.

-Πώς έχει διαφοροποιηθεί η αγορά των διεθνών μεταφορών τα τελευταία τρία χρόνια;

-Τώρα πια εργαζόμαστε για να επιβιώσουμε και μόνο. Το κόστος είναι πάρα πολύ υψηλό και τα έσοδα είναι πολύ χαμηλότερα από όσα ήταν πριν δέκα χρόνια.

-Ποιες κατά τη γνώμη σας είναι οι προοπτικές εξέλιξης των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα;

-Χρειαζόμαστε μεγάλη βοήθεια από το κράτος, αλληλεγγύη από τους συναδέλφους, από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Παρόλο που τα δύο τελευταία χρόνια υπάρχει αύξηση των εξαγωγών, έχουν μειωθεί αρκετά τα κόμιστρα. Προοπτικές εξέλιξης θα υπάρξουν μόνο εάν βοηθήσει το ελληνικό κράτος.

-Σας ευχαριστούμε πολύ για τον πολύτιμο χρόνο σας και τη βοήθεια που μας παρείχατε

-Να είστε καλά παιδιά, σας εύχομαι καλή επιτυχία.



Απομαγνητοφώνηση συνέντευξης κ. Ορφανάκη Γιώργου

- Πόσο καιρό δραστηριοποιείστε στις διεθνείς μεταφορές και πώς ξεκινήσατε;
- Ξεκίνησα από τον πατέρα μου ο οποίος ασχολείται εδώ και 40 χρόνια, και εγώ ασχολούμαι με αυτό το επάγγελμα γύρω στα 15 χρόνια.
- Περιγράψτε μας τη δομή και τις δραστηριότητες της επιχείρησής σας.
- Δραστηριοποιούμαστε όλη την Ευρώπη. Υπάρχουν 20 υπάλληλοι εκ των οποίων οι 16 είναι οδηγοί. 14 φορτηγά και γύρω στα 30 τρέιλερ.
- Χρησιμοποιείτε μοντελοποιημένα επιχειρησιακά εργαλεία για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο των λειτουργιών της επιχείρησής σας;
- Χρησιμοποιούμε το OnlineData για να εκδίδουμε τα τιμολόγια, το οποίο επίσης κρατάει τις συντηρήσεις των οχημάτων. Σε όλα τα αυτοκίνητα είναι εγκατεστημένα GPS.
- Η χρήση αυτή των μοντέλων επιχειρησιακών λειτουργιών θεωρείτε ότι έχει θετικό αντίκτυπο στη δραστηριότητα της επιχείρησής σας;
- Φυσικά.
- Πιστεύετε ότι η υπάρχουσα νομοθεσία ευνοεί την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών;
- Για να μπει κάποιος στο επάγγελμα είναι πολύ δύσκολο. Η φορολογία είναι πολύ υψηλή και επίσης δεν υπάρχει καθόλου προστασία. Υπάρχει πλήρης αδιαφορία από το κράτος.
- Πώς κρίνετε τον ανταγωνισμό στο συγκεκριμένο κλάδο που δραστηριοποιήσατε;
- Εδώ στη Κρήτη δεν υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός. Είμαστε λίγοι αυτοκινητιστές. Οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές έχουν αρχίσει να αποχωρούν από το επάγγελμα και υπάρχουν τέσσερις με πέντε επιχειρήσεις που ασχολούνται με τις διεθνείς μεταφορές.
- Ποια πιστεύετε ότι είναι τα συνήθη προβλήματα στις διεθνείς μεταφορές και πόσο αυτά αποτελούν απειλή για την επιχείρησή σας;
- Είναι αρκετά δύσκολο να βρεθεί φορτίο στο εξωτερικό για να φορτώσουν τα αυτοκίνητα και να γυρίσουν πίσω. Τελευταία λόγω κρίσης υπάρχουν κρούσματα ληστειών στο δρόμο, ωστόσο υπάρχει ικανοποιητική προστασία από τις χώρες του εξωτερικού. Άλλο ένα σημαντικό πρόβλημα είναι αυτό με τους λαθρομετανάστες και το κράτος είναι ανύπαρκτο.
- Ποια είναι τα χαρακτηριστικά εκείνα που σας παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και σας καθιστούν σωστή επιλογή για τους πελάτες σας;
- Η συνέπεια. Καλές τιμές δεν έχω.
- Οι πελάτες μας μας επιλέγουν λόγω της εμπειρίας, της φήμης, της συνέπειας και από το ιντερνετ.



- Τι πιστεύετε ότι θα μπορούσε να βελτιωθεί και τι θα πρέπει να αποφευχθεί στις δραστηριότητες της επιχείρησής σας;
- Δε νομίζω ότι χρειαζόμαστε αλλαγές. Αν μπορούσα θα άλλαζα τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι πληρωμές μας έτσι ώστε να γίνονται πιο έγκαιρα.
- Πώς έχει διαφοροποιηθεί η αγορά των διεθνών μεταφορών τα τελευταία τρία χρόνια;
- Πόλυ. Οι πελάτες θέτουν περισσότερους όρους στις πληρωμές. Παρά την αύξηση των εξαγωγών υπάρχει μείωση των εισαγωγών, οι οποίες ήταν και πιο ακριβές.
- Ποιες κατά τη γνώμη σας είναι οι προοπτικές εξέλιξης των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα;
- Σημαντικά θεωρώ τα logistics, μέσω ενός γραφείου μπορεί να γίνει ολοκληρωτικά η οργάνωση της μεταφοράς, από την αποθήκευση έως τη διανομή.

Απομαγνητοφώνηση συνέντευξης κ. Αλεξανδρίδη

- Πόσο καιρό δραστηριοποιείστε στις διεθνείς μεταφορές και πώς ξεκινήσατε;
- Είναι οικογενειακή επιχείρηση, βέβαια ο πατέρας ασχολούταν με τις εθνικές μεταφορές. Εγώ από το 1989 μέχρι το 1993 ασχολήθηκα με τις διεθνείς μεταφορές. Το διάστημα 1993-2006 έκανα μια στροφή και ασχολήθηκα με τις εθνικές μεταφορές, αλλά από το 2006 μέχρι και σήμερα επέστρεψα και πάλι στις διεθνείς μεταφορές. Το κίνητρο της τελευταίας αλλαγής ήταν οι καλύτερες συνθήκες που επικρατούν στις διεθνείς μεταφορές και σαφώς οι οικονομικές απολαβές ήταν πολύ καλύτερες.
- Περιγράψτε μας τη δομή και τις δραστηριότητες της επιχείρησής σας.
- Αυτή τη στιγμή εμείς εδώ είμαστε ένα γραφείο μεταφορών, που δραστηριοποιείται κατά 90% στις διεθνείς μεταφορές και 10% στις εθνικές, που αποτελείται από μια ομάδα 8 ατόμων που ο καθένας έχει τη δική του ατομική επιχείρηση και το δικό του αυτοκίνητο. Η δραστηριότητα μας είναι οι μεταφορές υγρών τροφίμων, όπως λαδί, ξύδι, κρασί, γάλα κλπ. Τις μεταφορές τις κάνουμε οι ίδιοι. Ως επί των πλείστων μεταφέρουμε προϊόντα στην Ιταλία. Επίσης στη Γερμανία και στη Γαλλία.
- Χρησιμοποιείτε μοντελοποιημένα επιχειρησιακά εργαλεία για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο των λειτουργιών της επιχείρησής σας;
- Στα αυτοκίνητα είναι εγκατεστημένα συστήματα GPS. Χρησιμοποιούμε επίσης το Google Maps. Προς το παρόν δεν χρησιμοποιούμε κάποιο άλλο, αλλά ήδη προσπαθούμε να αναβαθμίσουμε τις υπηρεσίες μας γιατί η εξέλιξη της τεχνολογίας το απαιτεί.
- Η χρήση αυτή των μοντέλων επιχειρησιακών λειτουργιών θεωρείτε ότι έχει θετικό αντίκτυπο στη δραστηριότητα της επιχείρησής σας;
- Σίγουρα.
- Πιστεύετε ότι η υπάρχουσα νομοθεσία ευνοεί την ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών;



-Όχι. Δυστυχώς η Ελλάδα τις διώχνει τις επιχειρήσεις. Το πρώτο και κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε και λόγω της κατάστασης που βρίσκεται η χώρα μας είναι το φορολογικό. Δεν μπορούμε να γίνουμε ανταγωνιστικοί εφόσον φορολογούμαστε ανάλογα με τον τζίρο μας, δε μπορούμε δηλαδή να γίνουμε ανταγωνιστικοί με τις ξένες επιχειρήσεις.

Παλιότερα ήταν ευνοϊκότεροι οι όροι για να μπει στο επάγγελμα αρκεί κάποιος να είχε την οικονομική άνεση να αγοράσει την άδεια. Σήμερα τα έξοδα είναι λιγότερα, παρόλα αυτά υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις λίγο πιο αυστηρές για να ξεκινήσεις το επάγγελμα. Οι προϋποθέσεις αφορούν μόνιμους λογαριασμούς τραπέζης και συγκεκριμένα οχήματα.

Προστασία από το κράτος δυστυχώς δεν υπάρχει. Και ειδικά στο πρόβλημα με τους λαθρομετανάστες που είναι πολύ έντονο. Συνεχώς υπάρχουν παραβιάσεις ενώ αντίθετα οι χώρες του εξωτερικού έχουν τελείως διαφορετική αντιμετώπιση στο ίδιο θέμα.

Το βασικότερο παράπονο μας είναι ότι δεν γίνονται οι έλεγχοι που θα έπρεπε να γίνονται. Εμείς τους ζητάμε τους ελέγχους. Γενικότεροι έλεγχοι για τη νομιμότητα του αυτοκινήτου, για τη νομιμότητα του οδηγού, για τη νομιμότητα του φορτίου, έγγραφα. Και το ζητάμε αυτό γιατί δυστυχώς οι νόμιμοι «την πληρώνουν» και οι παράνομοι δουλεύουν εις βάρος μας και δεν τους ακουμπάει κανείς. Όπως καταλαβαίνεται ούτε αυτό εμάς μας κάνει ανταγωνιστικό.

-Πώς κρίνετε τον ανταγωνισμό στο συγκεκριμένο κλάδο που δραστηριοποιήστε;

-Ο ανταγωνισμός είναι πολύ σκληρός λόγω των πολύ υψηλών λειτουργικών εξόδων, πολύ υψηλότερων από εταιρίες που έχουν μεταφέρει την έδρα τους στο εξωτερικό. Αυτό αφορά τη φορολογία, τα τέλη, τις ασφάλειες και άλλα.

Οι εξαγωγές μπορεί να έχουν αυξηθεί άλλα μην ξεχνάμε ότι λόγω της οικονομικής ύφεσης, έχει συρρικνωθεί η αγορά, πολλές επιχειρήσεις έχουν κλείσει και άλλες έχουν μεταφερθεί στο εξωτερικό λόγω του φορολογικού. Έτσι δεν είναι εύκολο να βρούμε ένα πελάτη και αγωνιζόμαστε σκληρά. Ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος καθώς ο πελάτης έχει τη δυνατότητα της επιλογής, που παλιότερα δεν είχε.

-Ποια πιστεύετε ότι είναι τα συνήθη προβλήματα στις διεθνείς μεταφορές και πόσο αυτά αποτελούν απειλή για την επιχείρησή σας;

-Τεράστια απειλή αποτελούν η επιχειρήσεις που έχουν μετακομίσει στο εξωτερικό, έχοντας ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το πολύ χαμηλότερο κόστος. Σίγουρα οι λαθρομετανάστες, καθώς και η πλήρης ασυνεννοησία με το κράτος.

-Ποια είναι τα χαρακτηριστικά εκείνα που σας παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και σας καθιστούν σωστή επιλογή για τους πελάτες σας;

-Οι υπηρεσίες μας, η ειλικρίνεια, η εμπιστοσύνη, τα οχήματα μας τα οποία είναι όλα υψηλών προδιαγραφών, πιστοποιημένα, από τον ΕΦΕΤ, HACCP κλπ επειδή τα υγρά τρόφιμα που μεταφέρουμε είναι ευπαθή προϊόντα και έχουν να κάνουν άμεσα με τον ανθρώπινο παράγοντα. Σε αυτό το σημείο θέλω να τονίσω ότι υπάρχουν πολλά φορτηγά βυτία που δεν έχουν καμία πιστοποίηση, και δεν υπάρχει ο έλεγχος που χρειάζεται όπως προανέφερα. Για παράδειγμα βυτία τα οποία είναι για μεταφορά υγρών χημικών, μεταφέρουν υγρά τρόφιμα, πράγμα το οποίο είναι πολύ επικίνδυνο. Οι πελάτες μας γι' αυτό το λόγο μας εμπιστεύονται και δεν έχουν κανένα φόβο γιατί είμαστε νόμιμοι.



Επίσης κάνουμε τις μεταφορές οι ίδιοι και όχι κάποιος οδηγός που μπορεί πολλές φορές να μη δώσει την ίδια προσοχή στο προϊόν.

-Τι πιστεύετε ότι θα μπορούσε να βελτιωθεί και τι θα πρέπει να αποφευχθεί στις δραστηριότητες της επιχείρησής σας;

-Πιστεύω ότι λάθη από τη δική μας τη πλευρά δεν υπάρχουν. Επίσης πιστεύω ότι δεν υπάρχει κάτι που χρειάζεται βελτίωση καθώς τα οχήματά μας πληρούν τις προδιαγραφές. Η ποιότητα του φορτίου ελέγχεται πάντα πριν και μετά τη μεταφορά.

-Πώς έχει διαφοροποιηθεί η αγορά των διεθνών μεταφορών τα τελευταία τρία χρόνια;

-Έχουν αλλάξει πολύ τα πράγματα. Η εξαγωγή έχει ανέβει. Πριν από κάποια χρόνια υπήρχε ακόμη οικονομική άνεση, και να μεν υπήρχε εξαγωγή ελαιόλαδου, αλλά επειδή και οι τιμές δεν ήταν καλές, πολλοί άνθρωποι είχαν παραμελήσει τις καλλιέργειές τους, με αποτέλεσμα να έχει μειωθεί η παραγωγή και ως επί των πλείστων να μειωθεί και η εξαγωγή. Παρατηρείται ότι το 2011 και το 2012 μία αύξηση στην εξαγωγή ελαιολάδου και αυτό γιατί λόγω της κρίσης πολλοί άνθρωποι έχασαν τις δουλειές τους ή μειώθηκε το εισόδημά τους και έτσι αναγκάστηκαν να ξαναγυρίσουν στη καλλιέργεια του ελαιολάδου.

Όσο για την εισαγωγή από το εξωτερικό υπάρχει δραματική μείωση και αυτό γιατί πάρα πολλές εταιρίες αδυνατούν να αγοράσουν εμπορεύματα γιατί δεν υπάρχει ρευστό και οι ξένες επιχειρήσεις δε δίνουν εμπορεύματα μαζικά όπως στο παρελθόν.

-Ποιες κατά τη γνώμη σας είναι οι προοπτικές εξέλιξης των διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα;

-Να δώσει κίνητρα το ελληνικό κράτος στις επιχειρήσεις, όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών. Πολύ μεγάλες επιχειρήσεις όπως για παράδειγμα η ΦΑΓΕ, η ΔΕΛΤΑ, η Coca Cola έχουν φύγει από την Ελλάδα και έχουν μεταφέρει τις έδρες τους σε άλλα κράτη λόγω της φορολογίας πράγμα το οποίο πλήττει όλο το ελληνικό κράτος όχι μόνο τον τομέα μας. Γιατί αν δε μας δώσει κίνητρα θα αναγκαστούμε και εμείς να εγκαταλείψουμε τη χώρα μας και να μεταφερθούμε κάπου αλλού όπως στη Κύπρο ή στη Βουλγαρία που είναι κράτη με χαμηλότερη φορολογία.

