



**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ**  
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

**Τμήμα Χρηματοοικονομικής & Ασφαλιστικής**



**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**

# **ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ**



**ΦΟΙΤΗΤΗΣ:**

**ΣΤΑΘΟΓΛΟΥ ΚΥΡΙΑΚΟΣ**

**ΑΜ. 389**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΑΛΤΖΑΚΗΣ**

**Άγιος Νικόλαος 2011**

## **ABSTRACT**

The present dissertation is divided into two basic parts. The initial part aims at the comprehension of the main characteristics that are related to road transport. The second and most significant part refers to the recording and the analysis of the problems that road transport companies face nowadays in Crete.

The first part of the dissertation deals with the fundamental principles of logistics management that are related to the operation of the road transport companies. Therefore, it is analyzed their structural and legislative frame, the substantial features of the branch and the use of innovative technology its advantages. Furthermore, the significance of storing and its utility and finally the new state law concerning the deregulation of the profession.

The second part of the dissertation refers to a research that is done between the road transport companies of Crete. The subject of this research was the recording of the main problems that road transport companies face. As a result of this research, diagrams have been produced and there has been a thorough analysis of the results based on the answers given at the interview.

Finally, the most significant conclusions have been gathered taking into account the theoretical and practical part of this dissertation.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	7
1. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	8
1.1 ΕΝΝΟΙΑ-ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....	8-9
1.2 ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	10
1.2.1 Χερσαίες μεταφορές .....	10
1.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές.....	10-11
1.2.3 Εναέριες μεταφορές.....	11
1.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	12
1.3.1 Γενικά .....	12
1.3.2 Θεσμικό πλαίσιο .....	12-13
1.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	14
1.4.1 Γενικά .....	14
1.4.2 Στοιβάσια.....	14
1.4.3 Συσκευασία.....	14-15
1.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	16
1.5.1 Εισαγωγικά .....	16
1.5.2 Μέτρα και αποφάσεις Ε.Ο.Κ 3820/85 .....	16-17
1.5.3 Η εκπαίδευση των μεταφορέων .....	17
1.5.4 Διαδικασία επιβολής μέτρων .....	17
1.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ .....	18
1.6.1 Ανάλυση κριτηρίων .....	18-19
1.7 ΚΑΝΑΛΙΑ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ .....	19
1.7.1 Εισαγωγικά .....	19
1.7.2 Ανάλυση κριτηρίων επιλογής προσωπικού .....	19
1.8 ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ .....	20
1.8.1 Ανάλυση μεθόδων προσωπικού .....	20
2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ, ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	21
2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	21
2.1.1 Εισαγωγικά .....	21

2.1.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ .....	21
2.1.2.1 Ανάλυση παραγόντων.....	21
2.1.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΟΛΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ .....	22
2.1.4 ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ .....	22
2.1.4.1 Ανάλυση στοιχείων.....	22-23
2.1.5 ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ.....	24
2.1.6 ΚΑΝΟΝΕΣ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ .....	25
2.1.7 ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΙΑΝΟΜΩΝ.....	26-27
2.1.8 ΟΙ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....	28
2.1.8.1 Χρησιμότητα νέων τεχνολογιών .....	28-29
2.1.9 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΠΑΛΑΙΟΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ.....	30
2.1.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΔΙΑΔΙΑΚΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....	30
2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ.....	31
2.2.1 ΕΙΔΗ ΑΠΟΘΗΚΗΣ.....	31
2.2.2 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΣΕ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΧΩΡΟ .....	32
2.2.2.1 Πλεονεκτήματα.....	32
2.2.2.2 Μειονεκτήματα .....	33
2.2.3 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΣΕ 3PL ΕΤΑΙΡΙΑ .....	33
2.2.3.1 Πλεονεκτήματα.....	34
2.2.3.2 Κριτήρια επιλογής 3PL αποθήκευσης .....	34
2.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	35
2.3.1 ΘΕΩΡΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	35
2.3.2 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ .....	36
2.3.3 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ .....	36
2.3.4 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΖΗΤΗΣΗ.....	37
2.3.5 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ .....	38-39
2.3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	39
3. ΝΟΜΟΣ 3887/2010 .....	40
3.1 Ι.Ο.Β.Ε ΚΑΙ ΝΟΜΟΣ 3887/2010.....	40
3.1.1 Μελέτη του Ι.Ο.Β.Ε υπέρ του νομοσχεδίου.....	40-41

3.2 ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ν.3887/2010 .....	41
3.2.1 Εισαγωγικά .....	41
3.2.2 Βασικοί στόχοι νομοσχεδίου.....	41
3.2.3 Σύσταση μεταφορικών εταιριών .....	42
3.2.3.1 Τρόποι σύστασης μεταφορικών εταιριών.....	43
3.2.4 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ.....	44
3.2.5 Μεταβατική περίοδος Ν.3887/2010 .....	45
3.2.6 Κόμιστρα εμπορευματικών μεταφορών.....	45
3.2.7 Κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών .....	46
4. ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ .....	47
4.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ - ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	47
4.1.1 Η αξία της έρευνας .....	47
4.1.2 Η έννοια της δειγματοληψίας.....	47
4.1.3 Μέθοδος απλής τυχαίας δειγματοληψίας.....	48
4.1.4 Έρευνα με την χρήση ερωτηματολογίων.....	49
4.1.5 Ερευνητική διαδικασία .....	50
4.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ .....	50-67
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	68-69
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	70-71
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α .....	72-75
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β .....	76-80
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ.....	81

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία χωρίζεται σε δυο βασικούς άξονες, ο πρώτος έχει ως στόχο την κατανόηση των κυριότερων χαρακτηριστικών που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές και ο δεύτερος και σημαντικότερος την καταγραφή και ανάλυση των κυριότερων προβλημάτων που ταλανίζουν αυτήν την περίοδο τις μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης.

Στο πρώτο μέρος πραγματοποιείται βιβλιογραφική αναφορά σε βασικές έννοιες της εφοδιαστικής αλυσίδας που σχετίζονται με την λειτουργία των μεταφορικών εταιριών όπως το θεσμικό και νομοθετικό τους πλαίσιο. Εν συνεχεία, αναλύονται τα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου των αστικών διανομών, η χρήση νέων τεχνολογιών και οι δυνατότητες που προσφέρουν στις εταιρίες, η έννοια της αποθήκευσης και η χρησιμότητα της. Τέλος γίνεται αναφορά στον νέο νόμο του κράτους περί απελευθέρωσης του επαγγέλματος.

Στο δεύτερο σκέλος της εργασίας, κατόπιν έρευνας που πραγματοποιήθηκε με σκοπό την καταγραφή των κυριότερων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης, παραθέτονται διαγραμματικά και αναλύονται τα αποτελέσματα όλων των ερωτήσεων της έρευνας. Τέλος, γίνεται αναφορά στα σημαντικότερα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν από το θεωρητικό και ερευνητικό κομμάτι αυτής της εργασίας.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αντικείμενο μελέτης της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η καταγραφή και ανάλυση των κυριότερων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης. Το συγκεκριμένο ζήτημα είναι άκρως ενδιαφέρον και επίκαιρο καθώς μετά τις τελευταίες εξελίξεις, με την ισχύ του νέου νόμου του κράτους περί απελευθέρωσης του επαγγέλματος των μεταφορέων, τα προβλήματα τα οποία προκύπτουν για τις μεταφορικές εταιρίες είναι πολυάριθμα. Για το λόγο αυτό αποφασίσαμε και επιλέξαμε, σε συνεργασία με τον επιβλέπων καθηγητή μου την ανάλυση του θέματος αυτού. Όσον αφορά την δομή της εργασίας αυτής υπάρχει διαχωρισμός σε πέντε κεφάλαια, στα οποία συμπεριλαμβάνονται το θεωρητικό υπόβαθρο καθώς και το κομμάτι της έρευνας και των αντίστοιχων αποτελεσμάτων της. Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια ιστορική ανάδρομη για την σπουδαιότητα των μεταφορών. Στη συνέχεια αναλύεται το θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια των μεταφορών, ενώ γίνεται αναφορά σε πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικό με τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών. Τέλος, αναλύονται οι διαδικασίες αναζήτησης και πρόσληψης προσωπικού καθώς και τα κριτήρια για την επιλογή μεταφορικών μεσών από τις εταιρίες.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται λεπτομερής καταγραφή σε θεωρητικό υπόβαθρο των διαδικασιών της μεταφοράς της αποθήκευσης και της τιμολόγησης. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την μεταφορά γίνεται λόγος στα κυριότερα χαρακτηριστικά της διαδικασίας αυτής. Εν συνεχεία, αναλύεται η διαδικασία της αποθήκευσης, όπου καταγράφονται διάφοροι παράγοντες, όπως πλεονεκτήματα αποθήκευσης σε ιδιόκτητο χώρο ή σε 3PL εταιρία, και τέλος το κεφάλαιο κλείνει με την ανάλυση των μεθόδων τιμολόγησης, και τη χρησιμότητα τους ή μη στις εταιρίες.

Στο τρίτο κεφάλαιο προσεγγίζεται το ζήτημα του νέου νόμου του κράτους. Όπως προέκυψε από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε το συγκεκριμένο ζήτημα είναι και η κυριότερη πηγή προβλημάτων αυτή τη στιγμή για τις μεταφορικές εταιρίες. Στη συνέχεια, αναλύονται οι στόχοι του νόμου αυτού, οι προϋποθέσεις και οι τρόποι σύστασης μεταφορικών εταιριών και η μεταβατική περίοδος του νόμου μετά την έναρξη ισχύς του. Τέλος, γίνεται αναφορά σε σχετικό άρθρο του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, όπου σε αντίθεση με τους μεταφορείς τίθεται υπέρ του νέου νομοσχεδίου.

Στο τέταρτο και σημαντικότερο κεφάλαιο της πτυχιακής αυτής, καταγράφονται και αναλύονται όλα τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια συγκεντρωτική αναφορά των συμπερασμάτων που προέκυψαν, βάσει του θεωρητικού υπόβαθρου της εργασίας καθώς και της έρευνας που πραγματοποιήθηκε.

### 1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ-ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

---

Μεταφορά, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζεται γενικά η οποιαδήποτε μετακίνηση επιβατών και διακίνηση φορτίων από έναν τόπο σε άλλον. Συνήθως, η μετακίνηση γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος αντίστοιχα. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα.

Το ανήσυχο και δραστήριο ανθρώπινο πνεύμα πάντα αναζητούσε τρόπους για την καλύτερευση της καθημερινότητας. Έτσι, φτάσαμε στην εξέλιξη της τεχνολογίας που έδωσε τη δυνατότητα στον άνθρωπο να μπορεί να μετακινείται από το ένα μέρος στο άλλο, χωρίς να είναι αναγκασμένος να διανύσει μεγάλες αποστάσεις με τα πόδια. Ταυτόχρονα, έχοντας εξασφαλίσει τη δική του μετακίνηση, μπόρεσε να μεταφέρει και αντικείμενα ή προϊόντα. Οι μετακινήσεις αυτές, είτε ανθρώπων είτε αντικειμένων, επιτυγχάνονται με τα ονομαζόμενα μέσα μεταφοράς. Έτσι, λοιπόν, κάθε μέσο μεταφοράς για να πετύχει το σκοπό του, δηλαδή να μεταφέρει, πρέπει να εφαρμοστεί σε αυτό η τεχνολογία και φυσικά να χρησιμοποιηθεί ενέργεια.

Η πρώτη ενέργεια που χρησιμοποίησε ο άνθρωπος ήταν η μυϊκή ενέργεια, για να μπορέσει να μετακινήσει τις τροχήλατες άμαξες και να διανύσει αποστάσεις με το ποδήλατο. Με την εφευρετικότητα του ανθρώπου και την αξιοποίηση όχι μόνο των γνώσεων που αποκτούσε καθημερινά, αλλά και των φυσικών φαινομένων (αέρας) κατασκεύασε τα ιστιοφόρα, κάνοντας χρήση της αιολικής ενέργειας. Με τα πλοία, που διέσχιζαν τις θάλασσες με τη βοήθεια του ανέμου, μπορούσε ο άνθρωπος να πάει σε διάφορα μέρη, κοντινά ή μακρινά σχετικά με τον τόπο διαμονής του και να μεταφέρει ό,τι ήθελε.

Όσο η τεχνολογία εξελισσόταν οι ανησυχίες του ανθρώπου μεγάλωναν και μαζί με αυτές γίνονταν ακόμα μεγαλύτερη η ανάγκη για την εξεύρεση νέων πιο εύκολων τρόπων μεταφοράς. Πάλι στράφηκε στη φύση αξιοποιώντας το «μαύρο χρυσάφι», το πετρέλαιο και τα παράγωγα του.



Με τη χρήση των καυσίμων κατόρθωσε να μετατρέψει τη θερμική ενέργεια τους σε μηχανική ενέργεια. Έτσι κατάφερε να λειτουργήσει τους κινητήρες εσωτερικής καύσης, τους στροβίλους και τους κινητήρες αντιδράσεως. Σιγά σιγά άρχισε να διαμορφώνεται, με όλες αυτές τις εφαρμογές, ένα καινούριο περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί η σύγχρονη κοινωνία της τεχνολογίας. Ο άνθρωπος εκμεταλλεόμενος αυτές τις δυνατότητες διακινεί σήμερα μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών, από το ένα κράτος στο άλλο, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό τις ανισότητες στην κατανομή των προϊόντων από χώρα σε χώρα. Γενικότερα οι μεταφορές εδώ και εκατοντάδες χρόνια αποτελούσαν ίσως το σημαντικότερο κομμάτι της ζωής του ανθρώπου. Τα τελευταία χρόνια με την διαρκή εξέλιξη που παρουσιάζουν, αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας, με πολλά παρακλάδια.

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν κλάδο ζωτικής σημασίας για την Ελληνική οικονομία και αντιπροσωπεύουν σε Εθνικό επίπεδο το 7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης. Κατά την τελευταία εικοσαετία οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και οι μεταβολές που σημειώθηκαν στα πρότυπα παράγωγης και κατανάλωσης συνέβαλαν στη σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών και κυρίως για τις ενδοκοινοτικές. Πρόκειται λοιπόν για έναν από τους σπουδαιότερους παράγοντες της οικονομικής ζωής. Είναι αυτονόητο ότι ένα προϊόν, όσο πολυδάπανη και αν είναι η παραγωγή του, είναι αδύνατο να αποκτήσει κάποια αξία, αν δε μεταφερθεί ως τον καταναλωτή ή αν δε μεταφερθεί ο καταναλωτής κοντά στο αγαθό. Από εδώ πηγάζει και η τεράστια σημασία του κλάδου των μεταφορών. Είναι η βάση της ανταλλαγής και της κυκλοφορίας των αγαθών και χωρίς αυτές δεν υπάρχει οικονομική ζωή.

Η σημασία των μεταφορών ενισχύεται επίσης από το γεγονός του μεγάλου λειτουργικού κόστους που εμπεριέχεται και που επιβαρύνει κάθε εταιρία. Έχει παρατηρηθεί πως η μεταφορά των προϊόντων απορρόφα περίπου μεταξύ του 1/3 και 2/3 του συνολικού κόστους που δαπανάται για διαδικασίες logistics.

## **1.2 ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

---

Οι μεταφορές χωρίζονται σε τρεις υποκατηγορίες, σε αυτές που πραγματοποιούνται από τη στεριά, σε αυτές που πραγματοποιούνται από τη θάλασσα και σε αυτές που πραγματοποιούνται από τον αέρα. Δηλαδή μπορούμε να τις χωρίσουμε σε χερσαίες μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές και εναέριες μεταφορές.

### **1.2.1 Χερσαίες μεταφορές**

Οι μεταφορές από την στεριά, δηλαδή οι χερσαίες μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων γίνονται κυρίως με αυτοκίνητα, φορτηγά, και τρένα, που διατρέχουν όχι μόνο την επιφάνεια της γης αλλά τόσο το υπόγειο μέρος της όσο και τις σήραγγες. Τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα συνέχεια αναβαθμίζονται και πυκνώνουν, κάνοντας πιο εύκολες τις χερσαίες μεταφορές. Τα μέσα μεταφοράς είναι πολυάριθμα και πολλών χρήσεων. Το κυρίαρχο μέσο καθημερινής μετακίνησης είναι το αυτοκίνητο, επιβατικό ΙΧ ή λεωφορείο ή φορτηγό. Με βασικό πλεονέκτημα την ευελιξία του και την ταχύτητα του, αποτελεί βασικό εργαλείο στη ζωή μας. Είναι είδος πρώτης ανάγκης και οι δυνατότητες του εξελίσσονται με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Στα χερσαία μέσα μεταφοράς συμπεριλαμβάνονται εκτός από το αυτοκίνητο, το τρένο, το δίκυκλο (ποδήλατο ή μοτοσικλέτα), αλλά και ο ανελκυστήρας και οι κυλιόμενες σκάλες. Για ειδικές μεταφορές χρησιμοποιούνται διάφοροι τύποι τρακτέρ, αυτοκίνητα ψυγεία, ανυψωτικά μηχανήματα, κοντέινερ.

### **1.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές**

Θαλάσσιες μεταφορές ονομάζονται όλες εκείνες οι μετακινήσεις ανθρώπων ή κάθε άλλου αντικειμένου που γίνεται από τη θάλασσα, τους ποταμούς ή τις λίμνες. Οι μεταφορές αυτές είναι ταυτισμένες σχεδόν με την παρουσία του ανθρώπου στη γη. Χιλιάδες χρόνια πριν οι ξυλοκόποι για παράδειγμα έριχναν τους κορμούς των δέντρων στα ποτάμια και με τη ορμή που είχαν τα νερά τους γίνονταν η μεταφορά σε άλλο μέρος. Τα πρώτα πλωτά μέσα ήταν οι σχεδίες και οι ξύλινες βάρκες που κινούνταν με κουπιά ή πανιά. Ακολούθησαν τα ιστιοφόρα, τα οποία σταδιακά εξελίχθηκαν και επέτρεψαν στους μεγάλους θαλασσοπόρους της Ευρώπης μεγάλα ταξίδια εξερευνήσεων στην Αφρική, την Ασία και την Αμερική.

Μετά την ανακάλυψη της ατμομηχανής χρησιμοποιήθηκαν τα σιδερένια ατμοκίνητα πλοία. Τα περισσότερα από αυτά χρησιμοποιούν σήμερα τον πιο σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό και εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου. Τα είδη πλωτών μέσων περιλαμβάνουν υδρόπτερα, χόβερκραφτ, παγοθραυστικά, αεροπλανοφόρα, φορτηγά πλοία για μεγάλα φορτία, δεξαμενόπλοια, πλοία ρυμουλκά, και υποβρύχια.

### 1.2.3 Εναέριες μεταφορές

Το αεροπλάνο αποτελεί το ταχύτερο μέσο μεταφοράς. Κινείται με ταχύτητα υπερπολλαπλάσια των αυτοκινήτων και των τρένων και πολύ περισσότερη των πλοίων. Κινούνται ανεξάρτητα από την διαμόρφωση του εδάφους και μπορούν να μεταφέρουν επιβάτες αλλά και ευαίσθητα εμπορεύματα μεγάλης αξίας και μικρού όγκου. Στα είδη των εναέριων μεταφορών περιλαμβάνονται:

- Αεροσκάφη με σταθερά φτερά (αεροπλάνα)
- Αεροσκάφη με περιστρεφόμενα φτερά (ελικόπτερα)
- Αερόστατα

Με τα μέσα αερομεταφοράς εξυπηρετούνται δραστηριότητες όπως:

- Φωτογράφιση απομακρυσμένων περιοχών
- Έλεγχος αυτοκινητόδρομων
- Ψεκασμός καλλιεργειών
- Κατάσβεση πυρκαγιών
- Μεταφορά ασθενών

Οι τύποι των μεταφορικών μέσων που είναι διαθέσιμοι σε μία χώρα είναι ενδεικτικοί για τις τεχνολογικές δυνατότητες και τον βαθμό ανάπτυξης της. Οι οικονομικά αναπτυγμένες χώρες διαθέτουν σύγχρονους αυτοκινητόδρομους, αερογέφυρες, μετρό, υπόγεια τούνελ, πυκνό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και διεθνή αεροδρόμια. Έτσι επιτυγχάνεται η γρήγορη, εύκολη, οικονομική και ασφαλής μετακίνηση των πολιτών και των εμπορευμάτων.

## **1.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

---

### **1.3.1 Γενικά**

Όπως σε όλες τις λειτουργίες της κοινωνίας, έτσι και στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών υπάρχει θεσμικό πλαίσιο το οποίο ορίζει τους κανόνες που ισχύουν όσον αφορά τις μεταφορές φορτίων. Από αυτούς τους κανόνες προκύπτουν πολλά συμπεράσματα σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο των μεταφορών και τη νομοθεσία, όπως οικονομικοί παράγοντες, περιορισμοί, όρια μέσα στα οποία επιτρέπονται μεταφορές φορτίων και οι διαδικασίες που πρέπει να λάβουν χώρα για να γίνεται σωστά μια μεταφορά.

### **1.3.2 Θεσμικό πλαίσιο**

Σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει για τις οδικές μεταφορές φορτίων, οι μεταφορές φορτίων πραγματοποιούνται από ένα σύνολο μεταφορέων οι οποίοι πρέπει να διαθέτουν ορισμένα απαραίτητα χαρακτηριστικά και γνώσεις για να τις φέρουν εις πέρας. Η προϋπόθεση για να αποκτήσει κάποιος την ιδιότητα του μεταφορέα είναι η ακόλουθη:

➤ Να είναι αξιόπιστος κάτι το οποίο συνεπάγεται ότι δεν έχει διαπράξει κάποιο αδίκημα τα τελευταία δέκα χρόνια, καθώς και να μην έχει καταδικαστεί για τις ακόλουθες παραβάσεις:

- Παραβίαση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ)
- Παράβαση του νόμου για τις εμπορευματικές μεταφορές ή άλλων διατάξεων που αφορούν τις μεταφορές αυτές.
- Φορολογικές παραβάσεις.
- Παραβίαση των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας που αφορά την κοινωνική ασφάλιση των εργαζομένων στην κίνηση οχημάτων.

Εν συνεχεία, υπάρχουν κάποιοι κανόνες στην Ελληνική νομοθεσία που αφορούν την απασχόληση των οδηγών από τους εργοδότες τους ώστε να επιτυγχάνεται το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα και συγχρόνως να μην δημιουργούνται κίνδυνοι στην υγεία του οδηγού. Αυτοί οι κανόνες είναι οι ακόλουθοι:

- Η απασχόληση των οδηγών στα φορτηγά αυτοκίνητα δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τις 48 ώρες ανά εβδομάδα και η ημερήσια απασχόληση τις 12 ώρες (συμπεριλαμβανομένου και τα διαλείμματα).
- Διάλειμμα μισής ώρας κάθε 2 ώρες οδήγησης.
- Ύστερα από 8ωρη απασχόληση, οι οδηγοί δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν πριν περάσουν 12 ώρες.
- Υπερβάσεις της ημερήσιας απασχόλησης επιτρέπονται με άδεια του επιθεωρητή εργασίας 2 ώρες την ημέρα για ένα τρίμηνο κατά ανώτατο όριο το χρόνο. Για την πρόσθετη αυτή απασχόληση η αντίστοιχη ωριαία αμοιβή προσαυξάνεται κατά 50%.
- Υποχρεωτική τοποθέτηση ταχογράφων που να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές της ΕΟΚ για φορτηγά και λεωφορεία που μεταφέρουν φορτία και επιβάτες αντίστοιχα.

Συνεχίζοντας με το θεσμικό πλαίσιο, θα εξετάσουμε ορισμένα στοιχεία σχετικά με την χώρα που πραγματοποιούνται οι εμπορευματικές μεταφορές και συγκεκριμένα με τις παραμέτρους και τους περιορισμούς που υπάρχουν. Οι οδικές μεταφορές που πραγματοποιούνται μπορεί να έχουν ως τελικό προορισμό είτε κάποια περιοχή της Ελλάδας, είτε κάποια περιοχή του εξωτερικού. Για αυτές λοιπόν τις μεταφορές υπάρχουν οι ακόλουθοι παράμετροι:

- Δεν υπάρχει επιβάρυνση με τέλη κυκλοφορίας κατά την είσοδο των φορτηγών οχημάτων που πραγματοποιούν μεταφορές από την Ελλάδα προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την είσοδο τους σε άλλη χώρα, το ίδιο ισχύει βέβαια και στην περίπτωση μεταφορών από κάποια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Ελλάδα.
- Δεν επιτρέπεται η πραγματοποίηση μεταφορών εντός του Ελληνικού χώρου από φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσης που προέρχονται από άλλη χώρα, δηλαδή επιτρέπεται μεν μια μεταφορά από το εξωτερικό με προορισμό μια Ελληνική περιοχή αλλά απαγορεύεται να γίνει μια μεταφορά μέσω ενός ξένου φορτηγού δημοσίας χρήσης από μια Ελληνική περιοχή σε μια άλλη.

## **1.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

---

### **1.4.1 Γενικά**

Εκτός από το θεσμικό πλαίσιο, υπάρχει και το νομοθετικό πλαίσιο μέσω του οποίου διαμορφώνονται κάποιοι κανονισμοί σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές που αφορούν παράγοντες ζωτικής σημασίας όπως η στοιβασία και η συσκευασία.

### **1.4.2 Στοιβασία**

Ξεκινώντας με την στοιβασία, υπάρχουν δυο σημαντικές θέσεις σχετικά με το ποιος έχει την ευθύνη για την στοιβασία και σε ποιον χρεώνονται τα πιθανά σφάλματα που θα επιφέρουν ζημιά.

- Η κακή φόρτωση, στοιβασία, πρόσδεση και εκφόρτωση του φορτίου στο φορτηγό με αποτέλεσμα να επέλθει ζημιά στο φορτίο, υπάγεται στον αποστολέα ή στον παραλήπτη εφόσον έχουν αναλάβει την ευθύνη, διαφορετικά την ευθύνη της φορτώσεως, στοιβασίας και εκφορτώσεως του φορτίου φέρει ο μεταφορέας.
- Η κακή φόρτωση, στοιβασία, πρόσδεση υπό του αποστολέα. Κατά την περίπτωση αυτή υπάρχει υποχρέωση του μεταφορέα να σημειώσει τις τυχόν επιφυλάξεις του στο δελτίο παράδοσης. Αν ο μεταφορέας γνωρίζει ότι ο χειρισμός, φόρτωση, στοιβασία ή εκφόρτωση των πραγμάτων από τον παραλήπτη δεν είναι ενδεδειγμένη και παρόλα αυτά δεν σημειώνει τις αντιρρήσεις του στο δελτίο παράδοσης θεωρείται ότι το αποδέχεται.

### **1.4.3 Συσκευασία**

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα αναφερθούμε στους διακανονισμούς που έχουν οριστεί όσον αφορά τη συσκευασία. Οι συσκευασίες στα ταχέως κινούμενα καταναλωτικά αγαθά διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

- 1) **Πρωτογενής συσκευασία:** Η πρωτογενής συσκευασία είναι η συσκευασία που έρχεται σε επαφή με το άμεσα καταναλώμενο από τον τελικό παραλήπτη προϊόν. Είναι η συσκευασία μέσω της οποίας αγοράζει το προϊόν συνήθως ο καταναλωτής και πρέπει κυρίως να φέρει τα κάτωθι:
  - Να προστατεύει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του προϊόντος
  - Να προσελκύει
  - Να είναι χρηστική

- 2) **Δευτερογενής συσκευασία:** Δευτερογενή συσκευασία είναι η συσκευασία την οποία αγοράζουν συνήθως οι έμποροι και τα καταστήματα και περιέχει ένα συγκεκριμένο αριθμό πρωτογενών συσκευασιών, όπως κιβώτια. Στη δευτερογενή συσκευασία δίνεται βάση στην προστασία του προϊόντος από εξωτερικές επιδράσεις, στην προστασία της πρωτογενούς συσκευασίας από φθορές και χτυπήματα, στη σωστή αξιοποίηση των μέσων μεταφοράς και στη διευκόλυνση της πελατοποίησης ώστε να αποθηκεύονται τα προϊόντα με ασφάλεια.
- 3) **Τριτογενής συσκευασία:** Τριτογενής συσκευασία είναι η συσκευασία που περιλαμβάνει ένα σχετικά μεγάλο αριθμό προϊόντων σε μορφή δευτερογενούς συσκευασίας. Σε αυτό το είδος συσκευασίας στόχος είναι να επιτευχθεί η ασφαλής μεταφορά και αποθήκευση του τελικού κιβωτίου και να διευκολυνθεί η στοιβασία.

Αφού παρατέθηκαν ορισμένα στοιχεία για την διαδικασία της συσκευασίας πρέπει να προστεθεί ότι έχουν συμφωνηθεί και οι εξής διακανονισμοί ώστε να επιτυγχάνεται η όσο το δυνατόν ασφαλέστερη συσκευασία αλλά και στην περίπτωση που συμβεί κάποιο σφάλμα ποιος ευθύνεται για αυτό:

- Σε περίπτωση αλλοίωσης του φορτίου η ευθύνη καθιερώνεται στον αποστολέα για τις ζημιές εφόσον διαπιστωθεί ανακριβής σήμανση των στοιχείων του δελτίου παραδόσεως. Ο μεταφορέας αντιστοίχως κατά την έκδοση του δελτίου παραδόσεως οφείλει να ελέγχει την ακρίβεια των στοιχείων, καθώς και την κατάσταση των πραγμάτων και της συσκευασίας τους και να καταχωρεί τις τυχόν επιφυλάξεις του.
- Μια άλλη υποχρέωση του αποστολέα είναι η καλή συσκευασία των πραγμάτων. Αν η συσκευασία τους είναι ελαττωματική, τότε ο αποστολέας ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για βλάβες προς πρόσωπα, εξοπλισμό ή προς άλλα εμπορεύματα, καθώς και για οποιαδήποτε έξοδα οφειλόμενα στην ελαττωματική συσκευασία, εφόσον το ελάττωμα δεν ήταν εμφανές ή γνωστό στον μεταφορέα.



**Στοιβασία**



**Συσκευασία**

## **1.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

---

### **1.5.1 Γενικά**

Σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιούνται 1.300.000 τροχαία ατυχήματα ετησίως από τα οποία προκαλούνται κατά μέσο όρο 43.000 θάνατοι και 1.700.000 τραυματισμοί. Οι αίτιες από τις οποίες προκαλούνται τα ατυχήματα είναι πολλές και ποικίλες αλλά οι σημαντικότερες από αυτές είναι σύμφωνα με τις στατιστικές η υψηλή ταχύτητα η κατανάλωση αλκοόλ η κούραση η οδήγηση χωρίς ζώνη ή κράνος καθώς και η κακή οδική συμπεριφορά των οδηγών γενικότερα.

Ο στόχος που τέθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η μείωση του αριθμού των τροχαίων κατά 50% μέσα σε μια δεκαετία. Προς το παρόν φαίνεται να έχει καλά αποτελέσματα, αλλά σύμφωνα με το πλάνο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν βλέψεις για ακόμα καλύτερα αποτελέσματα. Ωστόσο για να γίνει αυτό πρέπει να γίνουν κάποιες ενέργειες, ορισμένες από αυτές αφορούν το ζήτημα των μεταφορών.

### **1.5.2 Μέτρα και αποφάσεις για την ασφαλή μεταφορά φορτίων σύμφωνα με την ΕΟΚ 3820/85**

Ακολούθως παρατίθενται ορισμένα από τα μέτρα και αποφάσεις που ψηφίστηκαν με σκοπό να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ασφάλειας στις μεταφορές φορτίων. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85 παρέχει ένα κοινό σύνολο κοινοτικών κανόνων για τον μέγιστο αριθμό καθημερινού χρόνου οδήγησης και οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο καθώς επίσης και καθημερινές και εβδομαδιαίες ελάχιστες περιόδους ξεκούρασης για όλους τους οδηγούς των οχημάτων οδικών μεταφορών και μεταφοράς επιβατών, εκτός από διευκρινισμένες εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις ακόλουθες γενικές διατάξεις:

- Ορισμοί του χρόνου απασχόλησης:
  - α) Μέγιστος χρόνος απασχόλησης ανά εβδομάδα 48 ώρες.
  - β) Διαλείμματα: Συνίσταται να μην λαμβάνει χώρα συνεχόμενη απασχόληση πάνω από 6 ώρες χωρίς διάλειμμα 30 λεπτών.



- Ορισμοί των περιόδων διαθεσιμότητας.
- Ορισμοί της τοποθεσίας της εργασίας των αυτοαπασχολούμενων οδηγών.
- Ορισμοί της εργασίας την νύχτα:
  - α) Εργασία το βράδυ όχι περισσότερο από 10 ώρες απασχόλησης το 24ωρο.

### **1.5.3 Η εκπαίδευση των μεταφορέων**

Η εκπαίδευση των οδηγών και ακόμα περισσότερο των μεταφορέων είναι κατά κύριο λόγο ένας ακόμα παράγοντας που πρέπει να βελτιωθεί διότι όσο πιο εξειδικευμένος είναι ο μεταφορέας τόσο καλύτερα θα μπορέσει να ανταπεξέλθει σε δύσκολες καταστάσεις. Το περιεχόμενο της εκπαίδευσης είναι το εξής:

- Γνώση για την κατασκευή και τα κύρια μέρη ενός οχήματος.
- Γενικές γνώσεις για τις μεταφορές καθώς και για τις διοικητικές διαδικασίες.
- Εμπειρία σχετικά με την μεταφορά προϊόντων ή την οδήγηση επιβατικών οχημάτων.

### **1.5.4 Διαδικασία επιβολής μέτρων για την εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών**

Λόγω του γεγονότος ότι πολλά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν κατάφεραν να εναρμονιστούν σωστά με την πολιτική που αποφασίστηκε να εφαρμοστεί έτσι ώστε να επιτευχθούν οι δύσκολοι στόχοι που τέθηκαν, όπως για παράδειγμα της καλής εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης των επαγγελματιών οδηγών, ακολουθήθηκε μια διαδικασία επιβολής κάποιων μέτρων τα οποία και ακολουθούν παρακάτω:

- 1) Να αυξήσει τον αριθμό των ελέγχων που πραγματοποιούνται στο οδικό δίκτυο και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων.
- 2) Να βελτιώσει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς με την αρτιότερη εκπαίδευση του αρμόδιου προσωπικού που διενεργεί τους ελέγχους.

## 1.6 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

---

### 1.6.1 Ανάλυση κριτηρίων

Όπως σε όλες τις επιχειρήσεις έτσι και στις μεταφορικές εταιρίες υπάρχουν διάφορα κριτήρια τα οποία λαμβάνουν υπόψη τους οι ιδιοκτήτες προκειμένου να αγοράσουν τον όσο το δυνατό καταλληλότερο εξοπλισμό (στην προκειμένη περίπτωση φορτηγά) για την επιχείρησή τους, ώστε μελλοντικά να έχουν επιτύχει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Μερικά από αυτά είναι τα ακόλουθα:

- **Κόστος αγοράς:** Ένας από τους πρωταρχικούς παράγοντες επιλογής ενός κατάλληλου φορτηγού είναι το κόστος απόκτησης του. Ειδικότερα τα τελευταία χρόνια εν μέσω κρίσης οι περισσότεροι επαγγελματίες στρέφονται στη αγορά φορτηγών με όσο το δυνατόν χαμηλότερες τιμές ή σε αγορά μεταχειρισμένων φορτηγών από το εξωτερικό.
- **Αξιοπιστία-φήμη :** Εκτός από το κόστος αγοράς ενός φορτηγού σημαντικό κριτήριο απόκτησης του είναι και η αξιοπιστία του. Αξιοπιστία ενός οχήματος ορίζεται από το κατά πόσο τα ήδη υπάρχοντα φορτηγά στην αγορά εργασίας είναι λειτουργικά (πλήθος ζημιών, κατανάλωση κτλ). Αυτό επιτυγχάνεται με έρευνα αγοράς απο την οποία προκύπτουν ασφαλείς συμπεράσματα για την τελική επιλογή του ιδιοκτήτη-εταιρίας.
- **Κόστος συντήρησης-διαθεσιμότητα ανταλλακτικών:** Ένας πιο μακροπρόθεσμος παράγοντας για την επιλογή ενός φορτηγού είναι το κόστος συντήρησης. Τα επαγγελματικά οχήματα διανύουν εκατοντάδες χιλιόμετρα ανά έτος, κατά συνέπεια χρειάζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα συντήρηση. Έτσι, σε περίπτωση κάποιας βλάβης εξετάζεται η άμεση διαθεσιμότητα ανταλλακτικών καθώς και το κόστος αυτών.
- **Ευελιξία εξοπλισμού:** Όπως είναι λογικό κάθε επιχείρηση έχει διαφορετικά κανάλια διανομής. Για το λόγο αυτό λοιπόν ο εκάστοτε ιδιοκτήτης-εταιρία θα πρέπει να εξετάζει τα σημεία παράδοσης των εμπορευμάτων τους για τυχόν περιορισμούς, δυσκολίες πρόσβασης έτσι ώστε να επιλέξει το κατάλληλο μέγεθος των φορτηγών που θα καλύπτουν κάθε ανάγκη που θα τους προκύψει στο μέλλον.
- **Μέγεθος παραγγελιών:** Σε αυτήν την κατηγορία μπορούμε να εστιάσουμε σε δυο διαφορετικούς άξονες: Ο πρώτος είναι η κυριολεκτική σημασία της έννοιας μέγεθος. Σε αυτήν την περίπτωση ο ιδιοκτήτης-εταιρία θα πρέπει να εστιάσει στο τι μέγεθος, όγκο, πλάτος έχουν τα φόρτια τα οποία συνήθως μεταφέρει, έτσι ώστε να γίνει και η αντίστοιχη επιλογή φορτηγών. Ο δεύτερος άξονας είναι η μεταφορική σημασία της έννοιας μέγεθος. Σε αυτήν την περίπτωση ο ιδιοκτήτης της εταιρίας θα πρέπει να προβλέψει τις μελλοντικές ανάγκες της αγοράς έτσι ώστε να καταλήξει στο σωστό αριθμό

των φορτηγών οχημάτων τα οποία θα πρέπει να προμηθευτεί ώστε να ανταποκριθεί σε όποιες συνθήκες προκύψουν.

## **1.7. ΚΑΝΑΛΙΑ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ**

---

### **1.7.1 Γενικά**

Σε αυτό το σημείο θα εξετάσουμε ένα από τους πιο βασικούς άξονες για την ομαλή λειτουργία μιας υγιούς επιχείρησης, που δεν είναι άλλος από το προσωπικό εργασίας. Όσο προηγμένης τεχνολογίας εξοπλισμό και αν έχει μια επιχείρηση, όσο οργάνωνες εγκαταστάσεις και αν διαθέτει, εάν το προσωπικό εργασίας της δεν έχει επιλεγεί με τα σωστά κριτήρια καταλληλότητας η δυσλειτουργία της επιχειρήσεις θεωρείται δεδομένη. Επιπροσθέτως, θα γίνει αναφορά και ανάλυση στα σωστά κανάλια αναζήτησης προσωπικού καθώς και στις συνηθέστερες μεθόδους πρόσληψης προσωπικού.

### **1.7.2. Ανάλυση καναλιών αναζήτησης προσωπικού**

- **Συστάσεις από συναδέλφους:** Σε αυτήν την περίπτωση ο εργοδότης κατόπιν από μια θετική εισήγηση συναδέλφου του προωθεί το συγκεκριμένο άτομο στο επόμενο στάδιο της συνέντευξης. Αποτελεί το σημαντικότερο τρόπο εξεύρεσης προσωπικού, χρησιμοποιείται ομοιόμορφα από όλες τις επιχειρήσεις και συνήθως έχει θετικά αποτελέσματα.
- **Αγγελίες σε εφημερίδες:** Οι αγγελίες σε εφημερίδες αποτελούν εξίσου σημαντικό κανάλι εύρεσης προσωπικού και αυτό γιατί χρησιμοποιείται ανεξάρτητα από την έδρα, την ηλικία, την γεωγραφική εμβέλεια, και των αριθμό των περιοχών απασχόλησης των επιχειρήσεων. Είθιστα από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις η τάση να χρησιμοποιείται αυτή η μέθοδος.
- **Χρήση διαδικτύου:** Σε αυτήν την περίπτωση οι αγγελίες για αναζήτηση προσωπικού προωθούνται με την βοήθεια του διαδικτύου. Συνήθως χρησιμοποιείται από επιχειρήσεις πολύ μεγάλης γεωγραφικής εμβέλειας.
- **Ο.Α.Ε.Δ:** Ο Ο.Α.Ε.Δ με την σειρά του ανήκει στα κανάλια αναζήτησης προσωπικού, χρησιμοποιείται περισσότερο από επιχειρήσεις της επαρχίας, καθώς και από μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις. Θετικό της διαδικασίας πρόσληψης μέσω Ο.Α.Ε.Δ είναι η μερική κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών για κάποιο χρονικό διάστημα, ενώ μειονέκτημα αποτελεί ο περιορισμένος αριθμός επιλογής προσωπικού.

## 1.8. ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

---

### 1.8.1 Ανάλυση μεθόδων επιλογής προσωπικού:

- **Προσωπική συνέντευξη:** Σε αυτήν την περίπτωση γίνονται στους ενδιαφερόμενους από τον υπεύθυνο προσωπικού ή από τον ίδιο τον διευθυντή της επιχείρησης διάφορες ερωτήσεις πάσης φύσεως και κατόπιν αποφασίζεται η καταλληλότητα ή μη του ενδιαφερόμενου. Η συγκεκριμένη μέθοδος είναι η πιο δημοφιλής και χρησιμοποιείται από την συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων.
- **Αξιολόγηση βιογραφικού:** Η αξιολόγηση βιογραφικού είναι παρόμοια περίπτωση με την προσωπική συνέντευξη καθώς και εκεί εξετάζονται τα βιογραφικά των ενδιαφερόμενων από κάποιες ειδικές επιτροπές ανάλογα τη φύση και τις ανάγκες της επιχείρησης και κατόπιν αποφασίζεται η πρόσληψη των κατάλληλων ατόμων.
- **Δοκιμαστική εργασία:** Στην προκειμένη περίπτωση τα άτομα μπαίνουν στην διαδικασία να εργαστούν για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στην επιχείρηση που αναζητά προσωπικό και κατόπιν ανάλογα με τα ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα του ενδιαφερόμενου αποφασίζεται αν θα τον προσλάβουν ή όχι. Η συγκεκριμένη επιλογή προσωπικού είθισται από μικρότερες επιχειρήσεις με μικρότερο αριθμό εργαζομένων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **2.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

---

#### **2.1.1 Εισαγωγή**

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη ενός θεωρητικού υπόβαθρου σε τρεις διαδικασίες που αφορούν την ομαλή λειτουργία μιας μεταφορικής εταιρίας. Οι δυο που ανήκουν στο εκτελεστικό κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η μεταφορά και η αποθήκευση και η τρίτη αφορά την τιμολόγηση των υπηρεσιών.

Ειδικότερα, όσον αφορά στη διαδικασία της μεταφοράς παρουσιάζεται ένα γενικό πλαίσιο οργάνωσης και χαρακτηριστικών των αστικών μεταφορών. Στην περίπτωση της διαδικασίας της αποθήκευσης γίνεται αναφορά σε βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την διαδικασία της αποθήκευσης. Όσον αφορά την τιμολόγηση αναλύονται οι τιμολογιακές μέθοδοι οι οποίες είθισται να χρησιμοποιούν οι εταιρίες ώστε να θέτουν τις σωστές τιμές οι επιχειρήσεις τους.

#### **2.1.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΜΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ**

---

##### **2.1.2.1 Ανάλυση παραγόντων**

Ο κλάδος των οδικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη αστάθεια και γρήγορες μεταβολές στα δεδομένα. Επομένως όσο καλύτερα διαχειριστεί μια επιχείρηση τις πληροφορίες που έχει τόσο πιο έτοιμη θα είναι να αντιμετωπίσει τις διάφορες προκλήσεις. Μια μεταφορική εταιρία θα πρέπει να γνωρίζει ανά πασά στιγμή:

- Ποιά προϊόντα διακινούνται κάθε στιγμή.
- Ποιό το πλήθος των διαθέσιμων μέσων που μπορούν να αξιοποιηθούν για κάποια εργασία.
- Που ακριβώς βρίσκεται το κάθε όχημα κατά την διάρκεια πραγματοποίησης της μεταφοράς.
- Πόση ώρα απαιτείται για να φτάσει στον προορισμό του.
- Τι πιθανά εμπόδια θα συναντήσει.
- Ποιές εναλλακτικές διαδρομές μπορεί να ακολουθήσει.
- Ποιές εναλλακτικές λύσεις υπάρχουν σε ιδιαίτερα έκτακτες ανάγκες όπως απώλεια φορτίου, δρομολογίου, ατύχημα.

### **2.1.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΟΛΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

---

Το υποσύστημα παρακολούθησης και διαχείρισης του στόλου οχημάτων της εταιρίας επιτρέπει την ομαδοποίηση και την καταγραφή όλων των λειτουργικών εξόδων, που αφορούν την διαχείριση του στόλου οχημάτων. Η παρακολούθηση και η υπενθύμιση όλων των υποχρεώσεων των μεταφορικών μέσων (ΚΤΕΟ, ασφάλειες, συντήρηση), η κατάρτιση του προϋπολογισμού των λειτουργικών εξόδων στην αρχή κάθε διαχειριστικής περιόδου και η σύγκριση των προϋπολογισμένων λειτουργικών δαπανών με τις πραγματικές δαπάνες.

Τέλος, η δυνατότητα εξαγωγής σημαντικών συμπερασμάτων γύρω από την οικονομική και λειτουργική χρήση των υπαρχόντων μεταφορικών μέσων αποτελούν μερικές από τις λειτουργίες που πρέπει καλύπτει ένα σύστημα διαχείρισης στόλου οχημάτων.

### **2.1.4 ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

---

#### **2.1.4.1 Ανάλυση στοιχείων**

Κεντρική θέση στα συστατικά για την επιτυχή οργάνωση και διαχείριση των μεταφορών έχουν τρία βασικά στοιχεία: η Δρομολόγηση των οχημάτων, ο Προγραμματισμός δρομολογίων των οχημάτων και η Αναδρομολόγηση των αποστολών των φορτίων. Αναλυτικότερα:

- 1. Δρομολόγηση οχημάτων:** Η ποσότητα του χρόνου κατά τον οποίο τα αγαθά βρίσκονται στη φάση της μεταφοράς αντικατοπτρίζει τον αριθμό των φορτίων που πρέπει να παραδοθούν από ένα όχημα μέσα σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα καθώς και το συνολικό κόστος μεταφοράς όλων των φορτίων αυτών. Προκειμένου να μειωθεί το κόστος αυτό, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την εξυπηρέτηση των πελατών, είναι κρίσιμη η εύρεση των βέλτιστων διαδρομών που θα πρέπει να ακολουθήσει ένα όχημα μέσα από το δίκτυο των πιθανών διαδρομών.

**2. Προγραμματισμός δρομολογίων των οχημάτων:** Ο προγραμματισμός δρομολογίων των οχημάτων αποτελεί μια επέκταση του προβλήματος της δρομολόγησης οχημάτων. Χειρίζεται καθημερινά ζητήματα υψηλότερου βαθμού κατακερματισμού των δραστηριοτήτων όπως α) κάθε στάση μπορεί να περιλαμβάνει την φόρτωση και την εκφόρτωση κάποιου εμπορεύματος β) πολλαπλά οχήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν, με διαφορετικούς περιορισμούς δυναμικότητας τόσο σε επίπεδο βάρους όσο και όγκου γ) οι πελάτες μπορεί να επιτρέπουν την φόρτωση ή εκφόρτωση μόνο ορισμένες στιγμές της ημέρας δ) οι φορτώσεις μπορεί να επιτρέπονται σε μια διαδρομή, μόνο αν έχουν εκτελεστεί όλες οι παραδόσεις ε) οι οδηγοί δικαιούνται να κάνουν διάλειμμα μόνο σε ορισμένης χρονικής στιγμές της ημέρας. Όπως είναι προφανές οι περιορισμοί αυτοί προσθέτουν ένα σημαντικό βαθμό πολυπλοκότητας στο πρόβλημα. Αν λοιπόν, τα γεγονότα αυτά μπορούν να προβλεφθούν και να ενσωματωθούν πριν τα φορτηγά φύγουν από την αφετηρία της διαδρομής τους μπορεί να σχεδιαστεί μια βέλτιστη διαδρομή.

**3. Αναδρομολόγηση των αποστολών των φορτίων:** Με βάση την ανωτέρω περιγραφή, αν το πρόγραμμα παραδόσεων ενός φορτηγού έχει ανατραπεί από ένα απρόβλεπτο παράγοντα, όπως μηχανική βλάβη, ή έλλειψη παραθύρου παράδοσης, τα κεντρικά γραφεία στέλνουν ένα φορτηγό να παραλάβει τα αγαθά και συνδυάζουν τα προγράμματα παράδοσης των δυο προκειμένου να εξυπηρετήσουν και να ικανοποιήσουν όλους τους πελάτες. Κατά συνέπεια κρίσιμα ερωτήματα για μια εταιρία κατόπιν ενός τέτοιου γεγονότος είναι για παράδειγμα: Ποιο φορτηγό πρέπει να στείλουν σε βοήθεια του πρώτου; ποιο αποτελεί την αποδοτικότερη επιλογή λαμβάνοντας υπόψη τη θέση του την συγκεκριμένη χρονική στιγμή καθώς και την δυναμικότητα του και την επιτακτικότητα των παραδόσεων του; Μπορούν όλες αυτές οι αποφάσεις να ληφθούν και να μεταδοθούν στο φορτηγό έγκαιρα και με κατανοητό τρόπο ώστε να ελαχιστοποιηθεί η επίπτωση που θα έχει το απρόβλεπτο; Αυτά είναι τα αληθινά δυναμικά προβλήματα που συμβαίνουν σε πραγματικό χρόνο και αντιμετωπίζονται καθημερινά από την εκτελεστική διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

### **2.1.5 ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ**

Το σύστημα δρομολόγησης παραγγελιών καλύπτει όλες τις διαχειριστικές ανάγκες στο χώρο του προγραμματισμού δρομολογίων και διανομών. Το σύστημα δρομολόγησης παραγγελιών πρέπει να λειτουργεί σε δυο φάσεις, της αυτόματης και της χειροκίνητης δρομολόγησης. Η αυτόματη δρομολόγηση δημιουργεί τη βέλτιστη πρόταση δρομολόγησης την οποία ο δρομολογητής θα πρέπει να μπορεί να τροποποιήσει και να οριστικοποιήσει μέσα σε ελάχιστο χρόνο χρησιμοποιώντας τη λειτουργία της χειροκίνητης δρομολόγησης. Η αυτόματη δρομολόγηση λαμβάνει υπόψη όλους τους περιορισμούς ενός πραγματικού προβλήματος όπως για παράδειγμα διαθέσιμα μεταφορικά μέσα, ωφέλιμους όγκους και βάρη φορτηγών, ημερομηνίες παράδοσης παραγγελιών, όγκους και βάρη παραγγελιών, επείγουσες παραγγελίες, μέγιστο αριθμό παραγγελιών και σημείων παράδοσης ανά διαδρομή, τοπικές παραγγελίες μέσω πρακτορείων.

Εν κατακλείδι η αποδοτικότερη εφαρμογή ενός σύγχρονου συστήματος δρομολόγησης επιτυγχάνεται με την καλύτερη αξιοποίηση των χρησιμοποιούμενων μεταφορικών μέσων, με την ελαχιστοποίηση του αριθμού των δρομολογίων, με την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών, με την μείωση του μεταφορικού κόστους, με την άμεση απόκριση σε επείγουσες παραγγελίες και τέλος με την μείωση του χρόνου παράδοσης παραγγελιών.



### 2.1.6 ΚΑΝΟΝΕΣ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ

---

Παρότι δεν είναι πάντα εφικτό να δημιουργηθούν βέλτιστες δρομολογήσεις κυρίως λόγω τυχαίων γεγονότων όπως για παράδειγμα μηχανική βλάβη, παρόλα αυτά υπάρχουν κάποιοι κανόνες που μπορούν να ακολουθηθούν για την δημιουργία αρτιότερων διαδρομών και προγραμμάτων διανομής. Πιο συγκεκριμένα:

- Η φόρτωση των οχημάτων πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε τα εμπορεύματα που θα διανεμηθούν σε διπλανά σημεία να βρίσκονται στην πλησιέστερη απόσταση μεταξύ τους.
- Τα δρομολόγια θα πρέπει να ξεκινούν από τα πιο μακρινά σε απόσταση σε σχέση με το κέντρο διανομής σημεία παράδοσης.
- Το σύνολο των σημείων παράδοσης κάθε εβδομάδας θα πρέπει να κατακερματίζονται σε μικρότερα καθημερινά υποσύνολα που θα περιέχουν σημεία παράδοσης τα οποία να σχηματίζουν ένα βέλτιστο δρομολόγιο.
- Η σειρά επίσκεψης των σημείων διανομής θα πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε καμία πορεία να μην διασταυρώνεται με άλλη.
- Τα πιο αποδοτικά δρομολόγια δημιουργούνται λαμβάνοντας υπόψη αρχικά κατά την δρομολόγηση τα μεγαλύτερα σε ωφέλιμο όγκο φορτηγά.
- Οι παραλαβές προϊόντων πρέπει να αναμιγνύονται με τις διανομές και να μην διεκπεραιώνονται στο τέλος του ημερήσιου δρομολογίου.
- Όταν ένα σημείο διανομής βρίσκεται πολύ μακριά από οποιοδήποτε ημερήσιο δρομολόγιο ή τα προϊόντα τα οποία πρέπει να διανεμηθούν δεν είναι πολλά, είναι καλύτερο να χρησιμοποιούνται αλλά μέσα διανομής και να παραμένει αδιάλειπτο το βασικό δρομολόγιο του κυρίως φορτηγού.

### 2.1.7 ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΙΑΝΟΜΩΝ

---

Παρότι τα θέματα που σχετίζονται με τις μεταφορές είναι ποικίλα και μπορούν να αναπτυχθούν αρκετά, ο βασικός σκοπός αυτής της αναφοράς, όσο αφορά τις μεταφορές, είναι η επικέντρωση του ενδιαφέροντος σε θέματα που έχουν να κάνουν με τις οδικές μεταφορές και πιο συγκεκριμένα με τις αστικές διανομές. Μιλώντας γενικά μπορούμε να πούμε πως υπάρχουν στις μέρες μας δυο ειδή διανομών: α) οι κλασικές διανομές-παραδόσεις όπου έχουν καθοριστεί από την αρχή τα μέρη παράδοσης και β) οι Ex Van πωλήσεις όπου οι πωλήσεις-παραδόσεις δεν είναι προκαθορισμένες. Παρακάτω αναλύονται αυτές οι περιπτώσεις και παρουσιάζονται τα αντίστοιχα προβλήματα τους.

**1. Στατική παράδοση:** Συνήθως οι επιχειρήσεις παράγωγης προϊόντων καθώς και οι μεταφορικές επιχειρήσεις, για να παραδώσουν αποτελεσματικά τα εμπορεύματα τους σχεδιάζουν ένα καθημερινό προγραμματισμό διαδρομών των φορτηγών, ο οποίος είναι βασισμένος σε διαφορετικές παραμέτρους. Αυτές είναι, η γεωγραφική περιοχή των παραδόσεων, η προκαθορισμένη ώρα παράδοσης και ο τύπος του πελάτη. Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν διαταραχές, η παράδοση των προϊόντων μπορεί να ολοκληρωθεί επιτυχώς χωρίς οποιαδήποτε ανάγκη και το προσωπικό παράδοσης να επικοινωνήσει με την κεντρική αποθήκη εμπορευμάτων για οποιαδήποτε περεταίρω καθοδήγηση. Εντούτοις είναι σύνηθες διάφορα απρόβλεπτα γεγονότα να εμφανίζονται κατά την διάρκεια των διαδικασιών παράδοσης. Τα τυπικά χαρακτηριστικά προβλήματα είναι τα ακόλουθα:

- **Καθυστερήσεις στους χρόνους παράδοσης:** Οφείλονται κυρίως, στις συμφορήσεις κυκλοφορίας ή στις υπερφορτώσεις των αποθηκών στα σημεία των πωλήσεων.
- **Απροσδόκητη ανάγκη για αντίστροφες διαδικασίες ανεφοδιασμού:** Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις στις οποίες οι πελάτες επιστρέφουν είτε τα αγαθά που δεν είναι κατάλληλα είτε διάφορες συσκευασίες όπως για παράδειγμα παλέτες με αποτέλεσμα τα φορτηγά να μην έχουν αρκετό χώρο αποθήκευσης ώστε να ανταποκριθούν σε αυτά τα αιτήματα.

**2. Ex Van πωλήσεις:** Σήμερα πολλές επιχειρήσεις λειτουργούν τις ex van πωλήσεις. Σε αυτήν την περίπτωση, ένα φορτηγό λειτουργεί και είναι αρμόδιο για τις παραδόσεις σε μια συγκεκριμένη περιοχή μιας πόλης με προκαθορισμένα η όχι σημεία πώλησης. Οι οδηγοί παράδοσης επισκέπτονται αυτά τα σημεία πωλήσεων τα οποία μπορεί να ανήκουν είτε στην επιχείρηση, είτε στον οδηγό. Στην πρώτη περίπτωση ο οδηγός είναι μέλος του προσωπικού της επιχείρησης ενώ στη δεύτερη είναι ο ίδιος ο επιχειρηματίας. Τα συνηθέστερα προβλήματα των ex van πωλήσεων είναι τα ακόλουθα:

- **Αβεβαιότητα σε διάφορες παραμέτρους:** Αυτό το πρόβλημα αυξάνει τα σημαντικά ζητήματα στον τομέα του προγραμματισμού. Παραδείγματος χάριν, υποθέτουμε ότι ένα φορτηγό έχει διαθέσει ολόκληρο το απόθεμα του στα δυο πρώτα σημεία πώλησης που είχαν απροσδόκητα υψηλή ζήτηση. Για να καλυφθούν οι ανάγκες των υπολοίπων πελατών ένα άλλο φορτηγό πρέπει να βρεθεί με περίσσεια προϊόντων που θα μπορέσει να εκπληρώσει τις ανάγκες αυτές.
- **Ανάγκη φορτηγού για επικοινωνία με τα κεντρικά συστήματα της επιχείρησης:** Η ανάγκη του φορτηγού για επικοινωνία με τα κεντρικά συστήματα της επιχείρησης είναι ορισμένες φορές επιτακτική διότι πρέπει να υποστηριχθούν οι διαδικασίες έλεγχου αποθεμάτων, οι επιστροφές αγαθών, τα τιμολόγια κτλ. Αυτό το πρόβλημα προκύπτει στα ζητήματα προγραμματισμού καθώς επίσης στα ζητήματα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ φορτηγού παράδοσης και κεντρικού συστήματος.

## **2.1.8 ΟΙ ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

---

### **2.1.8.1 Χρησιμότητα νέων τεχνολογιών**

Οι εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς λειτουργούν περισσότερο βάσει της εμπειρίας και χρησιμοποιούν κάποιου είδους λογισμικό μόνο σε περιορισμένο βαθμό. Σύμφωνα με αποτέλεσμα πανευρωπαϊκών ερευνών, το 30% των φορτηγών κυκλοφορούν άδεια, το 56% μισογεμάτα, και μόνο το 14% αχούν πληρότητας. Η πληρότητα όμως των φορτηγών είναι αποκλειστικά θέμα πληροφορίας. Η πληροφορία του συνδυασμού φορτίων διαφορετικών εταιριών σε συνδυασμό με εργαλεία αυτόματου υπολογισμού του κόστους και ανάλυσης όλων των δεδομένων προσφέρει την βέλτιστη λύση. Όπως θα δούμε παρακάτω αυτές οι δυνατότητες προσφέρονται στις εταιρίες μέσω των πληροφοριακών συστημάτων και με τη χρήση νέων τεχνολογιών στις μεταφορές.

Ένα πληροφοριακό σύστημα μεταφορών προσφέρει την δυνατότητα προσδιορισμού της γεωγραφικής θέσης επικοινωνίας και ανάλυσης της απόδοσης των φορτηγών του δικτύου διανομής προϊόντων. Ενσωματώνει διαδικασίες όπως η διαχείριση σχεσιακών βάσεων δεδομένων, εφαρμογές πελάτη εξυπηρετητή, και δημιουργία ασύρματων δικτύων ευρέως πεδίου. Κάθε αυτοκίνητο της εταιρίας συνδέεται στο δίκτυο, επικοινωνεί και παρακολουθείται για όλες τις εργασίες που διεκπεραιώνει σε πραγματικό χρόνο. Η θέση κάθε οχήματος αναπαριστάται γραφικά στο κεντρικό σύστημα και παρέχονται πληροφορίες για την κατάσταση του φορτίου, την κατεύθυνση του, και την ταχύτητα του. Γίνεται ανταλλαγή μηνυμάτων από τους οδηγούς όπου καταγράφονται όλες οι πληροφορίες για τα δρομολόγια τις οποίες επεξεργάζεται το κεντρικό μηχανογραφικό σύστημα. Βάσει των πληροφοριών που συλλέγονται από κάθε δρομολόγιο μπορούν να ελεγχθούν οι λόγοι τυχών καθυστερήσεων, οι αποστάσεις που διανύθηκαν, οι χρόνοι παράδοσης και γενικότερα να γίνει μέτρηση της απόδοσης του δικτύου διανομής.

Η χρήση ενός τέτοιου συστήματος δίνει την δυνατότητα παρακολούθησης και λήψης αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο στην περίπτωση απρόσμενων συμβάντων κατά την διάρκεια των διανομών, όπως για παράδειγμα μοπιλιάρισμα που έχει ως αποτέλεσμα να χαθούν τα χρονικά παράθυρα παράδοσης.

Έτσι επιτυγχάνεται βέλτιστη προσαρμογή σε πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των διανομών καθώς μπορεί να επιτευχθεί σε πραγματικό χρόνο η αναδρομολόγηση των οχημάτων και η αναδιάρθρωση του προγράμματος διανομών.

Όλες αυτές οι δυνατότητες που δίνει η νέα τεχνολογία στις μεταφορικές εταιρίες γίνονται με την χρήση διαφόρων πληροφοριακών συστημάτων, ενδεικτικά αναφέρω ένα από τα πιο γνωστά και χρήσιμα που εξειδικεύεται στον αυτόματο εντοπισμό γεωγραφικών συντεταγμένων. Συστήματα εντοπισμού υπάρχουν πολλά, αλλά στην συγκεκριμένη περίπτωση αυτό που χρειάζεται μια εταιρία μεταφορών είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα που θα έχει την δυνατότητα να εντοπίζει τις κινήσεις μεγάλου αριθμού φορτηγών, σε μετακινήσεις ακόμα και έκτος συνόρων.

Συνήθως στα οχήματα εγκαθίσταται ένα τερματικό GPS (Global Positioning System) το οποίο επικοινωνεί σε τακτική βάση με δορυφόρους του συστήματος ανταλλάσσοντας πληροφορίες με τη βάση για την θέση του οχήματος ανά πάσα στιγμή καθώς και άλλα στοιχεία που ενδιαφέρουν την εταιρία. Επίσης μπορεί να παρέχει την δυνατότητα για επεξεργασία δεδομένων όπως οι καιρικές συνθήκες, η κυκλοφοριακή κίνηση, απρόοπτα κατά την πορεία που πρόκειται να ακολουθήσει κάποιο φορτηγό και επομένως να προτείνει πιθανές εναλλακτικές λύσεις. Για να υλοποιηθεί μια τέτοια εφαρμογή χρειάζεται συνεχής ενημέρωση για τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε σημείο από μετεωρολογικές πηγές, πιθανώς από την τροχαία ή τον κατάλληλο φορέα κάθε χώρας που γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τις συνθήκες που επικρατούν σε κάθε σημείο που πρόκειται να ακολουθήσει το φορτηγό. Επιπλέον, στοιχεία από μια βάση δεδομένων που θα περιέχει χάρτες με τους δρόμους και τα δρομολόγια των περιοχών που ενδιαφέρουν την επιχείρηση.

### **2.1.9 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΠΑΛΕΩΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ**

---

Ένα άλλο χαρακτηριστικό των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο πεπαλαιωμένος στόλος των φορτηγών. Ο πεπαλαιωμένος στόλος των φορτηγών έχει τις επιδράσεις του τόσο στην ασφαλή μεταφορά και στον σωστό χρόνο παράδοσης, όσο και στο κοστολόγιο της μεταφοράς.

Οι υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης κατόρθωσαν να έχουν ένα σύγχρονο ανανεωμένο στόλο, που χρησιμοποιεί από χώρα σε χώρα από 80% έως 95% φορτηγά νέας τεχνολογίας. Αυτό το αποτέλεσμα επετεύχθη μέσα από τους υποχρεωτικούς σκληρούς ελέγχους των μεταφορικών μέσων, καθώς και με κίνητρα χρηματοδοτήσεων leasing άλλα και με τα χαμηλά επιτόκια που είχαν επί σειρά ετών.

Η Ελλάδα απέχει πολύ μακριά από τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών της μέσων καθώς χρησιμοποιεί αυτοκίνητα προδιαγραφών κυρίως EURO 1 και EURO 2 και πολύ ελάχιστα EURO 3. Η αντικατάσταση του στόλου των φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης στην Ελλάδα γίνεται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 90% από μεταχειρισμένα Ευρωπαϊκά αυτοκίνητα. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνέτειναν επίσης τα υψηλά επιτόκια των χρηματοδοτήσεων και η ανυπαρξία επιχορηγούμενων προγραμμάτων για τον κλάδο της μεταφοράς.

### **2.1.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

---

Συμπερασματικά, η διαδικασία της μεταφοράς και ειδικότερα αυτή των αστικών διανομών αποτελεί συνιστώσα ζωτικής σημασίας στο σχεδιασμό και τη διαχείριση μιας υγιούς εταιρίας μεταφορών. Παρόλα αυτά αν υλοποιηθούν οι συγκεκριμένοι παράγοντες που παρουσιάστηκαν παραπάνω μπορούν να δημιουργηθούν αρτιότερες διαδρομές και προγράμματα διανομής, παρότι η βέλτιστη δρομολόγηση δεν είναι πάντα εφικτή κυρίως λόγω τυχαίων γεγονότων που μπορεί να λάβουν χώρα.

## 2.2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ

---

Η διαδικασία της αποθήκευσης αποτελεί ένα από τα βασικότερα συστατικά κάθε συστήματος logistics. Αυτό μπορεί να επιβεβαιωθεί από την ύπαρξη 750.000 αποθηκών (από μεγάλες εμπορευματικές αποθήκες με ειδικά συστήματα αποθήκευσης μέχρι άπλες αποθήκες που χρησιμοποιούνται για τις καθημερινές ανάγκες) σε όλο τον κόσμο. Η σημασία της αποθήκευσης προϊόντων έγκειται στην δυνατότητα προσφοράς βέλτιστης πελατειακής υποστήριξης, αφού κάθε ανάγκη ενός πελάτη μπορεί να εκπληρωθεί από το υπάρχον απόθεμα που βρίσκεται στις αποθήκες. Μια αποθήκη μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διαφορές χρήσεις, κυρίως όμως η λειτουργία της επικεντρώνεται στην αδιάλειπτη προμήθεια προϊόντων καθώς επίσης και στην διανομή των προϊόντων. Πιο συγκεκριμένα οι αποθήκες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να στηρίξουν την παράγωγή προϊόντων, τη μίξη και αποστολή προϊόντων που προέρχονται από διαφορετικές μονάδες παράγωγης σε ένα πελάτη, στον διαχωρισμό και την ταξινόμηση ενός μεγάλου φορτίου σε μικρότερα φορτία.

### 2.2.1 ΕΙΔΗ ΑΠΟΘΗΚΗΣ

---

Σε γενικές γραμμές, οι εταιρίες έχουν διάφορες επιλογές για την αποθήκευση προϊόντων. Τα βασικά είδη που αποτελούν επιλογές για κάθε εταιρία αναλύονται παρακάτω:

- 1) **Αποθήκη Cross Dockin:** Μια λύση αποθήκευσης είναι η λεγόμενη Cross Dockin. Στην προκειμένη περίπτωση η αποθήκη παίζει το ρόλο του κέντρου διανομής και μίξης προϊόντων. Τα προϊόντα φτάνουν σε μεγάλες παρτίδες και αμέσως κατακερματίζονται σε μικρότερες, αναμιγνύονται με άλλα προϊόντα και δημιουργούνται έτσι οι παραγγελίες των πελατών. Η παραγγελία περιέχει διάφορα προϊόντα σε μικρότερες συσκευασίες και αποστέλλονται άμεσα στους πελάτες.
- 2) **Αποθήκη 3PL:** Άλλη επιλογή αποτελεί η αποθήκευση προϊόντων σε 3PL (third party logistics) εταιρίες. Στις 3PL εταιρίες αναλαμβάνεται η φύλαξη και η διανομή των προϊόντων που εμπορεύεται μια εταιρία. Έτσι με αυτόν τον τρόπο η 3PL εταιρία επωμίζεται την υποχρέωση της σωστής διακίνησης των προϊόντων με την χρήση ειδικού εξοπλισμού (περονοφόρα, στόλο οχημάτων διανομής, πληροφοριακό σύστημα αποθήκευσης).
- 3) **Μισθωμένη ή ιδιόκτητη αποθήκη:** Άλλη μια επιλογή αποθήκευσης είναι η μίσθωση ενός αποθηκευτικού χώρου ή η ιδιόκτητη αποθήκη. Σε αυτήν την περίπτωση η ίδια η εταιρία πρέπει να δαπανήσει ένα ποσό για να εξοπλίσει ένα χώρο ή να ενοικιάσει έτοιμο αποθηκευτικό χώρο έτσι ώστε να στεγάσει τα αποθέματα των προϊόντων που διακινεί.

## 2.2.2 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΣΕ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΧΩΡΟ

---

Μια από τις βασικές αποφάσεις που πρέπει να πάρει μια εταιρία είναι για το αν θα αναπτύξει ιδιόκτητο χώρο για να αποθηκεύσει τα προϊόντα της ή αν θα δώσει την αποθήκευση και διανομή σε τρίτη εταιρία 3PL. Για να γίνει η τελική επιλογή θα πρέπει φυσικά να μελετηθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κάθε περίπτωσης. Η τελική απόφαση δεν είναι πάντα εύκολη και είναι διαφορετική για κάθε επιχείρηση ανάλογα με τις ανάγκες που έχει.

### 2.2.2.1 Αποθήκευση σε ιδιόκτητο χώρο- πλεονεκτήματα

Τα βασικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την αποθήκευση σε ιδιόκτητο χώρο είναι τα εξής:

- **Οικονομική αποθήκευση:** Η αποθήκευση σε ιδιόκτητο χώρο μπορεί πολλές φορές να αποβεί συμφέρουσα σε σχέση με την αποθήκευση σε 3PL. Υπολογίζεται μάλιστα πως το κόστος της διαδικασίας αποθήκευσης μπορεί να μειωθεί έως 10% αν η αποθήκη είναι με την κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή.
- **Ελαστικότητα:** Η αποθήκευση σε ιδιόκτητο χώρο δίνει την δυνατότητα σε κάθε εταιρία να σχεδιάσει την αποθήκη της με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να ικανοποιεί πλήρως τις ανάγκες της.
- **Καλύτερη εκμετάλλευση του ανθρωπίνου δυναμικού:** Κάνοντας χρήση ενός ιδιόκτητου χώρου μια εταιρία μπορεί να επιτύχει καλύτερη εκμετάλλευση του ανθρωπίνου δυναμικού της. Υπάρχει μεγαλύτερη φροντίδα και προσοχή κατά την αποθήκευση και μεταφορά των προϊόντων όταν η εταιρία χρησιμοποιεί το δικό της προσωπικό. Επίσης με αυτόν τον τρόπο η εταιρία μπορεί να χρησιμοποιεί την εμπειρία των τεχνικών της που ειδικεύονται στους τομείς της αποθήκευσης και μεταφοράς προϊόντων.



### 2.2.2.2 Αποθήκευση σε ιδιόκτητο χώρο-μειονεκτήματα

Φυσικά με τη χρήση μιας ιδιόκτητης αποθήκης προκύπτουν και κάποια μειονεκτήματα, τα οποία είναι τα εξής:

- **Αδυναμία ελαστικότητας:** Σύμφωνα με πολλούς ειδικούς, το βασικό μειονέκτημα της ιδιόκτητης αποθήκευσης είναι το βασικό της πλεονέκτημα, η ελαστικότητα. Μια ιδιόκτητη αποθήκη μπορεί να είναι πολυέξοδη κυρίως λόγω των παγίων εξόδων της και του σταθερού της μεγέθους. Αυτό σημαίνει πως ακόμα και η αποθήκη να μην είναι γεμάτη τα έξοδα αυτά παραμένουν σταθερά κάθε μήνα. Επίσης μια τέτοια αποθήκη δύσκολα μπορεί να επεκταθεί ή να μικρύνει ανάλογα με τις ανάγκες που θα προκύψουν.
- **Οικονομικές αντιξοότητες:** Λόγω του υψηλού κόστους στη διατήρηση μιας αποθήκης, πολλές εταιρίες δεν έχουν τα κατάλληλα κεφάλαια να κτίσουν ή να αγοράσουν μια αποθήκη. Έξαλλου μια αποθήκη αποτελεί μια επικίνδυνη επένδυση αφού είναι συνήθως δύσκολο να μεταπωληθεί καθώς η κάθε αποθήκη είναι φτιαγμένη με συγκεκριμένο τρόπο και για να εξυπηρετεί συγκεκριμένους σκοπούς.

### 2.2.3 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΣΕ 3 PL ΕΤΑΙΡΙΑ

---

Τα στοιχεία που κάνουν επιτυχημένη τη συνεργασία μιας εταιρίας με ένα 3PL οργανισμό ποικίλουν. Ένας βασικός παράγοντας είναι η καλλιέργεια σχέσεων εμπιστοσύνης με τον πελάτη, ώστε αυτός να πεισθεί ότι οι συγκεκριμένοι οργανισμοί βασίζονται σε συνεργάτες που μπορούν να κάνουν την εργασία αυτή αποτελεσματική και φθηνότερη σε σχέση με την αποθήκευση σε ιδιόκτητο χώρο. Νέες τεχνολογίες όπως η ηλεκτρονική διαχείριση των μεταφορών και η χρήση πολύ εξελιγμένων πακέτων διαχείρισης αποθήκης ενισχύουν σημαντικά τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι 3PL και ταυτόχρονα μειώνουν το κόστος προς τον πελάτη. Στην συνέχεια αναλύονται τα πλεονεκτήματα κατά την αποθήκευση σε 3PL:

### 2.2.3.1 Πλεονεκτήματα 3PL αποθήκευσης

- **Έλεγχος:** Η εταιρία που της ανήκουν τα προϊόντα που αποθηκεύονται, μπορεί να ασκήσει μεγαλύτερο έλεγχο στην 3PL εταιρία. Αυτό σημαίνει πως μπορεί να δώσει παραγγελίες που πρέπει να εκπληρωθούν, να ρωτήσει για τα αποθέματα των προϊόντων της και να έχει φυσικά άμεση ανταπόκριση από την 3PL εταιρία. Εξάλλου η τελευταία έχει την άμεση ευθύνη για τα προϊόντα μέχρι αυτά να μεταφερθούν στους πελάτες.
- **Διατήρηση κεφαλαίων:** Η δημιουργία μιας ιδιόκτητης αποθήκης επιβάλλει την δαπάνη εκατοντάδων εκατομμυρίων για την αγορά ενός οικοπέδου, για την ανέγερση κτιρίων, όσο και για την απαιτούμενη υλικοτεχνική υποδομή. Με το να γίνεται outsourced η διαδικασία της αποθήκευσης, μεγάλα κεφάλαια επενδύονται σε άλλες ανάγκες της επιχείρησης.
- **Ακριβής γνώση του κόστους αποθήκευσης:** Όταν ένας πελάτης χρησιμοποιεί 3PL εταιρία για την αποθήκευση των προϊόντων του μπορεί να γνωρίζει και να προσδιορίζει εύκολα το ακριβές ποσό που χρεώνεται για την αποθήκευση και μεταφορά των προϊόντων αφού λαμβάνει κάθε μήνα λογαριασμό με τις χρεώσεις από την 3PL εταιρία.

Επίσης αξίζει να σημειωθεί πως για την επιτυχία στην συνεργασία μεταξύ 3PL και πελάτη, θα πρέπει να έχουν τεθεί οι σωστές βάσεις συνεργασίας. Ο πελάτης θα πρέπει να έχει ενημερωθεί σωστά για τις υπηρεσίες που θα του παράσχουν πριν κάνει την επιλογή του. Φτηνές λύσεις σε υποβαθμισμένους χώρους, χωρίς ουσιαστικές και τυπικές προδιαγραφές, με ανύπαρκτες ή υποτυπώδεις μηχανογραφικές λύσεις πάντοτε θα υπάρχουν. Δεν θα πρέπει όμως να αποτελούν δέλεαρ για επιχειρήσεις οι οποίες αναζητούν την ανάπτυξη στις σημερινές δύσκολες συνθήκες της αγοράς.

### 2.2.3.2 Κριτήρια επιλογής 3PL αποθήκευσης

Τέλος, μπορούμε να πούμε πως υπάρχουν τέσσερις βασικοί τομείς που θα πρέπει να εξετάσει μια εταιρία πριν επιλέξει τον καταλληλότερο 3PL οργανισμό: Η εταιρία logistics θα πρέπει να έχει μακροχρόνια εμπειρία στη συγκεκριμένη αγορά, η οποία θα πηγάζει μέσα από ένα ποιοτικό πελατολόγιο. Επίσης, θα πρέπει να διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό, ιδιόκτητους αποθηκευτικούς χώρους που να ικανοποιούν τις ιδιαίτερες απαιτήσεις που εμφανίζουν διάφορα εμπορεύματα, και τέλος συστήματα αποθήκευσης και ελεγχόμενη θερμοκρασία στην αποθήκη.

## **2.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ**

---

### **2.3.1 Θεωρία τιμολόγησης προϊόντων και υπηρεσιών**

Βασικό στοιχείο του marketing μιας εταιρίας είναι η διαδικασία τιμολόγησης των προϊόντων της. Παρ' όλο που παράγοντες άλλοι, πλην της τιμής, έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη σπουδαιότητα στη συμπεριφορά του αγοραστή στις πρόσφατες δεκαετίες, η τιμή συνεχίζει να παραμένει ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που καθορίζουν το μερίδιο αγοράς της εταιρίας και την αποδοτικότητα της. Εξάλλου η τιμή είναι η μόνη, από τα συστατικά του μίγματος μάρκετινγκ, που παράγει έσοδα. Είναι λοιπόν φανερό η σπουδαιότητα της επιλογής της κατάλληλης στρατηγικής τιμολόγησης για το εκάστοτε προϊόν. Δυστυχώς όμως, πολλές είναι οι εταιρίες που δε χειρίζονται σωστά το θέμα της τιμολόγησης. Είναι πολύ συχνό, για παράδειγμα, η τιμολόγηση να είναι έντονα προσανατολισμένη προς το κόστος ή να μην αναθεωρείται αρκετά συχνά ώστε να ενσωματώνει τις αλλαγές που σημειώνονται στην αγορά.

Επίσης έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο η τιμολόγηση να καθορίζεται ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα στοιχεία του μίγματος μάρκετινγκ και να μην διαφοροποιείται αρκετά για διαφορετικά προϊόντα, τμήματα και περιπτώσεις αγοράς. Για την αποφυγή φαινομένων όπως τα παραπάνω η επιχείρηση πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πέντε σημαντικούς παράγοντες στην επιλογή της στρατηγικής τιμολόγησης που θα ακολουθήσει. Πρώτα απ' όλα τους στόχους της, πωλήσεις, μερίδιο πελάτη, εταιρική εικόνα, και άλλους εσωτερικούς παράγοντες όπως τη γραμμή προϊόντων και υπηρεσιών. Έξω από τα ενδοεπιχειρησιακά πλαίσια η εταιρία είναι σημαντικό να εξετάζει τον ανταγωνισμό της, τους αγοραστές της και τους συνεργάτες της που επηρεάζουν τα κανάλια προμηθειών και διανομής.

### **2.3.2 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ**

---

Οι τιμολογιακές μέθοδοι ορίζονται ως τα συγκεκριμένα βήματα ή διαδικασίες μέσω των οποίων οι επιχειρήσεις θέτουν τις τιμές τους. Δεδομένου ότι οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν την τιμή ενός προϊόντος είναι το κόστος, ο ανταγωνισμός και η ζήτηση, οι βασικές τιμολογιακές μέθοδοι διακρίνονται με βάση αυτούς τους τρεις παράγοντες. Τονίζεται ότι σχεδόν ποτέ οι υπεύθυνοι για τη λήψη αποφάσεων χρησιμοποιούν αποκλειστικά μόνο μία μέθοδο, αλλά έναν συνδυασμό αυτών δίνοντας έμφαση στη μια ή την άλλη ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες των επιχειρήσεων για τις οποίες εργάζονται.

### **2.3.3 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ**

---

Οι τιμολογιακές μέθοδοι με βάση τον ανταγωνισμό στηρίζονται στη λεγόμενη “τιμή οδηγό”, η οποία συνήθως είναι η τιμή που επιβάλλει ο ηγέτης της αγοράς ή ο μέσος όρος των τιμών του κλάδου στον οποίο ανήκουν οι επιχειρήσεις. Η τιμή που θα καθορίσει η κάθε επιχείρηση μπορεί να είναι ίση με την “τιμή οδηγό”, μεγαλύτερη ή μικρότερη από αυτήν ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς και την ομοιογένεια του προϊόντος. Στις σημερινές ανταγωνιστικές συνθήκες είναι δύσκολη η επιβολή μιας τιμής που ξεφεύγει από το μέσο επίπεδο των τιμών της αγοράς ιδίως για τα προϊόντα που οι καταναλωτές αντιμετωπίζουν ως μη διαφοροποιημένα.

Ο υπολογισμός της τιμής με βάση τον ανταγωνισμό απαιτεί από τα στελέχη των επιχειρήσεων να ξεκινούν από μια τιμή “προς τα πίσω” για να υπολογίσουν αν αυτή είναι επαρκής να καλύψει τα κόστη και τα επιθυμητά κέρδη. Η τελική τιμή πρέπει να καλύπτει όλα τα κόστη στο προβλεπόμενο επίπεδο πωλήσεων καθώς και το επιθυμητό κέρδος. Οι επιχειρήσεις, απαιτείται να εντοπίσουν ποιοι είναι οι ανταγωνιστές τους και στη συνέχεια, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των προϊόντων τους, τις αδυναμίες και δυνατότητες τους, να προχωρήσουν προς τον υπολογισμό της τιμής.

### 2.3.4 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΖΗΤΗΣΗ

---

Οι μέθοδοι που ανήκουν στην κατηγορία των τιμολογιακών μεθόδων με βάση τη ζήτηση αφορούν:

- Την τιμολόγηση με βάση την αντιλαμβανόμενη αξία του προϊόντος (value based pricing),
- Την τιμολόγηση κατά την οποία πρώτα καθορίζεται η τιμή του προϊόντος και στη συνέχεια, το κόστος προσαρμόζεται σε αυτή την τιμή (target pricing).

Σύμφωνα με τη πρώτη μέθοδο, οι επιχειρήσεις πρωτίστως, εξετάζουν τις αντιλήψεις των πελατών τους σχετικά με την αξία των προϊόντων τους και έπειτα τις δαπάνες για την παραγωγή και διάθεση τους. Ολοένα και περισσότερες επιχειρήσεις καθορίζουν τις τιμές τους με βάση την αντιλαμβανόμενη αξία των προϊόντων τους από μέρους των πελατών. Η αντιλαμβανόμενη αξία θεωρείται ως το κλειδί της τιμολόγησης. Στο πλαίσιο αυτής της μεθόδου αποκτά νόημα η έννοια της “Συνολικής Οικονομικής Αξίας” (Total Economic Value, TEV). Η συνολική οικονομική αξία ενός προϊόντος αποτελείται από την αξία εκείνου του προϊόντος που οι πελάτες θεωρούν ως άμεσο υποκατάστατο (reference value) συν την αξία που διαφοροποιεί ή όχι το προϊόν από το ανταγωνιστικό του (differentiation value). Επομένως, όταν οι πελάτες είναι πλήρως ενημερωμένοι σχετικά με τα προϊόντα που κυκλοφορούν στην αγορά, τότε η συνολική οικονομική αξία αντιπροσωπεύει την πραγματική αξία ενός προϊόντος. Ο υπολογισμός της αντιλαμβανόμενης αξίας δεν είναι εύκολος, αντίθετα απαιτεί ενδελεχή έρευνα αγοράς.

Η δεύτερη μέθοδος, του target pricing, απαιτεί και αυτή την διεξαγωγή έρευνας αγοράς, προκειμένου να προσδιοριστούν τα χαρακτηριστικά του προϊόντος που οι πελάτες θεωρούν σημαντικά και με βάση αυτά να καθοριστεί η τελική τιμή του. Στη συνέχεια, οι επιχειρήσεις προσπαθούν να προσαρμόσουν το κόστος σε αυτή την τιμή, αναδιοργανώνοντας τις λειτουργίες παραγωγής και διάθεσης τους. Πρόκειται για μια αντίστροφη διαδικασία σε σύγκριση με τις τιμολογιακές μεθόδους με βάση το κόστος, όπου εκεί η τελική τιμή των προϊόντων καθορίζεται από το κόστος.

### 2.3.5 ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

---

Οι τιμολογιακές μέθοδοι με βάση το κόστος χαρακτηρίζονται από την απλότητα και ευκολία στη χρήση τους. Ωστόσο, βασικό μειονέκτημα τους είναι το γεγονός ότι δεν λαμβάνουν υπόψη τις εκάστοτε συνθήκες που επικρατούν στην αγορά. Οι κυριότερες από αυτές είναι:

- Η μέθοδος τιμολόγησης που αφορά στις δαπάνες πλέον ένα περιθώριο κέρδους ή αλλιώς η μέθοδος κόστους-συν (cost-plus).
- Η μέθοδος τιμολόγησης κατά την οποία ο υπολογισμός της τιμής γίνεται με βάση μια προκαθορισμένη αποδοτικότητα του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου (target-return approach).
- Η μέθοδος της ανάλυσης του νεκρού σημείου (break-even analysis).

Η τιμή ενός προϊόντος με βάση τη μέθοδο του κόστους-συν προκύπτει από το κατά μονάδα κόστος του προϊόντος πλέον ενός περιθωρίου κέρδους ως σταθερού ποσοστού των δαπανών.

$$\text{Τιμή} = \text{ανά μονάδα κόστος} + \text{Περιθώριο Κέρδους (\% επί των δαπανών)}$$

Μια παραλλαγή της παραπάνω μεθόδου είναι η μέθοδος του περιθωρίου κέρδους (mark-up pricing) η οποία χρησιμοποιείται από τους μεσάζοντες. Σύμφωνα με αυτή, ένα εύλογο περιθώριο κέρδους προστίθεται στην τιμή αγοράς του προϊόντος και με τον τρόπο αυτό προκύπτει η τελική τιμή του.

Η μέθοδος καθορισμένου μεγέθους αποδοτικότητας του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου (target-return approach) στηρίζεται στην ιδέα ότι για μια προβλεπόμενη ποσότητα πωλήσεων προϊόντων έχει επενδύσει ένα κεφάλαιο για την παραγωγή και διάθεση της. Τα έσοδα που θα προέλθουν από τις πωλήσεις θα πρέπει να εξασφαλίζουν μία ορισμένη αποδοτικότητα. Τα μειονεκτήματα της μεθόδου είναι δύο. Πρώτον, η τιμή υπολογίζεται με βάση τις προβλεπόμενες μονάδες πωλήσεων, κάτι το οποίο εξαρτάται από την τιμή πώλησης των προϊόντων και δεύτερον, η μέθοδος δεν λαμβάνει υπόψη παράγοντες σχετικούς με την τιμή, δηλαδή, δεν γίνεται εκτίμηση της συνάρτησης της ζήτησης.

Η τρίτη μέθοδος αυτής της κατηγορίας, η ανάλυση του νεκρού σημείου (break-even analysis), βασίζεται στον υπολογισμό του σημείου των πωλήσεων όπου εξισώνονται τα συνολικά κόστη με τα συνολικά οφέλη. Νεκρό σημείο είναι το μέγεθος των πωλήσεων που δίνει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να καλύπτουν το συνολικό κόστος τους.

### ***2.3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ***

---

Όπως προανέφερα ένα πολύ σημαντικό στοιχείο λειτουργίας μιας επιχείρησης είναι η τιμολόγηση, για το λόγο αυτό, κρίνω σκόπιμο να αναφέρω τα στοιχεία που προέκυψαν κατά την διάρκεια της έρευνας που διενήργησα για το συγκεκριμένο ζήτημα. Ανεξάρτητα από το προαναφερθέν κομμάτι της θεωρίας που βασίζεται στην τιμολόγηση αξίζει να σημειωθεί πως κατά την διάρκεια της έρευνας μου, η πλειοψηφία των εκπροσώπων των μεταφορικών εταιριών μου ανέφεραν πως μετά την ψήφιση του νέου νόμου του κράτους για τις οδικές μεταφορές, το κομμάτι της τιμολόγησης αλλάζει με συνέπεια να γίνει ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα τα οποία θα αντιμετωπίζουν στο μέλλον.

Πιο συγκεκριμένα, ισχυρίζονται πως μετά την απελευθέρωση του επαγγέλματος η αγορά θα κατακλυστεί από ελευθέρους επαγγελματίες οι οποίοι θα μπορούν πλέον να διενεργούν μεταφορές. Αυτό θα έχει ως φυσικό επακόλουθο την ραγδαία αύξηση του ανταγωνισμού με άμεση συνέπεια την αλλαγή της τιμολόγησης. Αυτό σημαίνει πως οι ήδη υπάρχουσες μεταφορικές εταιρίες θα πρέπει να αλλάξουν την τιμολογιακή πολιτική τους, να μειώσουν τα κέρδη τους για να καταφέρουν να ανταγωνιστούν τους νεοεισαχθέντες στο χώρο των μεταφορών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3.1(ΙΟΒΕ) ΚΑΙ ΝΟΜΟΣ 3887/2010

---

#### 3.1.1 Μελέτη του (ΙΟΒΕ) υπέρ του νέου νομοσχεδίου 3887/2010

Το μόνο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο διατηρεί ιδιαίτερα αυστηρά εμπόδια εισόδου στο επάγγελμα του μεταφορέα και υστερεί ακόμα και σε σύγκριση με χώρες που μόλις απελευθέρωσαν τις οικονομίες τους, όπως αυτές της κεντρικής και της ανατολικής Ευρώπης είναι η Ελλάδα. Όπως αναφέρει σε μελέτη του το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ). Το ΙΟΒΕ τονίζει πως είναι άμεση η ανάγκη αναθεώρησης του «αναχρονιστικού θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών και προσαρμογής του στις σύγχρονες ανάγκες της οικονομίας και της κοινοτικής νομοθεσίας», προκειμένου «οι Ελληνικές οδικές μεταφορές να παραμείνουν ανταγωνιστικές».

Σύμφωνα με το ΙΟΒΕ, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα σχετικά με την έκδοση αδειών έχει ως αποτέλεσμα μια σειρά αλυσιδωτών επιπτώσεων, όπως τη διατήρηση πεπαλαιωμένων οχημάτων στην κυκλοφορία και τη διείδυση μεταχειρισμένων οχημάτων στο σύνολο της αγοράς. Βάσει της μελέτης, ο κλάδος των οδικών μεταφορών είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς εκτιμάται ότι μέσω αυτού πραγματοποιείται το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών.

Το ΙΟΒΕ χαρακτηρίζει το σχετικό νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών «βασική θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, που θα καταστήσει συμβατό το Ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο της Ε.Ε.», αναφέροντας πως η απελευθέρωση θα οδηγήσει σε υποχώρηση των κομίστρων (1,5% με 2,5% ετησίως), σε ενίσχυση του αριθμού των επιχειρήσεων στον κλάδο (1% με 2% ετησίως), σε ενίσχυση της απασχόλησης (2% με 4% ετησίως) και της παραγωγικότητας (1,5% με 2,5% ετησίως), στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, της οδικής ασφάλειας και στην υποχώρηση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τα δεδομένα άλλων χωρών όπου άνοιξε το επάγγελμα, αφενός προκύπτει ότι τα κόμιστρα έπεσαν μέχρι και 25%, αφετέρου ότι δημιουργήθηκαν τέτοιες οικονομίες κλίμακας που επέτρεψαν σε μεγάλες



εταιρίες logistics να δραστηριοποιηθούν στις αγορές οδηγώντας σε πιο αποδοτική χρήση του στόλου των φορτηγών τους, με τελικό αποτέλεσμα την ακόμη μεγαλύτερη μείωση του κόστους μεταφοράς. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των ΗΠΑ κατά τη δεκαετία του '90, όπου σε σύγκριση με τη δεκαετία του '70 το μεταφορικό κόστος μειώθηκε μέχρι και 75%.

### **3.2 ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΝΟΜΟΣ 3887/2010**

---

#### **3.2.1 Εισαγωγή**

Το κράτος χαράσσει νέα πολιτική στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας με σκοπό την προστασία του γενικού συμφέροντος, την παροχή βέλτιστων υπηρεσιών στον τομέα αυτόν και την τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού. Βασικός σκοπός του νομοσχεδίου αποτελεί η δημιουργία ενός σύγχρονου και ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου για τις οδικές μεταφορές στη χώρα μας, με ενσωμάτωση του Ευρωπαϊκού κεκτημένου και δημιουργία σύγχρονων συνθηκών και προϋποθέσεων για τη διεξαγωγή εμπορευματικών μεταφορών. Στο εγχείρημα αυτό λαμβάνεται υπόψη η Ελληνική πραγματικότητα και η αναγκαιότητα της σταδιακής μετάβασης προς το νέο καθεστώς εμπορευματικών μεταφορών.

#### **3.2.2 Βασικοί στόχοι του νομοσχεδίου**

- Η πρόσβαση στο επάγγελμα και η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων.
- Η δημιουργία ενός νέου σύγχρονου συστήματος χορήγησης αδειών για οδικές μεταφορές στη χώρα μας.
- Η απελευθέρωση του κομίστρου.
- Η ενίσχυση του ανταγωνισμού, η παροχή καλύτερων υπηρεσιών και οι χαμηλότερες τιμές για τον πολίτη.
- Η οργάνωση των οδικών μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρίες.
- Η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η δημιουργία ταμείου για την υποστήριξη της οδικής ασφάλειας και για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Η οργάνωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας με ένα σύγχρονο τρόπο.

### 3.2.3 Σύσταση μεταφορικών εταιριών (Ν.3887/2010)

Για τη χορήγηση άδειας Φ.Δ.Χ. ή άδειας οδικών μεταφορών οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρίες υποβάλλουν αίτηση στη διεύθυνση εμπορευματικών μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, η οποία είναι αρμόδια για την επεξεργασία του φακέλου.

Μέσα σε τρεις μήνες από την κατάθεση του πλήρους φακέλου δικαιολογητικών και μετά από σύμφωνη γνώμη της διεύθυνσης εμπορευματικών μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου χορηγεί την αιτούμενη άδεια. Η σύμφωνη γνώμη της διεύθυνσης βασίζεται αποκλειστικά στην ύπαρξη των δικαιολογητικών.

Η εισφορά που απαιτείται υπέρ του Δημοσίου, για τη χορήγηση και ανανέωση των αδειών οδικών μεταφορών δεν ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και επιβάλλεται με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του οδικού μεταφορέα που αιτείται την άδεια. Η μέθοδος υπολογισμού των εισφορών χαρακτηρίζεται από αντικειμενικότητα και το ύψος της εισφοράς δεν υπερβαίνει το διοικητικό κόστος.

### 3.2.3.1 Τρόποι σύστασης μεταφορικών εταιριών

Μετά την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου επιτρέπεται η σύσταση μεταφορικών εταιριών με την μορφή ανώνυμης εταιρίας (Α.Ε.) ή εταιρίας περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με σκοπό την εκτέλεση διεθνών, εθνικών, και ειδικών μεταφορών, για μια ή περισσότερες από τις κατηγορίες αυτές. Οι εταιρίες αυτές επιτρέπεται να συσταθούν με τους ακόλουθους τρόπους:

- **Με εισφορά της κυριότητας Φ.Δ.Χ.:** Στην περίπτωση αυτή, κεφάλαιο της εταιρίας, εκτός από εκείνο που καταβάλλεται σε χρήμα, αποτελεί η αξία των εισφερόμενων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας, καθώς και η άυλη υπεραξία των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ.
- **Με μίσθωση των Φ.Δ.Χ.:** Στην περίπτωση αυτή, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας καταβάλλεται σε χρήμα και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από εκείνο που προβλέπεται ως ελάχιστο καταβαλλόμενο για τις Α.Ε. ή τις Ε.Π.Ε. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες που έχουν εκμισθώσει το όχημα τους, υποχρεούνται να διαθέτουν αυτό κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρία και για το έργο αυτής έναντι μισθώματος χωρίς οδηγό. Επίσης επιτρέπεται η μίσθωση φορτηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου και με οδηγό έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης σύμφωνα με το μεταφορικό έργο που καθορίζει η συνιστώμενη μεταφορική εταιρία. Εάν ο ιδιοκτήτης του μισθωμένου οχήματος είναι και οδηγός του αυτοκινήτου αυτού, η εταιρία αποζημιώνει τις υπηρεσίες του και ως οδηγού, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- **Με ίδρυση επιχείρησης:** Με την προϋπόθεση ότι πληρούνται από αυτήν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο στον κανονισμό 1071/2009.

Τέλος, η σύσταση μεταφορικών εταιριών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οι εισφορές των εταίρων ή μετόχων, η μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και οι συμβάσεις μίσθωσης των φορτηγών αυτοκινήτων απαλλάσσονται κάθε δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων και φόρου ή τέλους, με την εξαίρεση του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή και στις περιπτώσεις μετατροπής ή συγχώνευσης μεταφορικών εταιριών που λειτουργούσαν πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου, εφόσον ολοκληρώσουν τη διαδικασία μετατροπής μέσα σε τρία έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

### 3.2.4 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ (Ν.3887/2010)

Η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. επιτρέπεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται σε μεταφορικές εταιρίες που έχουν συσταθεί, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρίες να λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε, και να παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας.
- Η εταιρία να διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική επιφάνεια.
- Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρίες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε να διαθέτουν πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας (Π.Ε.Ε).
- Η εταιρία να διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων. Στις εγκαταστάσεις αυτές επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή πιστοποιητικού πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.

Οι άδειες κυκλοφορίας φορτηγών δημοσίας χρήσης χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά, τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενέστερων οδηγιών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, και δεν επιτρέπεται η αντικατάστασή τους με άλλα φορτηγά αυτοκίνητα μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους.

### **3.2.5 Μεταβατική περίοδος (Ν.3887/2010)**

Για την εφαρμογή του άρθρου αυτού ως μεταβατική περίοδος ορίζεται η χρονική περίοδος που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και λήγει στις 30 Ιουνίου 2013, μέσα σε δέκα έτη από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου οι υφιστάμενες άδειες Φ.Δ.Χ. μετατρέπονται σε άδειες οδικών μεταφορών. Για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρίες καταβάλλουν εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου ειδική εισφορά ανάλογα με την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος ως εξής:

- Δέκα χιλιάδες ευρώ για τον πρώτο τόνο.
- Τρεις χιλιάδες ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι επτά τόνους.
- Χίλια πεντακόσια ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα δυο τόνους.

Εάν οι αιτούμενες άδειες είναι κατηγορίας ειδικής μεταφοράς πετρελαιοειδών, τα ποσά της ειδικής εισφοράς διαμορφώνονται ως εξής:

- Είκοσι επτά χιλιάδες ευρώ για τον πρώτο τόνο.
- Τρεις χιλιάδες ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα δύο τόνους.

Τέλος, τα ποσά της ειδικής εισφοράς που περιγράφονται παραπάνω μειώνονται σταδιακά μέσα στη μεταβατική περίοδο. Η μείωση λαμβάνει χώρα στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους κατά 30% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2011, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2012, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2013.

### **3.2.6 Κόμιστρα εμπορευματικών μεταφορών (Ν.3887/2010)**

Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομιστρών για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα. Κατ' εξαίρεση, στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων, το κόμιστρο μπορεί να καθορίζεται ως προς την ανώτατη τιμή με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας Ναυτιλίας και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Αυτή η ανώτατη τιμή πρέπει να δικαιολογείται επαρκώς και μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε νησιά, απομονωμένες και ορεινές περιοχές, όταν περιορίζεται η πρόσβαση Φ.Δ.Χ. στην αγορά.

### 3.2.7 Κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών (Ν.3887/2010)

Εμπορευματικές μεταφορές νοούνται οι διενεργούμενες μεταφορές εμπορευμάτων και κινητών εν γένει πραγμάτων με φορτηγά δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ) και με την καταβολή κομίστρου. Οι εμπορευματικές μεταφορές διακρίνονται σε:

- **Διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές:** Οι οποίες διενεργούνται με φορτηγά δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ) μικτού βάρους πάνω από 8.001 χιλιόγραμμα από την ημεδαπή προς την αλλοδαπή και αντίστροφα. Διεθνείς μεταφορές δύναται να εκτελέσουν εκτός από τις μεταφορικές εταιρίες, μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες κατά την έναρξη του ισχύοντος νόμου θα μπορούν διενεργούν είτε εθνικές είτε διεθνείς μεταφορές.
- **Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές:** Οι οποίες διενεργούνται με φορτηγά δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ) μικτού βάρους από 8.001 χιλιόγραμμα, εντός της χώρας. Εθνικές μεταφορές δύναται να εκτελέσουν εκτός από τις μεταφορικές εταιρίες, μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες κατά την έναρξη του ισχύοντος νόμου θα μπορούν διενεργούν είτε εθνικές είτε διεθνείς μεταφορές.
- **Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές:** Οι οποίες διενεργούνται με φορτηγά δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ) μικτού βάρους μέχρι 8.000 χιλιόγραμμα, εντός του νομού που έχουν έδρα. Νομαρχιακές μεταφορές δύναται να εκτελέσουν εκτός από τις μεταφορικές εταιρίες, μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες κατά την έναρξη του ισχύοντος νόμου θα μπορούν διενεργούν νομαρχιακές μεταφορές.
- **Ειδικές μεταφορές πετρελαιοειδών προϊόντων:** Οι οποίες διενεργούνται με φορτηγά δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ) μικτού βάρους μέχρι 8.000 χιλιόγραμμα για την εκτέλεση νομαρχιακών μεταφορών και μικτού βάρους πάνω από 8.001 χιλιόγραμμα για την εκτέλεση εθνικών και διεθνών μεταφορών, με ειδικά διασκευασμένα βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων και θέρμης ασφάλτου. Ειδικές μεταφορές πετρελαιοειδών προϊόντων δύναται να εκτελέσουν εκτός από τις μεταφορικές εταιρίες, μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες κατά την έναρξη του ισχύοντος νόμου θα διενεργούν ειδικές μεταφορές πετρελαιοειδών προϊόντων είτε σε εθνικές είτε σε διεθνείς μεταφορές.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **4.1 Ερευνητικό υλικό- εργαλεία έρευνας**

---

#### **4.1.1 Η αξία της έρευνας**

Σκοπός της επιστημονικής έρευνας είναι να δώσει απάντηση σε σημαντικά ερωτήματα με την εφαρμογή επιστημονικών μεθόδων. Η άντληση χρηστικών συμπερασμάτων από τα ευρήματα των μεθόδων αυτών, είναι ήδη σημαντικό πλεονέκτημα, όμως η ερευνητική διαδικασία με κανέναν τρόπο δεν τελειώνει στο σημείο επικοινωνίας και διάχυσης των αποτελεσμάτων. Αντίθετα, η αξία της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από αυτά που θα ακολουθήσουν μετά την ολοκλήρωση της συλλογής και παρουσίασης των ερευνητικών ευρημάτων. Σύμφωνα με τα παραπάνω, διαπιστώνει κανείς πως η αξία μιας έρευνας μπορεί να αναλυθεί σε δύο επίπεδα δράσης:

- Ποιά ευρήματα θα μεταδοθούν σε ποιούς, με ποιόν τρόπο, και ποια συμπεράσματα θα τονισθούν.
- Ποιές αποφάσεις θα παρθούν με βάση τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν, ποιές προτεραιότητες θα τεθούν για την υλοποίηση και ποιές διαδικασίες θα ακολουθηθούν.

#### **4.1.2 Η έννοια της δειγματοληψίας**

Η ιδέα της δειγματοληψίας συνίσταται στην προσπάθεια να γνωρίσουμε τα χαρακτηριστικά ενός συνόλου, εξετάζοντας ένα τμήμα μόνο αυτού. Στην ουσία επιχειρείται να προσδιοριστεί η κατάσταση ενός πληθυσμού, εξετάζοντας μόνο ένα δείγμα αυτού, το οποίο επιλέγουμε κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι πληροφορίες, οι εκτιμήσεις και τα συμπεράσματα που θα πάρουμε από αυτό να έχουν ισχύ για το σύνολο του πληθυσμού στο οποίο ανήκει το δείγμα. Η δειγματοληψία είναι αποτελεσματική εφόσον γίνει σύμφωνα με τις απαιτήσεις της θεωρίας και της τεχνικής της δειγματοληψίας.

Για την διενέργεια των δειγματοληπτικών ερευνών χρησιμοποιούμε πολλές μεθόδους. Η εκλογή της μεθόδου εξαρτάται από το ζητούμενο βαθμό ακρίβειας των αποτελεσμάτων, από τα χρονικά και χρηματικά περιθώρια της έρευνας, και από την μεταβατικότητα των μονάδων του πληθυσμού που ερευνάμε.

### 4.1.3 Μέθοδος απλής τυχαίας δειγματοληψίας

Όσον αφορά τη συγκεκριμένη έρευνα, η μέθοδος που θα χρησιμοποιήσουμε είναι αυτή της απλής τυχαίας δειγματοληψίας. Στην μέθοδο αυτή, κάθε στοιχείο (μονάδα) του πληθυσμού έχει μια γνωστή, μη μηδενική, πιθανότητα να κληρωθεί στο δείγμα. Δηλαδή, όλες οι μονάδες του πληθυσμού έχουν ίσες πιθανότητες να επιλεγούν στο δείγμα. Επιπλέον η απλή τυχαία δειγματοληψία εφαρμόζεται στην πράξη κυρίως για μικρούς πληθυσμούς, γεωγραφικά εντοπισμένους σε γειτονικούς χώρους, που δεν είναι εύκολο να χωριστούν σε στρώματα με βάση τα χαρακτηριστικά που μας ενδιαφέρουν. Η απλή τυχαία δειγματοληψία, για να εφαρμοστεί στην πράξη, προϋποθέτει την ύπαρξη ενός πλήρους καταλόγου στοιχείων του πληθυσμού. Τα στοιχεία αυτά αριθμούνται (έστω ότι είναι  $N$ ). Αν το δείγμα μας θέλουμε να αποτελείται από  $n$  μονάδες του πληθυσμού, πρέπει να επιλέξουμε  $n$  αριθμούς μεταξύ 1 και  $N$ . Αυτό μπορεί να επιτευχτεί είτε με πίνακα τυχαίων αριθμών, είτε με τοποθέτηση  $N$  όμοιων αριθμημένων κλήρων σε μια κληρωτίδα, από τους οποίους θα τραβηχτούν  $n$ .

Πιο συγκεκριμένα, στο νησί της Κρήτης εδρεύουν συνολικά 137 μεταφορικές εταιρίες, για την συγκεκριμένη έρευνα το δείγμα το οποίο απαιτείται είναι 35, κατα συνέπεια η διαδικασία η οποία ακολουθήθηκε έχει ως εξής: Δημιουργήθηκαν 137 χαρτάκια υπο μορφή κλήρων όπου στο καθένα αντίστοιχα αναγραφόταν το όνομα της εκάστοτε μεταφορικής εταιρίας. Εν συνεχεία τραβήχτηκαν τυχαία 35 κλήροι οι οποίοι αποτελούσαν το τελικό μας δείγμα, και 10 οι οποίοι θα χρησιμοποιούνταν σε περίπτωση όπου κάποια απο τις 35 αρνούσαν να απαντήσει.



#### 4.1.4 Έρευνα με την χρήση ερωτηματολογίων

Παρακάτω παρατίθεται η δομή των ερωτηματολογίων που χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα της παρούσης εργασίας σε μεταφορικές εταιρίες. Δημιουργήθηκε ένα ενιαίο ερωτηματολόγιο το οποίο διανεμήθηκε σε κάθε εταιρία, ώστε να συλλεχθούν οι απαραίτητες πληροφορίες. Για τον επιτυχή σχεδιασμό του ερωτηματολογίου δεν υπάρχει κάποια συγκεκριμένη τεχνική. Όμως για την αποφυγή λαθών ή προβλημάτων μπορούν να ακολουθηθούν τα παρακάτω βήματα:

- **Προκαταρκτικές αποφάσεις:** Οι ερωτήσεις πρέπει να ακολουθούν τους στόχους και την εξειδίκευση των απαιτούμενων πληροφοριών όπως επίσης είναι απαραίτητη και η εξασφάλιση της κατανόησης του τύπου συνέντευξης και της δημοσκόπησης. Τα ερωτηματολόγια της έρευνας μας αποσκοπούσαν στην κατανόηση αλλά ταυτόχρονα και στη συγκέντρωση απαραίτητων πληροφοριών για το κανάλι διανομής της εκάστοτε εταιρίας.
- **Περιεχόμενο των ερωτήσεων:** Να μην παραλείπεται καμία απαραίτητη ερώτηση αλλά και να μην περιλαμβάνονται περιττές ερωτήσεις. Επίσης οι ερωτήσεις πρέπει να έχουν την ικανότητα να προσφέρουν τις κατάλληλες για τις απαιτούμενες πληροφορίες απαντήσεις με ακρίβεια.
- **Φρασεολογία των ερωτήσεων:** Να είναι σωστή και κατανοητή η διατύπωση των ερωτήσεων. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγονται παρερμηνείες και τα αποτελέσματα της έρευνας μας είναι αντικειμενικότερα και αξιόπιστα.
- **Η φόρμα των απαντήσεων:** Περιλαμβάνει τις ανοικτές και κλειστές ερωτήσεις. Οι ανοικτές είναι αυτές που δεν περιλαμβάνουν πιθανές εναλλακτικές απαντήσεις, αλλά αφήνουν κενό χώρο για να απαντήσει ελεύθερα ο ερωτώμενος. Οι κλειστές είναι αυτές που ακολουθούνται από εναλλακτικές απαντήσεις. Τα ερωτηματολόγια περιείχαν κυρίως κλειστού τύπου ερωτήσεων με 1-7 πιθανές απαντήσεις και λίγες ανοικτού τύπου ερωτήσεις.

#### **4.1.5 Ερευνητική διαδικασία**

Βασικός στόχος της έρευνας είναι η ανάδειξη των κυριότερων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Τα ερωτηματολόγια που δόθηκαν προς συμπλήρωση στις μεταφορικές εταιρίες έγιναν με μορφή προσωπικής συνέντευξης καθώς και τηλεφωνικής. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 35 μεταφορικές εταιρίες από τους τέσσερις νομούς της Κρήτης. Οι εταιρίες αυτές δραστηριοποιούνται στη μεταφορά φορτίων προς όλη την Ελλάδα και στην έρευνα αυτή συμμετείχαν τόσο οδηγοί-μεταφορείς όσο και οι υπεύθυνοι για την οργάνωση των μεταφορών. Η έρευνα του εμπειρικού μέρους αυτής της πτυχιακής πραγματοποιήθηκε σε διάστημα δεκαπέντε ημερών και στους τέσσερις νομούς της Κρήτης.

Οι ερωτήσεις που επιλέχθηκαν για την συγκεκριμένη έρευνα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν στις οδικές μεταφορές ώστε να αναδειχθούν τα σημαντικότερα από αυτά καθώς και ο τρόπος αντιμετώπισης τους. Περιλαμβάνει 16 ερωτήσεις οι οποίες είναι κλειστού τύπου καθώς και δύο ανοικτού τύπου. Η διαδικασία διεξαγωγής της συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων ήταν επιτυχείς καθώς όλα τα ερωτηματολόγια συμπληρωθήκαν από τις κληρωθείσες εταιρίες.

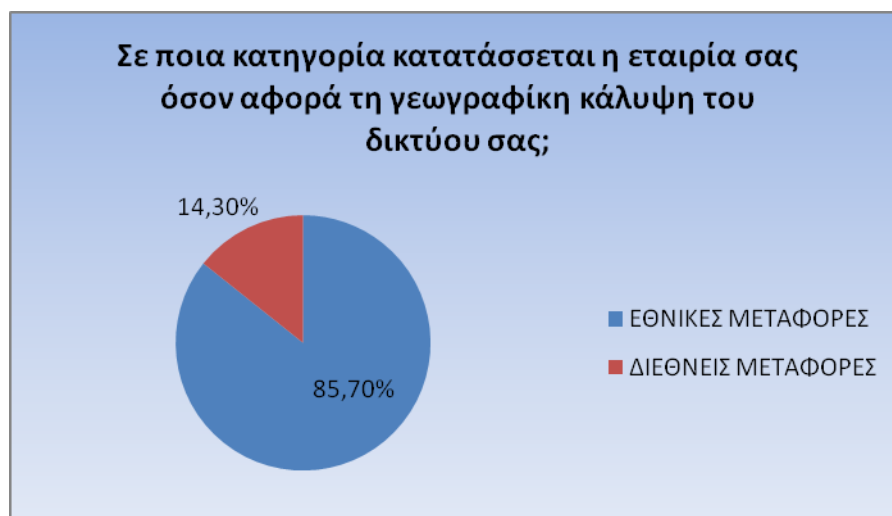
Τέλος η στατιστική ανάλυση των στοιχείων που συλλέχθηκαν έγινε με την χρήση του προγράμματος S.P.S.S.

## **4.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

---

Στα πλαίσια εκπόνησης της παρούσας πτυχιακής εργασίας απαραίτητη προϋπόθεση ήταν η καταγραφή των προβλημάτων τα οποία αντιμετωπίζουν οι μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης. Στο σημείο αυτό με βάση τις απαντήσεις των ερωτηθέντων είμαι σε θέση να παρουσιάσω και να αναλύσω τα σαφή αποτελέσματα που αφορούν τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν οι μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης. Ενώ τέλος, παραθέτονται τα αντίστοιχα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν από την συγκεκριμένη έρευνα.

## Ερώτηση 1



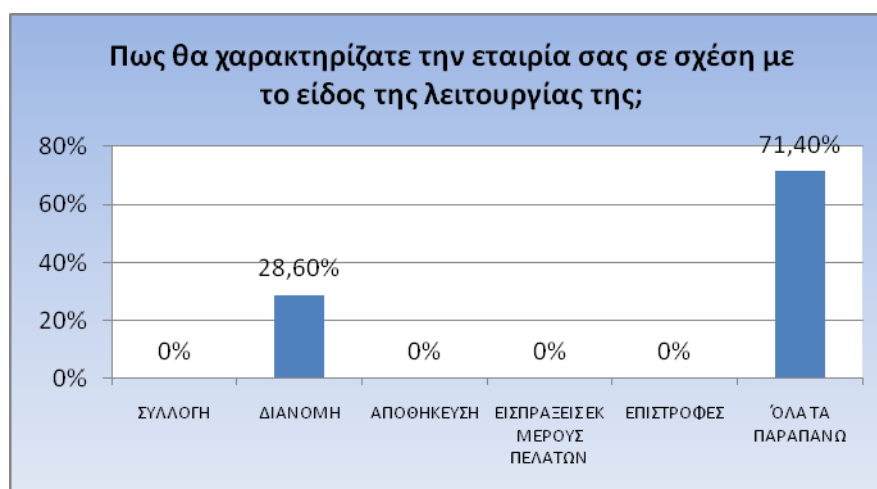
Από το σύνολο των εταιριών που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο (35), οι (30) 85,70% εκτελούν μεταφορές στον Ελλαδικό χώρο και μόλις οι (5) 14,30% στον διεθνή. Το αποτέλεσμα αυτό είναι απόλυτα φυσιολογικό καθώς τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, εν μέσω κρίσης, είναι πολύ δαπανηρό για τις μεταφορικές εταιρίες να επεκτείνουν τις μεταφορές τους εκτός Ελλάδος. Όσον αφορά τις εταιρίες οι οποίες κατατάσσονται στις διεθνείς μεταφορές πρόκειται για πολύ μεγάλες εταιρίες, καταξιωμένες, με πολλά χρόνια στον χώρο των μεταφορών.

## Ερώτηση 2



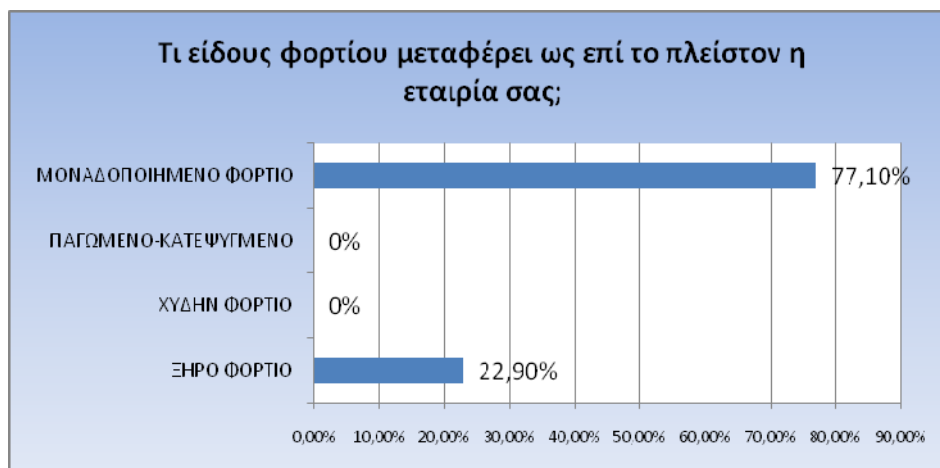
Στην ερώτηση αυτή παρατηρούμε μια φυσιολογική κατανομή στα αποτελέσματα, καθώς οι μικρότερες μεταφορικές εταιρίες κατέχουν ποσοστό 14,2% και 28,6% με έως 5 και έως 10 φορτηγά αντίστοιχα, ενώ αντίθετα οι μεγαλύτερες μεταφορικές εταιρίες με ποσοστά 34,30% και 22,9% κατέχουν έως 15 και πάνω από 15 φορτηγά οχήματα αντίστοιχα. Αξίζει να σημειωθεί πως κατά την διάρκεια της έρευνας μερικοί από τους ιδιοκτήτες-υπεύθυνοι των μεταφορικών εταιριών μου εξέφρασαν το ενδεχόμενο να μειώσουν τον ήδη υπάρχων στόλο τους, πρώτον λόγω της ραγδαίας μείωσης της ζήτησης και δεύτερον λόγω του μεγάλου κόστους συντήρησης.

### Ερώτηση 3



Στην συγκεκριμένη ερώτηση οι μεταφορικές εταιρίες καλούνταν να απαντήσουν ως προς το είδος της λειτουργίας το οποίο σχετίζονταν η εταιρία τους. Όπως παρατηρούμε, στο παραπάνω διάγραμμα η συντριπτική πλειοψηφία 71,40% επέλεξε την απάντηση «όλα τα παραπάνω», στην οποία συμπεριλαμβάνονταν και οι πέντε εναλλακτικές επιλογές. Πιο συγκεκριμένα 25 από τις 35 μεταφορικές ισχυρίστηκαν πως η εταιρία τους εκτελεί και την διαδικασία της συλλογής και διανομής και αποθήκευσης και είσπραξης από πελάτες καθώς και των επιστροφών. Το αποτέλεσμα αυτό παραπέμπει στο γεγονός ότι οι εταιρίες θέλουν να παρέχουν στους πελάτες τους ένα υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, τη δυνατότητα δηλαδή πολλών και διαφορετικών λειτουργιών στον τομέα των μεταφορών, οι οποίες θα εξυπηρετούν την οποιαδήποτε απαίτηση του εκάστοτε πελάτη. Φυσικά υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξεως του 28,6% που αντιστοιχεί σε δέκα μόλις εταιρίες, οι οποίες έχουν ως πολιτική τους μονό την διαδικασία της διανομής.

#### Ερώτηση 4



Στην ερώτηση 4 οι εταιρίες καλούνταν να μας προσδιορίσουν τι είδους φορτίων μεταφέρουν ως επί το πλείστον έχοντας τέσσερις εναλλακτικές επιλογές. Σύμφωνα με την ανάλυση των αποτελεσμάτων προκύπτει ότι οι περισσότερες των μεταφορικών εταιριών εξειδικεύονται στη μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων με ποσοστό 77,1% έναντι 22,9% που μεταφέρουν μόνο ξηρό φορτίο. Η συντριπτική πλειοψηφία λοιπόν, έχει ως αντικείμενα μεταφορών φόρτια που είναι σε μορφή παλέτας ή κιβώτιων. Το αποτέλεσμα είναι αναμενόμενο καθώς τα μοναδοποιημένα φορτία είναι τα πιο σύνηθες φορτία στον κλάδο των μεταφορών.

Το γεγονός ότι οι απαντήσεις παγωμένο-κατεψυγμένο φορτίο και χυδην φορτίο δεν έλαβαν καμία απάντηση οφείλεται στο ότι τα συγκεκριμένα φορτία συνήθως μεταφέρονται με ιδιόκτητα οχήματα από τις εκάστοτε εταιρίες εξυπηρετώντας αυτόβουλα τις συγκεκριμένες ανάγκες, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ζήτηση στις μεταφορικές εταιρίες η μεταφορά τέτοιου είδους φορτίων. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να προσθέσω ότι το γεγονός ότι δεν συμπεριελήφθησαν στο δείγμα εταιρίες που να είναι αρμόδιες να μεταφέρουν τέτοιου είδους φορτία, δεν συνεπάγεται ότι δεν υπάρχουν. Αντιθέτως υπάρχουν στον κλάδο των μεταφορών, αλλά είναι αρκετά περιορισμένος ο αριθμός τους.

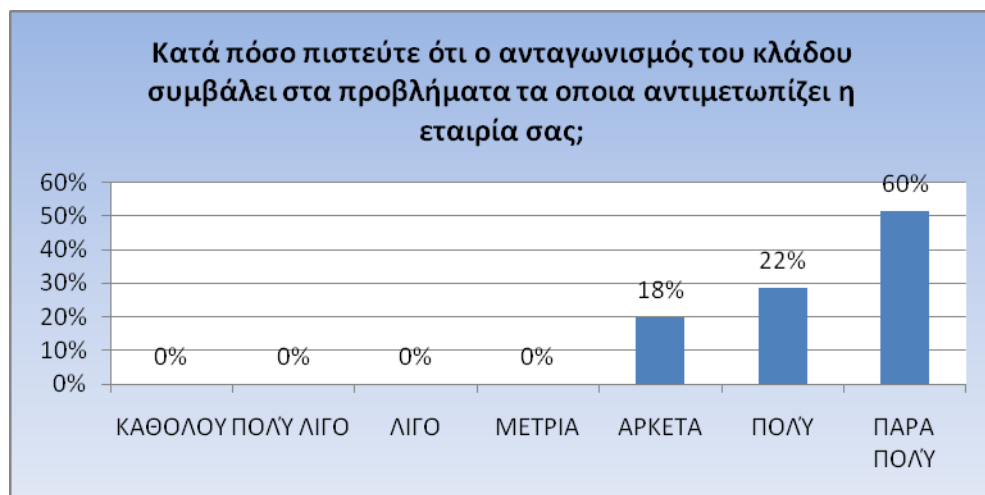
## Ερώτηση 5



Η συγκεκριμένη ερώτηση θεωρώ πως είναι μια από τις σημαντικότερες της έρευνας αυτής. Κατά την διάρκεια της δειγματοληψίας μου διαπίστωσα πως οι εκπρόσωποι των μεταφορικών εταιριών με τους οποίους συναναστράφηκα ήταν άκρως αντίθετοι με τον νόμο αυτό. Από τις αντιδράσεις τους και μόνο διέκρινε κανείς την άκρως αρνητική διάθεση με την οποία αντιμετωπίζουν το ζήτημα της απελευθέρωσης του επαγγέλματος. Πιο συγκεκριμένα, ισχυρίζονται πως ο νέος νόμος ο οποίος ψηφίστηκε, θα κλονίσει τις επιχειρήσεις τους λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού που θα προκύψει. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να μην μπορεί η αγορά να ανταποκριθεί σε όλες αυτές τις εταιρίες και δυστυχώς ενδέχεται οι μικρότερες από αυτές ακόμα και να σταματήσουν την λειτουργία τους.

Όλα όσα προανέφερα αντικατοπτρίζονται και στα αποτελέσματα της έρευνας μας, όπου το 51,4% είναι πεπεισμένο πως ο νόμος αυτός θα επηρεάσει αρνητικά τον κλάδο πάρα πολύ, το 28,60% πολύ, και το 20,00% αρκετά. Αξίζει να σημειωθεί πως οι απαντήσεις καθόλου, πολύ λίγο, λίγο, και μέτρια έλαβαν μηδενικό ποσοστό. Εν συνεχεία ακολουθεί περαιτέρω ανάλυση στο ζήτημα αυτό μέσω άλλων ερωτήσεων που σχετίζονται με το συγκεκριμένο θέμα.

## Ερώτηση 6



Και στην ερώτηση αυτή οι απαντήσεις των ερωτηθέντων κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα με την προηγούμενη. Ειδικότερα, σύμφωνα με μερικούς από τους ιδιοκτήτες μεταφορικών εταιριών που συνομίλησα, μου τόνισαν πως το πρόβλημα του ανταγωνισμού είναι μείζονος σημασίας καθώς τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των νεοσύστατων μεταφορικών εταιριών είναι συνεχώς αυξανόμενος. Αυτό συνεπάγεται στην αύξηση του ανταγωνισμού στον κλάδο των μεταφορών. Σε αυτό έρχεται να συμβάλει αρνητικά και ο νέος νόμος του κράτους. Με την ψήφιση του αναμένεται να αυξηθεί κατακόρυφα η ίδρυση καινούργιων μεταφορικών εταιριών όπου σε συνδυασμό με τον ήδη υπάρχον ανταγωνισμό θα επηρεάσουν αρνητικά τον κλάδο.

Οι απόψεις αυτές επιβεβαιώνονται στα ακόλουθα πολύ υψηλά ποσοστά τα οποία αποδεικνύουν τη σοβαρότητα της κατάστασης στο ζήτημα του ανταγωνισμού. Ενδεικτικά αναφέρω πως το 60 % των μεταφορικών εταιριών απάντησε πως ο ανταγωνισμός συμβάλει στα προβλήματα τους πάρα πολύ, το 22 % πολύ και το 18 % αρκετά.



## Ερώτηση 7

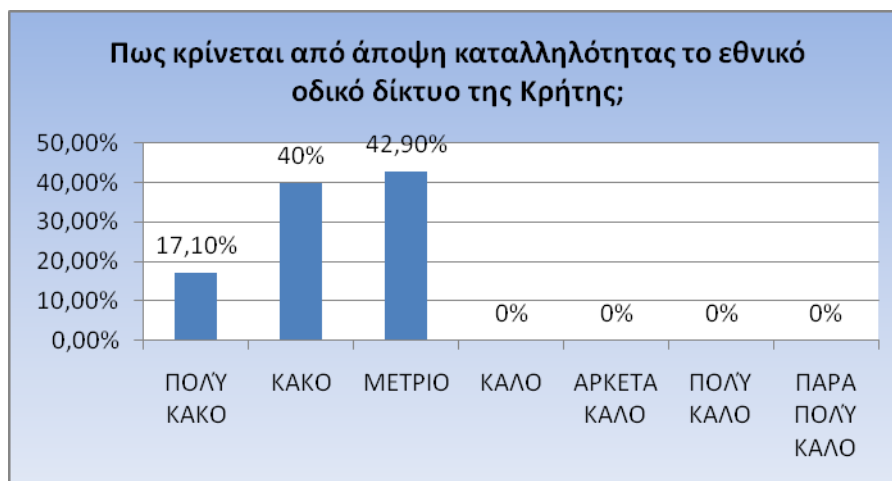


Συνεχίζοντας με την ανάλυση των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου, παρατίθενται τα συμπεράσματα που προέκυψαν σχετικά με τη ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου των τελευταίων 10 ετών και την επιρροή αυτής στην λειτουργία των μεταφορικών εταιριών. Όπως είναι προφανές από τα παραπάνω αποτελέσματα οι εταιρίες που εξετάζουμε είναι αρκετά ζημιωμένες από την αύξηση του πετρελαίου καθώς το 65% από αυτές απάντησε πως η αύξηση τις επηρέασε πάρα πολύ, το 22,9% πολύ, και το 12,10% αρκετά. Αξίζει να σημειωθεί πως κατά την διάρκεια της έρευνας μου, μερικοί από τους ιδιοκτήτες των εταιριών, μου τόνισαν πως ενώ η τιμή του μαύρου χρυσού χρόνο με τον χρόνο αυξάνονταν, οι τιμές των κομίστρων παρέμεναν σταθερές με αποτέλεσμα την αύξηση του πετρελαίου να την επωμίζονται οι ίδιοι, μειώνοντας το κέρδος τους.

Στο σημείο αυτό θα παραθέσω κάποιες πληροφορίες οι οποίες σχετίζονται με την αύξηση της τιμής του πετρελαίου τα τελευταία δέκα χρόνια και συγχρόνως επιβεβαιώνουν την αρνητική τάση της αγοράς στο ζήτημα αυτό. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία στις World Crude Oil Prices, οι τιμές του μαύρου χρυσού την τελευταία δεκαετία διαμορφώνονται ως εξής: Δεκέμβριος 2000 20,95\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2001 17,24\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2002 23,3\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2003 26,96\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2004 33,05\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2005 51,73\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2006 55,95\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2007 90,32\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2008 59,30\$ το βαρέλι, Δεκέμβριος 2009 76,49\$ το βαρέλι, Νοέμβριος 2010 79,54\$ το βαρέλι.

Παρατηρούμε λοιπόν μια αύξηση της τιμής του πετρελαίου τα τελευταία δέκα έτη της τάξεως του 295%

## Ερώτηση 8

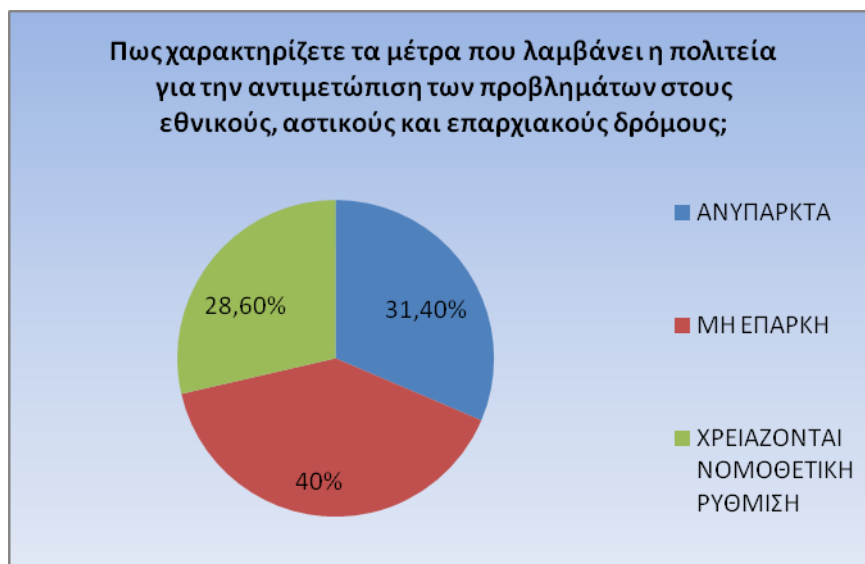


Η επομένη ερώτηση που τέθηκε είναι σχετική με την καταλληλότητα η μη του Εθνικού οδικού δικτύου της Κρήτης. Όπως παρατηρούμε από τα αποτελέσματα, η κακή κατάσταση του Εθνικού οδικού δικτύου είναι ένας από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί κατά την διάρκεια των οδικών μεταφορών. Αναλυτικότερα, το 17,10% χαρακτήρισε το Εθνικό οδικό δίκτυο σε πολύ κακή κατάσταση, το 40% σε κακή κατάσταση και το 42,90% σε μέτρια κατάσταση.

Η τάση των αποτελεσμάτων αυτών οφείλεται σε διάφορους παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με την ακαταλληλότητα του Εθνικού οδικού δικτύου της Κρήτης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κακή ποιότητα του οδοστρώματος. Ενδεικτικά αναφέρω την κατάσταση του βόρειου οδικού άξονα, όπου τα τελευταία χρόνια παραμένει σε τραγική κατάσταση χωρίς ιδιαίτερες παρεμβάσεις για τη βελτίωση του, με αποτέλεσμα τα επαναλαμβανόμενα τροχαία ατυχήματα. Επίσης η έλλειψη σηματοδότησης, όπου σε καίρια σημεία του οδικού δικτύου οι προειδοποιητικές πινακίδες είναι ανύπαρκτες ή κατεστραμμένες. Επιπλέον ο ανεπαρκής φωτισμός όπου σε αρκετά σημεία του οδικού άξονα η παρουσία του κρίνεται άκρως απαραίτητη για την ασφαλέστερη οδήγηση κατά την διάρκεια της νύχτας. Τέλος, η έλλειψη αστυνόμευσης, όπου

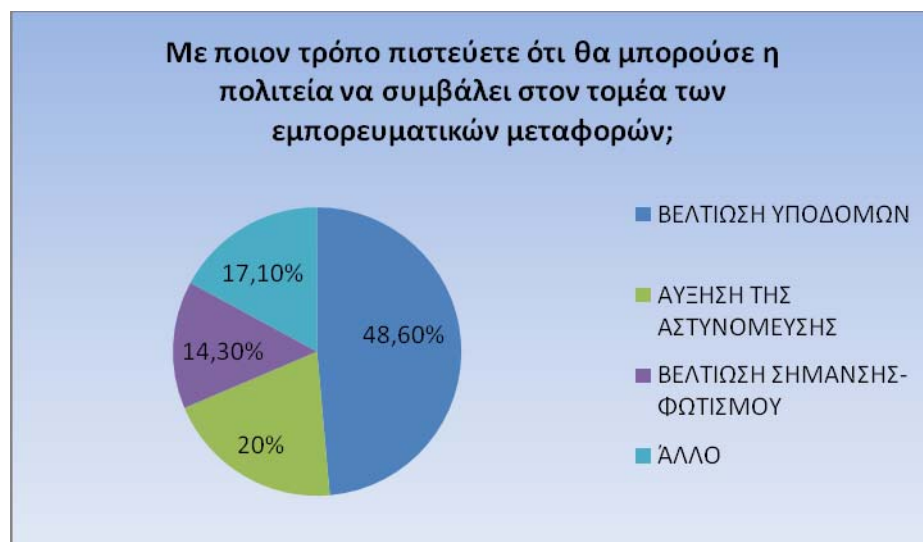
λειτουργεί ανασταλτικά ώστε οι οδηγοί να συμμορφώνονται με τους κανόνες οδικής ασφάλειας και να τιμωρούνται σε περίπτωση παραβάσεων.

### Ερώτηση 9



Σε αυτήν την ερώτηση οι μεταφορικές εταιρίες καλούνταν να μας απαντήσουν πως χαρακτηρίζουν τα μέτρα τα οποία λαμβάνει η πολιτεία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν το οδικό δίκτυο της Κρήτης. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα διαπιστώνει κανείς ότι οι εκπρόσωποι των μεταφορικών εταιριών δεν αναγνωρίζουν τις όποιες προσπάθειες της πολιτείας για βελτίωση του οδικού δικτύου καθώς το 40% χαρακτήρισαν τα μέτρα της πολιτείας μη επαρκή, το 31,4% ανύπαρκτα και το 28,6% ότι υπάρχουν αλλά χρειάζονται νομοθετική ρύθμιση. Αξίζει να σημειωθεί πως οι απαντήσεις ικανοποιητικά και επαρκή έλαβαν μηδενικό ποσοστό. Είναι λοιπόν σαφές πως η πολιτεία δεν έχει ανταποκριθεί απόλυτα στις απαιτήσεις του συγκεκριμένου προβλήματος, με αποτέλεσμα οι μεταφορικές εταιρίες της Κρήτης να αντιμετωπίζουν ακόμα ένα πρόβλημα το οποίο επί της ουσίας προέρχεται από την υπολειτουργία του κράτους.

## Ερώτηση 10



Η επόμενη ερώτηση του ερωτηματολογίου είχε να κάνει με τρόπους τους οποίους θα πρότειναν οι μεταφορείς στην πολιτεία προς υλοποίηση ώστε να συμβάλει στην βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών. Μετά την ανάλυση των αποτελεσμάτων προέκυψε πως το 48,6 % ωθεί την πολιτεία στην βελτίωση των υποδομών το 14,3% στην βελτίωση σήμανσης-φωτισμού, ενώ το 20% στην αύξηση της αστυνόμευσης. Αποτελέσματα αναμενόμενα καθώς αντικατοπτρίζουν τα τρία κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει αυτή την στιγμή το Εθνικό οδικό δίκτυο και χρήζουν άμεσης βελτίωσης.

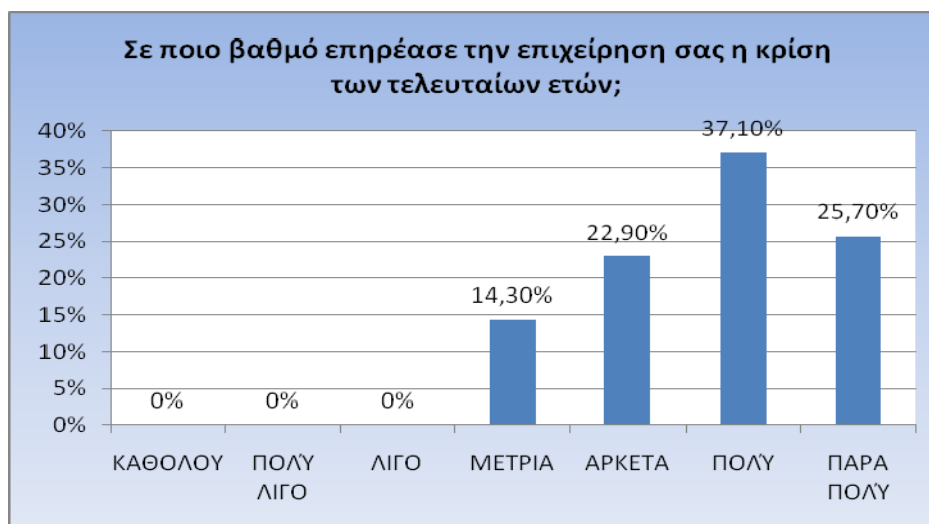
Στην συγκεκριμένη ερώτηση αξίζει να σημειωθεί πως υπήρχε και ένα ποσοστό της τάξεως του 17% το οποίο απάντησε την επιλογή «άλλο» και σαν επεξήγηση ανέφερε πως ο βασικότερος τρόπος που θα μπορούσε η πολιτεία να συμβάλει στη βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών είναι στην μη ψήφιση του νέου νόμου του κράτους περί απελευθέρωσης του επαγγέλματος. Πράγμα ανέφικτο καθώς ο νέος νόμος έχει ήδη ψηφιστεί.

Στο σημείο όμως αυτό θα ήθελα να αναφερθώ και στις προσπάθειες που καταβάλει από την πλευρά της η πολιτεία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν το Εθνικό οδικό δίκτυο. Πιο συγκεκριμένα,

συστήθηκε μια διυπουργική επιτροπή οδικής ασφάλειας από τα υπουργεία Δημόσιας Τάξης Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εθνικής Οικονομίας, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων και από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας καθένα από τα οποία ανέλαβε να φέρει εις πέρας κάποιους από τους στόχους που τέθηκαν. Η επιτροπή οδικής ασφάλειας ορίστηκε ως αρμόδια για την επίτευξη των παρακάτω στόχων:

- **Βελτίωση Οδικού περιβάλλοντος:** Το συγκεκριμένο πρόβλημα αναμένεται να διορθωθεί με τους ακόλουθους τρόπους: Εντοπισμός και παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις (χρήση ραντάρ, αύξηση αστυνόμευσης), καθώς και βελτίωση της σήμανσης και των οδοστρωμάτων, τυποποίηση και βελτίωση στηθαίων ασφαλείας και φωτισμού.
- **Βελτίωση ικανοτήτων οδικής συμπεριφοράς:** Στο ζήτημα αυτό, γίνονται προσπάθειες να βελτιωθεί το σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, να εφαρμοστούν προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής για ενήλικες και παιδιά και να γίνουν εκστρατείες ενημέρωσης των πολιτών.
- **Βελτίωση του οχήματος:** Η βελτίωση των οχημάτων θα υλοποιηθεί με τον εκσυγχρονισμό των κέντρων τεχνικού έλεγχου ΚΤΕΟ, τη δημιουργία κινήτρων για την απόκτηση εξοπλισμού ασφαλείας και τέλος με την ανάπτυξη αυτόματων συστημάτων αποφυγής σύγκρουσης.
- **Βελτίωση της Αστυνόμευσης:** Το συγκεκριμένο ζήτημα χρήζει βελτίωσης με τη βοήθεια ολοκληρωμένου προγράμματος εξοπλισμού ελέγχου κυκλοφορίας και καταγραφής παραβάσεων. Εν συνεχεία με τη βελτίωση του συστήματος άμεσης επέμβασης και λήψης άμεσων μέτρων μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών μεσών σε σημεία του οδικού δικτύου που παρουσιάζουν μεγάλη συχνότητα ατυχημάτων.
- **Βελτίωση της αντιμετώπισης μετά το ατύχημα:** Με ενέργειες όπως ο εκσυγχρονισμός στον εξοπλισμό των μονάδων επέμβασης, η ανάπτυξη σχεδίων άμεσης επέμβασης και η βελτίωση άμεσης περίθαλψης στα νοσοκομεία. Τέλος, με απεριόριστα όρια κάλυψης για σωματικές βλάβες και με τη διαρκή υποχρεωτική εκπαίδευση των βαθμοφόρων της τροχαίας που αναλαμβάνουν έρευνες τροχαίων ατυχημάτων.

## Ερώτηση 11



Στην ερώτηση αυτή οι εταιρίες καλούνταν να μας απαντήσουν σε ένα καίριο ζήτημα που ταλανίζει όλες τις επιχειρήσεις τα τελευταία δυο χρόνια και δεν είναι άλλο από την οικονομική κρίση. Από το 2008 και έπειτα οι περισσότερες επιχειρήσεις όλων των κλάδων έχουν επηρεαστεί αρνητικά από το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης. Δεν θα μπορούσε λοιπόν να μην επηρεαστεί και ο κλάδος των μεταφορών.

Αναλυτικότερα, κατά την διάρκεια της έρευνας μου, μερικοί από τους ιδιόκτητες-υπευθύνους των μεταφορικών εταιριών μου ανέλυσαν το γεγονός πως τα τελευταία χρόνια η κρίση επηρέασε τους καταναλωτές και κατά συνέπεια τους επιχειρηματίες. Αυτό είχε ως άμεσο επακόλουθο οι μεγάλες επιχειρήσεις να μειώσουν τις μεταφορικές τους δραστηριότητες λόγω της μειωμένης ζήτησης. Από την άλλη πλευρά, οι απλοί πολίτες ψάχνουν εναλλακτικούς και πιο οικονομικούς τρόπους μεταφοράς φορτίων με αποτέλεσμα να μην στρέφονται στις μεταφορικές εταιρίες για την εξυπηρέτησή τους.

Όλα όσα προανέφερα αντικατοπτρίζονται στα ακόλουθα ποσοστά τα οποία προέκυψαν μετά το πέρας της έρευνας. Ειδικότερα, το 25,70% των

μεταφορικών εταιριών θεωρεί ότι η κρίση των τελευταίων ετών επηρέασε την επιχείρησή τους πάρα πολύ, το 37,10% πολύ, το 22,90% αρκετά και το 14,3% μέτρια.

## Ερώτηση 12



Στην ερώτηση 12 το πρόβλημα το οποίο εξετάζουμε έχει να κάνει με το αν οι μεταφορικές εταιρίες αντιμετωπίζουν πρόβλημα στην είσπραξη των οφειλών από τους πελάτες τους. Όπως φαίνεται και στο παραπάνω διάγραμμα το 74,3% των μεταφορικών εταιριών αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα στην είσπραξη των οφειλών, έναντι του 25,7% που πληρώνονται κανονικά. Το 74,3% είναι συντριπτικά μεγάλο ποσοστό και αντικατοπτρίζει τη δύσκολη κατάσταση στην οποία βρίσκεται η αγορά λόγω έλλειψης ρευστού χρήματος. Οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις που συνεργάζονται με τις μεταφορικές εταιρίες δυσκολεύονται να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους, με αποτέλεσμα να καθυστερούν την πληρωμή στις μεταφορικές εταιρίες.

Αυτό το αποδεικνύεται από την πλειοψηφία των ιδιοκτητών που συνομίλησα. Η πλειονότητα μου εξέφρασε πως οι περισσότεροι από τους επιχειρηματίες που συνεργάζονται δεν πληρώνουν με μετρητά αλλά με επιταγές δίμηνες, τρίμηνες, εξάμηνες, ακόμα και ετήσιες. Υπάρχουν δε και περιπτώσεις που οι μεταφορικές εταιρίες έχασαν τελείως τα χρήματα τους λόγω πτώχευσης της εταιρίας. Φυσικά υπήρξε και ένα μικρότερο ποσοστό της τάξεως του 25,7%

στο οποίο ανήκουν οι μικρότερες εταιρίες που εκτελούν άπλες μεταφορές και πληρώνονται από τους απλούς πολίτες κανονικά.

### Ερώτηση 13



Στη συγκεκριμένη ερώτηση γίνεται αναφορά σε έξι διαφορετικά προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν στην καθημερινότητα τους οι μεταφορικές εταιρίες. Αυτό που ζητήθηκε στην ερώτηση αυτή ήταν να τα ιεραρχήσουν με σειρά προτεραιότητας ούτως ώστε να προκύψει ποιο από αυτά είναι το πιο σημαντικό έως το λιγότερο σημαντικό. Σύμφωνα με την ανάλυση των αποτελεσμάτων διαπιστώνει κανείς πως στην πρώτη θέση της ιεραρχίας έρχεται η αύξηση του ανταγωνισμού μετά την νέα νομοθεσία με ποσοστό 51,4% στην δεύτερη η υψηλή φορολογία του κράτους με 20% στην τρίτη το υψηλό κόστος των ασφαλιστρών των φορτηγών με 14,3% στην τέταρτη οι ζημιές-φθορές των φορτηγών με 8,6% και στην πέμπτη τα χαμηλά κόμιστρα με 5,70%.

Αναμενόμενα τα αποτελέσματα καθώς είναι πλέον γνωστό πως μετά τη νέα νομοθεσία η αύξηση του ανταγωνισμού στον κλάδο των μεταφορών θα είναι αρκετά πιο υψηλή. Συνεπώς, είναι δικαιολογημένο το υψηλότερο ποσοστό στην ερώτηση αυτή. Αντίστοιχα, όσον αφορά τη φορολογία είναι εξίσου λογικό αποτέλεσμα, καθώς οι μεταφορικές εταιρίες υπάγονται στον υψηλό συντελεστή φορολόγησης. Για τις υπόλοιπες εναλλακτικές είναι αναμενόμενο το γεγονός ότι σε μια μεταφορική εταιρία να προκύπτουν απρόβλεπτες ζημιές στα φορτηγά οχήματα. Επίσης, το ύψος των ασφαλιστρών των φορτηγών οφείλεται στις συνεχείς αυξήσεις αυτών, όπου διαμορφώνουν το δυσβάσταχτο κόστος



ασφάλισης των οχημάτων. Τέλος το μικρότερο ποσοστό κατέλαβαν οι εναλλακτικές επιλογές: Χαμηλά κόμιστρα και αδυναμία προσωπικού, καθώς αφενός επηρεάζουν εξίσου σημαντικά μια εταιρία αφετέρου είναι παράγοντες που μπορούν να ελεγχθούν από τον εκάστοτε ιδιοκτήτη.

#### Ερώτηση 14

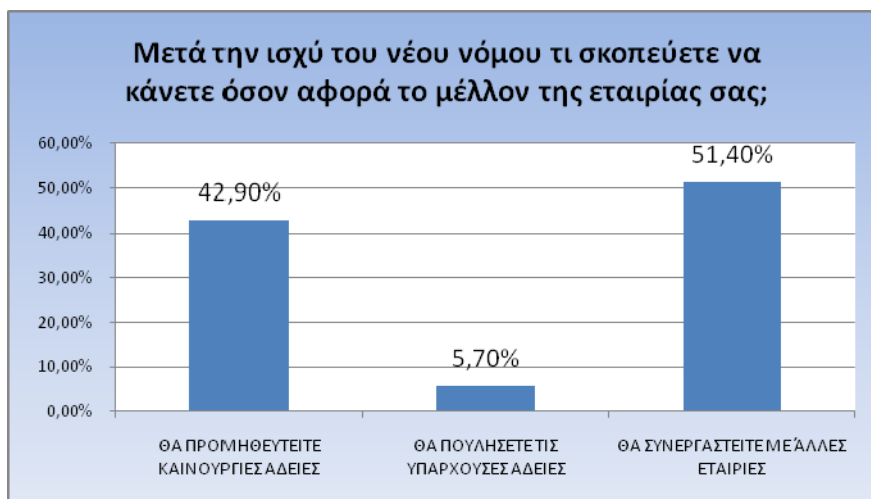


Η επόμενη ερώτηση που τέθηκε είχε να κάνει με το αν πιστεύουν οι ιδιοκτήτες των μεταφορικών εταιριών ότι θα καταφέρουν να διατηρήσουν το υπάρχον προσωπικό τους μετά την ισχύ του νέου νόμου. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν δεν είναι και τόσο ενθαρρυντικά καθώς το 57,10% των εκπροσώπων των εταιριών ισχυρίστηκε πως ναι θα το διατηρήσουν, σε αντίθεση με το 42,9% όπου εξέφρασε την άποψη πως δεν θα τα καταφέρει.

Με την ανάλυση των αποτελεσμάτων διαπιστώνει κανείς πως μετά την ισχύ του νέου νόμου μια από τις συνέπειες που θα προκύψουν είναι και το φαινόμενο της ανεργίας. Οι περισσότερες από τις μεταφορικές εταιρίες προβλέπουν πως λόγω του υψηλού ανταγωνισμού και της μείωσης της ζήτησης δεν θα καταφέρουν να διατηρήσουν το προσωπικό τους και θα προβούν σε απολύσεις. Αξίζει να σημειωθεί πως και το 57,10% που απάντησε πως δεν θα προβεί σε απολύσεις το ισχυρίστηκε με τα τωρινά δεδομένα πράγμα που σημαίνει πως στο μέλλον δεν αποκλείεται να αναγκαστούν και αυτοί να απολύσουν προσωπικό. Αρκετά ανησυχητικά συμπεράσματα προκύπτουν

λοιπόν από την ερώτηση αυτή καθώς η ισχύ του νέου νόμου του κράτους θα ενισχύσει το ζήτημα της ανεργίας το οποίο είναι από τα πλέον σημαντικότερα στις μέρες μας.

### Ερώτηση 15

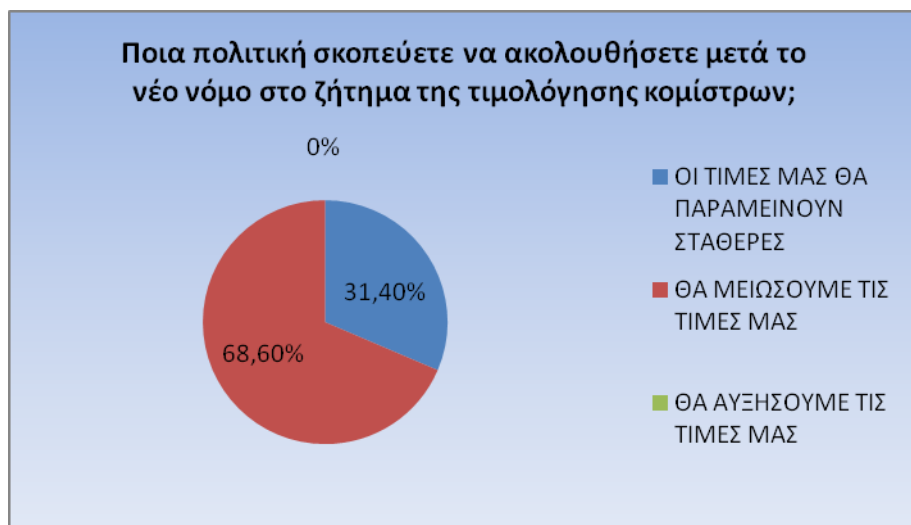


Η ερώτηση 15 θεωρώ πως είναι η σημαντικότερη της έρευνας αυτής. Μέσω αυτής είμαστε σε θέση να βγάλουμε τα πρώτα χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά τη στάση που σκοπεύουν να κρατήσουν οι μεταφορικές εταιρίες στο ζήτημα του νέου νόμου την περίοδο μετά την ισχύ του. Το ερώτημα στο οποίο καλούνταν να απαντήσουν είχε να κάνει με το τι σκοπεύουν να κάνουν μετά την έναρξη του νέου νόμου αναφορικά με το μέλλον της εταιρίας τους. Με εναλλακτικές επιλογές, πρώτον να αγοράσουν καινούργιες άδειες, δεύτερον να πουλήσουν τις ήδη υπάρχουσες, ή τρίτον να προβούν σε συνεργασία με άλλες μεταφορικές εταιρίες. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, τα αποτελέσματα τα οποία προκύπτουν είναι άκρως ενδιαφέροντα καθώς οι μεγαλύτερες μεταφορικές εταιρίες έχουν ως άμεσο σκοπό την αγορά ακόμα περισσότερων αδειών με σκοπό να διευρύνουν ακόμα περισσότερο τον στόλο τους και κατά συνέπεια την δύναμη τους στο κλάδο. Ενέργεια η οποία εν μέσω κρίσης εμπεριέχει αρκετά μεγάλο κίνδυνο. Από την άλλη πλευρά οι μικρομεσαίες μεταφορικές έχουν ως βλέψη να συνεργαστούν ενώνοντας τους στόλους τους με σκοπό τη δημιουργία πιο ισχυρών εταιριών, οι οποίες θα προσπαθήσουν να ανταγωνιστούν και τις μεγαλύτερες και τις νεοϊδρυθείσες στο

κλάδο εταιρίες.

Όλα όσα προανέφερα αντικατοπτρίζονται απολυτά στα ακόλουθα αποτελέσματα, πιο συγκεκριμένα το 42,9% των εταιριών απάντησε πως σκοπεύει να προμηθευτεί καινούργιες άδειες και να ενδυναμώσει τον στόλο του, το 51,40% ισχυρίστηκε πως σκοπεύει να συνεργαστεί με άλλες ομοειδείς εταιρίες, ενώ το 5,7% απάντησε πως μετά την ισχύ του νέου νόμου θα αναγκαστεί να αποσυρθεί από τον κλάδο λόγω της υψηλής ανταγωνιστικότητας.

### Ερώτηση 16



Στην τελευταία ερώτηση του ερωτηματολογίου το ζήτημα το οποίο εξετάζεται έχει να κάνει με ποια πολιτική σκοπεύουν να ακολουθήσουν οι μεταφορικές εταιρίες όσον αφορά την τιμολόγηση των κομίστρων τους μετά την ισχύ του νέου νόμου. Με την ανάλυση των αποτελεσμάτων συμπεραίνει κανείς πως οι ιδιοκτήτες των μεταφορικών εταιριών έχουν διαπιστώσει την σοβαρότητα της κατάστασης, με αποτέλεσμα το ζήτημα των κομίστρων να το αντιμετωπίζουν με αρκετή σοβαρότητα. Το 68,60 % ισχυρίστηκε πως θα αναγκαστεί να μειώσει τις τιμές των κομίστρων, ενώ το 31,40% θα τις διατηρήσει σταθερές. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί πως η απάντηση «θα αυξήσουμε τις τιμές μας» έλαβε μηδενικό ποσοστό .

Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα καταλαβαίνει κανείς πως οι ιδιοκτήτες των μεταφορικών εταιριών είναι διατεθειμένοι να μειώσουν τις τιμές των κομίστρων τους ώστε πρώτον να καταφέρουν να διατηρήσουν τις εταιρίες

τους και δεύτερον να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικοί στον κλάδο. Το γεγονός αυτό είναι άκρως ενθαρρυντικό καθώς δείχνει πως οι μεταφορικές εταιρίες είναι συνειδητοποιημένες στο τι έχουν να αντιμετωπίσουν στο προσεχές μέλλον.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα κυριότερα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν από τα θέματα που αναπτύχθηκαν στην παρούσα εργασία θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως εξής:

- Οι μεταφορικές εταιρίες εξακολουθούν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα, αφού από τις σοβαρότερες μεταβλητές που επηρεάζουν τα έσοδα και τα κέρδη των επιχειρήσεων αποτελούν τα συστήματα μεταφοράς, αποθήκευσης και τιμολόγησης προϊόντων.
- Η σωστή οργάνωση, ο προγραμματισμός και η υιοθέτηση της νέας τεχνολογίας στον κλάδο των μεταφορών αποτελούν πλέον απαραίτητα στοιχεία για την επίτευξη των δραστηριοτήτων με σκοπό την ασφαλή μεταφορά των αγαθών, την παράδοση τους στο σωστό χρόνο και τόπο, καθώς και της διεκπεραίωσης τους με το μικρότερο δυνατό κόστος.
- Ο κλάδος των οδικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη αστάθεια, γρήγορες μεταβολές στα δεδομένα και μεγάλο ανταγωνισμό, λόγω της πληθώρας των μεταφορικών επιχειρήσεων άλλα και λόγω του μεγάλου μεγέθους των φορτίων που μετακινούνται, αφού είναι ο κλάδος των μεταφορών με την μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση. Στα πλαίσια αυτά είναι απαραίτητη η χρήση πληροφοριακών συστημάτων διοίκησης του στόλου διανομών και παρακολούθησης των παραγγελιών ώστε η μεταφορική εταιρία να ελαχιστοποιήσει το κόστος της, και να προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές στους πελάτες της.
- Όσον αφορά την Ελληνική πραγματικότητα απαιτείται αναβάθμιση του πεπαλαιωμένου στόλου των φορτηγών οχημάτων.
- Η διαδικασία της σωστής μεταφοράς και αποθήκευσης αποτελούν συνιστώσα ζωτικής σημασίας στο σχεδιασμό και διαχείριση μιας υγιούς εταιρίας μεταφορών.
- Το IOBE τονίζει πως είναι άμεση η ανάγκη αναθεώρησης του παλαιού θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών και προσαρμογής του στις σύγχρονες ανάγκες της οικονομίας, σε αντίθεση με τους ιδιοκτήτες των μεταφορικών εταιριών οι οποίοι είναι άκρως αντίθετοι στην ψήφιση αυτού του νόμου.
- Αν και κατεγράφει ένα από το κομμάτι τις θεωρίας που αφορά τις σωστές και αποδοτικές μεθόδους τιμολόγησης, οι μεταφορείς ισχυρίζονται πως μετά την απελευθέρωση του επαγγέλματος η αγορά θα κατακλυστεί από ελευθέρους επαγγελματίες οι οποίοι θα μπορούν πλέον

διενεργούν μεταφορές. Αυτό θα έχει ως φυσικό επακόλουθο τη ραγδαία αύξηση του ανταγωνισμού με άμεση συνέπεια την αλλαγή της τιμολόγησης. Άρα συμπεραίνουμε πως η τιμολογιακή πολιτική των μεταφορέων δεν θα στηρίζεται στη θεωρία της τιμολόγησης αλλά θα προκύπτει με βάση τον ανταγωνισμό. Το γεγονός αυτό ενισχύεται και από τις απαντήσεις που δόθηκαν στην σχετική ερώτηση της έρευνας όπου η συντριπτική πλειοψηφία των μεταφορικών εταιριών σκοπεύει να μειώσει τις τιμές των κομίστρων.

- Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι μεταφορικές εταιρίες και προέκυψε από αυτήν την έρευνα είναι η εναντίωση τους στο νέο νόμο του κράτους περί απελευθέρωσης των αδειών γεγονός το οποίο αποδεικνύεται από τα υψηλά ποσοστά στην αντίστοιχη ερώτηση.
- Αρνητικό επακόλουθο του νέου νόμου είναι η απόλυση του προσωπικού που αναμένεται να γίνει μετά την ισχύ του, καθώς οι ιδιοκτήτες ισχυρίστηκαν δεν θα καταφέρουν να το διατηρήσουν στις τάξεις τους λόγω του υψηλού ανταγωνισμού.
- Ένα άλλο ενδιαφέρον συμπέρασμα που προέκυψε και σχετίζεται με τον νέο νόμο έχει να κάνει με τις αναδιαρθρώσεις που θα γίνουν μετά την ισχύ του. Ένα μεγάλο ποσοστό των μεγαλύτερων σε δύναμη μεταφορικών εταιριών, επικαλέστηκε πως θα προμηθευτεί ακόμα περισσότερες καινούργιες άδειες ώστε να ενδυναμώσουν τον στόλο τους. Εν αντιθέσει οι μικρομεσαίες μεταφορικές ισχυρίστηκαν πως σκοπεύουν να συνεργαστούν ενώνοντας τις μεταφορικές τους με σκοπό να επιβιώσουν στον σκληρό ανταγωνισμό που θα προκύψει.
- Η ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου τα τελευταία δέκα χρόνια σε ποσοστό της τάξεως του 295% αποδεικνύει πως απολύτως δικαιολογημένα οι μεταφορείς καταγράφουν ως μείζον σημασία πρόβλημα για τις εταιρίες τους αυτό της τιμής πώλησης του πετρελαίου.
- Οι ιδιοκτήτες των μεταφορικών εταιριών χαρακτήρισαν το οδικό δίκτυο της Κρήτης από άποψη καταλληλότητας κακό έως πολύ κακό. Τα μετρά της πολιτείας αναφορικά με το Εθνικό οδικό δίκτυο ως μη επαρκή, ακόμα και ως ανύπαρκτα. Τέλος, τονίζουν πως οι τομείς οι οποίοι χρήζουν βελτίωσης είναι η κατασκευή νέων δρόμων, η αύξηση της αστυνόμευσης καθώς και η βελτίωση της σήμανσης και του φωτισμού στα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου.
- Όπως σε όλες τις επιχειρήσεις έτσι και στις μεταφορικές εταιρίες το ζήτημα της κρίσης των τελευταίων δυο ετών συμβάλει και αυτό με την σειρά του στα προβλήματα τους. Εξαιτίας της η αγορά έχει επηρεαστεί με αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί πως λόγω της κρίσης οι μεταφορικές εταιρίες αντιμετωπίζουν πρόβλημα στην απολαβή των χρημάτων τους καθώς δεν εισπράττουν μετρητά αλλά μεταχρονολογημένες επιταγές.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Ηλιάδης, Ν., & Βουτσινός, Γ. (2002). Η τεχνολογία στις μεταφορές και επικοινωνίες. Αθήνα: Οργανισμός εκδόσεων διδακτικών βιβλίων, έκδοση Θ

Καλατζής, Α., (1994). Το δίκαιο των οδικών μεταφορών-αεροπορικών-σιδηροδρομικών. Αθήνα νομική βιβλιοθήκη

Καρασαββίδου, Ε. και συνεργάτες, (1998). Διερεύνηση της ζήτησης προϊόντων, ικανοτήτων, δεξιοτήτων, στάσεων και συμπεριφορών στην αγορά εργασίας. Δίκτυο ανάπτυξης ανθρώπινων πόρων Θεσσαλονίκης

Τηλικίδου, Ε. (2002). Έρευνα Μάρκετινγκ. Θεσσαλονίκη: Global Bookstore Ε.Π.Ε.

Γιάκκα Μ., (2007). Πληροφοριακά συστήματα Logistics και σύγχρονες τομεακές εφαρμογές. Κέντρο επιχειρηματικής και τεχνολογικής ανάπτυξης Ιόνιων νήσων.

Lambert D.M.J.R Stock. Strategic Logistics Management, Irwin

Ronald H. Ballou and Yogesh K. Agarval (1998). A performance comparison of several popular algorithms for vehicle routing and scheduling.

Kotler P. (1997) Marketing management: Analysis, planning, implementation and control. Prentice Hall.

Sahay A. (2007). How to reap high profit with dynamic pricing. Harvard Business July 1.

Λάμπρου Κ., (2001). Πρωτεύον ο ρόλος της σωστής συσκευασίας στη μεταφορά. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 2010, από:  
(<http://www.supply-chain.gr/articles.php?artic=781>)

Ευρωπαϊκή Ένωση (2009). Ανακτήθηκε Οκτώβριος 2010, από:  
([http://ec.europa.eu/health-eu/my\\_environment/road\\_safety/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_el.htm))

Ευρωπαϊκή Ένωση (2009). Ανακτήθηκε Οκτώβριος 2010, από:

([http://eu.transport/road/social\\_provisions/working\\_time\\_en.htm](http://eu.transport/road/social_provisions/working_time_en.htm)) Ευρωπαϊκή

Ευρωπαϊκή Ένωση (2009). Ανακτήθηκε Οκτώβριος 2010, από:  
([http://eu.transport/road/social\\_provisions/provisions\\_en.htm](http://eu.transport/road/social_provisions/provisions_en.htm))

Μελέτη του IOBE (2010). Η απελευθέρωση των μεταφορών σημαίνει μείωση τιμών και αύξηση της απασχόλησης. Ανακτήθηκε Νοέμβριος 2010 από:

(<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=3&artId=355754&dt=21/09/2010#ixzz18AUBGX15>)

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων(2010). Νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών και εμπορευματικών μεταφορών. Ανακτήθηκε Δεκέμβριος 2010 από:

(<http://www.opengov.gr/ymp/?p=38>)

Energy information administration (2010). Η πορεία της τιμής του πετρελαίου τα τελευταία δέκα έτη. Ανακτήθηκε Δεκέμβριος 2010 από:

(<http://www.eia.doe.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PET&s=WTOTWORLD&f=W>)

[www.google.gr](http://www.google.gr)

[www.vrisko.gr](http://www.vrisko.gr)

[www.supply-chain.gr](http://www.supply-chain.gr)

[www.europa.eu/index\\_el.htm](http://www.europa.eu/index_el.htm)

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

[www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)

[www.opengov.gr](http://www.opengov.gr)

[www.neo.gr](http://www.neo.gr)

[www.go-online.gr](http://www.go-online.gr)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΜΕ ΘΕΜΑ:

#### ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

1) Σε ποια κατηγορία κατατάσσεται την εταιρία σας όσον αφορά την γεωγραφική κάλυψη του δικτύου σας;

Εθνικές μεταφορές

Διεθνείς μεταφορές

2) Ο στόλος σας από πόσα φορτηγά οχήματα αποτελείται;

1 έως 5

6 έως 10

11 έως 15

Πάνω από 15

3) Πως θα χαρακτηρίζατε την εταιρία σας σε σχέση με το είδος της λειτουργία της;

Συλλογή

Διανομή

Αποθήκευση

Εισπράξεις εκ μέρους πελατών

Επιστροφές

Όλα τα παραπάνω

4) Τι είδος φορτίου μεταφέρει ως επί το πλείστον η εταιρία σας;

Ξηρό φορτίο

Χύδην φορτίο (υγρό ή χύμα όπως στάρι, άμμο κλπ)

Παγωμένο-κατεψυγμένο φορτίο



Μοναδοποιημένο φορτίο (σε παλέτες, κιβώτια, κτλ )

**5) Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι θα επηρεάσει την εταιρία σας ο νέος νόμος του κράτους περί απελευθέρωσης του επαγγέλματος των οδικών μεταφορών;**

- 1  Καθόλου                      2  Πολύ λίγο                      3  Λίγο  
4  Μέτρια                      5  Αρκετά                      6  Πολύ  
7  Πάρα πολύ

**6) Κατά πόσο πιστεύετε ότι ο ανταγωνισμός του κλάδου συμβάλει στα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει η εταιρία σας;**

- 1  Καθόλου                      2  Πολύ λίγο                      3  Λίγο  
4  Μέτρια                      5  Αρκετά                      6  Πολύ  
7  Πάρα πολύ

**7) Η ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου των τελευταίων χρόνων επηρέασε την λειτουργία της εταιρίας σας;**

- 1  Καθόλου                      2  Πολύ λίγο                      3  Λίγο  
4  Μέτρια                      5  Αρκετά                      6  Πολύ  
7  Πάρα πολύ

**8) Πως κρίνεται από άποψη καταλληλότητας το εθνικό δίκτυο της Κρήτης;**

- 1  Πολύ κακό                      2  Κακό  
3  Μέτριο                      4  Καλό  
5  Αρκετά καλό                      6  Πολύ καλό  
7  Πάρα πολύ καλό

**9) Πως χαρακτηρίζετε τα μέτρα που λαμβάνει η πολιτεία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στους εθνικούς, αστικούς και επαρχιακούς δρόμους;**

- |   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ικανοποιητικά                  | <input type="checkbox"/> Επαρκή    |
| <input type="checkbox"/> Μη επαρκή                      | <input type="checkbox"/> Ανύπαρκτα |
| <input type="checkbox"/> Χρειάζονται νομοθετική ρύθμιση |                                    |

**10) Με ποιον τρόπο πιστεύεται ότι θα μπορούσε η πολιτεία να συμβάλει στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών;**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Βελτίωση υποδομών (νέοι δρόμοι) | <input type="checkbox"/> Απελευθέρωση αδειών          |
| <input type="checkbox"/> Αύξηση της Αστυνόμευσης         | <input type="checkbox"/> Βελτίωση σήμανσης – φωτισμού |
| <input type="checkbox"/> Όλα τα παραπάνω                 |   |
| <input type="checkbox"/> Άλλο εξηγήστε.....              |   |

.....

.....

**11) Σε ποιο βαθμό επηρέασε την επιχείρησή σας η κρίση των τελευταίων ετών;**

- |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> Καθόλου   | 2 <input type="checkbox"/> Πολύ λίγο |
| 3 <input type="checkbox"/> Λίγο      | 4 <input type="checkbox"/> Μέτρια    |
| 5 <input type="checkbox"/> Αρκετά    | 6 <input type="checkbox"/> Πολύ      |
| 7 <input type="checkbox"/> Πάρα πολύ |                                      |

**12) Αντιμετωπίζει η εταιρία σας πρόβλημα στην είσπραξη χρημάτων από τους πελάτες της;**

- |                                |                                |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> Ναι | 2 <input type="checkbox"/> Όχι |
|--------------------------------|--------------------------------|

**13) Ποιο από τα παρακάτω προβλήματα αντιμετωπίζει η επιχείρησή σας; Βάλτε τα σε σειρά προτεραιότητας.**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Υψηλό κόστος ασφάλιστρων                  | <input type="checkbox"/> Ζημιές-φθορές φορτηγών |
| <input type="checkbox"/> Αδυναμία προσωπικού                       | <input type="checkbox"/> Χαμηλά κόμιστρα        |
| <input type="checkbox"/> Αύξηση ανταγωνισμού από την νέα νομοθεσία | <input type="checkbox"/> φορολογία              |

**14) Πιστεύετε ότι θα καταφέρετε να διατηρήσετε το υπάρχον προσωπικό σας μετά τον νέο νόμο του κράτους ;**

1  Ναι

2  Όχι

**15) Μετά την ισχύ του νέου νόμου τι σκοπεύετε να κάνετε όσον αφορά το μέλλον της εταιρίας σας ;**

Θα προμηθευθείτε καινούργιες άδειες

Θα πουλήσετε τώρα τις υπάρχουσες άδειες και θα αποχωρήσετε από τον κλάδο

Θα συνεργαστείτε με άλλες εταιρίες

Άλλο .....

.....

**16) Ποια πολιτική σκοπεύετε να ακολουθήσετε μετά το νέο νόμο στο ζήτημα της τιμολόγησης- κομίστρων;**

Οι τιμές σας θα παραμείνουν σταθερές

Θα μειώσετε τις τιμές σας

Θα αυξήσετε τις τιμές σας

Άλλο .....

.....

.....

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Frequency Table

Σε ποια κατηγορία κατατάσσεται την εταιρία σας όσον αφορά την γεωγραφική κάλυψη του δικτύου σας;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Εθνικές μεταφορές	30	83,3	85,7	85,7
	Διεθνείς μεταφορές	5	13,9	14,3	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

Ο στόλος σας από πόσα φορτηγά οχήματα αποτελείται;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1 έως 5	5	13,9	14,3	14,3
	6 έως 10	10	27,8	28,6	42,9
	11 έως 15	12	33,3	34,3	77,1
	Πάνω απο15	8	22,2	22,9	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

Πως θα χαρακτηρίζατε την εταιρίας σας σε σχέση με το είδος της λειτουργιά της;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Διανομή	10	27,8	28,6	28,6
	Όλα τα παραπάνω	25	69,4	71,4	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Τι είδους φορτίο μεταφέρει ως επί το πλείστον η εταιρία σας;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ξηρό	5	13,9	14,3	14,3
	Μοναδοποιημένο	30	83,3	85,7	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι θα επηρεάσει την εταιρία σας ο νέος νόμος του κράτους περί απελευθέρωσης του επαγγέλματος των οδικών μεταφορών;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Αρκετά	6	16,7	17,1	17,1
	Πολύ	9	25,0	25,7	42,9
	Πάρα πολύ	20	55,6	57,1	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Κατά πόσο πιστεύετε ότι ο ανταγωνισμός του κλάδου συμβάλει στα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει η εταιρία σας;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Αρκετά	6	19,4	18,0	20,0
	Πολύ	9	27,8	22,0	48,6
	Πάρα πολύ	20	50,0	60,0	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Η ραγδαία αύξηση της τιμής του πετρελαίου των τελευταίων χρόνων επηρέασε την λειτουργία της εταιρίας σας;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Αρκετά	4	16,7	12,1	17,1
	Πολύ	8	22,2	22,9	40,0
	Πάρα πολύ	23	58,3	65,0	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Πως κρίνεται από άποψη καταλληλότητας το εθνικό οδικό δίκτυο της Κρήτης;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Πολύ κακό	6	16,7	17,1	17,1
	Κακό	14	38,9	40,0	57,1
	Μέτριο	15	41,7	42,9	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Πως χαρακτηρίζετε τα μέτρα που λαμβάνει η πολιτεία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στους εθνικούς, αστικούς, και επαρχιακούς δρόμους;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μη επαρκή	14	38,9	40,0	40,0
	Ανύπαρκτα	10	27,8	28,6	68,6
	Χρειάζονται νομοθετική ρύθμιση	11	30,6	31,4	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Με ποιον τρόπο πιστευτέ ότι θα μπορούσε η πολιτεία να συμβάλει στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Βελτίωση υποδομών	17	47,2	48,6	48,6

	Αύξηση της αστυνόμευσης	7	19,4	20,0	68,6
	Βελτίωση σήμανσης	5	13,9	14,3	82,9
	Άλλο	6	16,7	17,1	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Σε ποιο βαθμό επηρέασε την επιχείρησή σας η κρίση των τελευταίων ετών;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μέτρια	5	13,9	14,3	14,3
	Αρκετά	8	22,2	22,9	37,1
	Πολύ	13	36,1	37,1	74,3
	Πάρα πολύ	9	25,0	25,7	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Αντιμετωπίζει η εταιρία σας πρόβλημα στην είσπραξη χρημάτων από τους πελάτες της;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	26	72,2	74,3	74,3
	Όχι	9	25,0	25,7	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Ποιο από τα παρακάτω προβλήματα αντιμετωπίζει η εταιρία σας; Βάλτε τα σε σειρά προτεραιότητας;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Υψηλό κόστος ασφάλιστρων	5	13,9	14,3	14,3
	Ζημίες- φοροές φορτηγών	3	8,3	8,6	22,9
	Χαμηλά κόμιστρα	2	5,6	5,7	28,6
	Αύξηση ανταγωνισμού από την νέα νομοθεσία	18	50,0	51,4	80,0
	Φορολογία	7	19,4	20,0	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Πιστεύετε ότι θα καταφέρετε να διατηρήσετε το υπάρχον προσωπικό σας μετά τον νέο νόμο του κράτους;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ναι	20	55,6	57,1	57,1
	Όχι	15	41,7	42,9	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Μετά την ισχύ του νέου νόμου τι σκοπεύετε να κάνετε όσον αφορά το μέλλον της εταιρία σας;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Θα προμηθευτείτε καινούργιες άδειες	15	41,7	42,9	42,9
	Θα πουλήσετε τις υπάρχουσες άδειες και θα αποχωρίσετε από τον κλάδο	2	5,6	5,7	48,6
	Θα συνεργαστείτε με άλλες εταιρίες	18	50,0	51,4	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		

**Ποια πολιτική σκοπεύετε να ακολουθήσετε μετά το νέο νόμο του κράτους στο ζήτημα της τιμολόγησης των κομίστρων;**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Οι τιμές σας θα παραμείνουν σταθερές	11	30,6	31,4	31,4
	Θα μειώσετε τις τιμές σας	24	66,7	68,6	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	System	1	2,8		
Total		36	100,0		



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

### I. Νομός Ηρακλείου

- Ηρόδοτος μεταφορική
- Ταό γενική μεταφορική
- Άτλας μεταφορική
- Οδοιπόρος μεταφορική
- Διανομέας μεταφορική
- Αλφρα μεταφορική
- Ηνίοχος μεταφορική
- Τάλως μεταφορική
- Δογκάκης μεταφορική
- Λατώ μεταφορική
- Μεγαλόνησος μεταφορική
- Ελεμ φάρος μεταφορική
- Κρήτη Express μεταφορική
- Δακτυλάς μεταφορική
- Candia trans μεταφορική

### II. Νομός Χανίων

- Αφοί Μπομπολάκοι μεταφορική
- Ζανιδάκης μεταφορική
- Τάλως Χανίων μεταφορική
- Αφοί Μαρνελάκη μεταφορική
- Κωνσταντουδάκης μεταφορική
- Κίσσαμος μεταφορική
- Καψαλάκης μεταφορική
- Ελευθερόπουλος μεταφορική
- Σχοινοπλοκάκης μεταφορική
- Βεργανελάκης μεταφορική

### III. Νομός Ρεθύμνης

- Παπαδάκης μεταφορική
- Πολάκης μεταφορική
- Σταμαθιουδάκη μεταφορική
- Δουσμανής μεταφορική
- Ιμέρ μεταφορική

#### **IV. Νομός Λασιθίου**

- Χαβάκης μεταφορική
- Αντώνου μεταφορική
- Δερμιτζάκη μεταφορική
- Τζουανάκης μεταφορική
- Πατεράκης μεταφορική