



Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης Department of Economic and Regional Development

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών:

Εφαρμοσμένα Οικονομικά και Περιφερειακή Ανάπτυξη,

κατεύθυνση: Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη,

ειδίκευση: Περιφερειακός και Τοπικός Αναπτυξιακός Προγραμματισμός

Διπλωματική Εργασία

«Εμπορευματικά κέντρα Logistics ως μοχλός Περιφερειακής Ανάπτυξης»

Μεταπτυχιακός Φοιτητής: Καρούντζος Παναγιώτης

Επιβλέπων Καθηγητής: Τσέλιος Βασίλειος

Αθήνα, Ιούνιος 2022

ΔΗΛΩΣΗ ΦΟΙΤΗΤΗ (copyright notice)

Η παρούσα Πτυχιακή Εργασία και τα συμπεράσματά της, σε οποιαδήποτε μορφή, αποτελούν συνιδιοκτησία του Παντείου Πανεπιστημίου και του φοιτητή. Οι προαναφερόμενοι διατηρούν το δικαίωμα ανεξάρτητης χρήσης και αναπαραγωγής (τμηματικά ή συνολικά) για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς. Η έγκριση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Περιφερειακής και Αστικής Ανάπτυξης (ΤΟΠΑ) δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Ο υπογεγραμμένος δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα Πτυχιακή Εργασία είναι εξ' ολοκλήρου δικό μου έργο και συγγράφηκε ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος Μεταπτυχιακών σπουδών του Παντείου Πανεπιστημίου του Τμήματος Περιφερειακής και Αστικής Ανάπτυξης (ΤΟΠΑ). Δηλώνω υπεύθυνα ότι κατά τη συγγραφή ακολούθησα την πρέπουσα ακαδημαϊκή δεοντολογία αποφυγής λογοκλοπής και έχω αποφύγει οποιαδήποτε ενέργεια που συνιστά παράπτωμα λογοκλοπής. **Η εργασία είναι προϊόν αποκλειστικά προσωπικής εργασίας και έχει γίνει σαφής αναφορά σε δουλειά τρίτων.**

(Όνομα, Υπογραφή, Ημερομηνία)

Καρούντζος Παναγιώτης



Πέμπτη 30 Ιουνίου 2022

Περίληψη

Η παρούσα εργασία ερευνά πως τα κέντρα logistics μπορούν να επιδράσουν στην Περιφερειακή Ανάπτυξη. Υπάρχει θετική συνεισφορά αυτών των κέντρων στην διάχυση της ανάπτυξης από τις περισσότερο αναπτυγμένες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, εφόσον υφίσταται η κατάλληλη κρατική πολιτική που θα κατευθύνει την επιχειρηματική δράση. Οι νέες τεχνολογίες Πληροφορικής και Διαδικτύου και η εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης συμβάλλει σε αυτό. Ως μελέτη περίπτωσης εξετάζεται το υπό υλοποίηση logistic center στο Θριάσιο Πεδίο.

Abstract

The present study investigates how logistics centers can influence Regional Development. There is a positive contribution of these centers in the diffusion of development from the most developed to the least developed regions, as long as there is an appropriate government policy that will direct business activity. New IT and Internet technologies and the application of the principles of sustainable development contribute to this. The logistics center in Thriasio Pedio is being examined as a case study.

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ τον καθηγητή μου κ. Τσέλιο Βασίλειο για την επιστημονική του καθοδήγηση καθ' όλη τη διάρκεια συγγραφής της διπλωματικής μου εργασίας, καθώς και την σύζυγο μου Παρασκευή για την αμέριστη συμπαράσταση της σε αυτόν μου τον αγώνα.

Πίνακας περιεχομένων

Πίνακας Εικόνων	7
Πίνακας Συντομογραφιών	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1. ΣΚΟΠΟΣ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ	9
2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ.....	10
2.1. Εισαγωγικές Έννοιες.....	10
2.2. Θεωρίες Χώρου	11
2.2.1. Von Thunen	11
2.2.2. Weber	11
2.2.3. Θεωρίες Περιφερειακής ανάπτυξης.....	12
2.2.3.1. Πρώτη γενιά Θεωριών	12
2.2.3.2. Δεύτερη γενιά Θεωριών	12
2.2.3.3. Τρίτη γενιά Θεωριών	12
2.2.3.4. Θεωρία της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας.....	13
2.2.3.5. Θεωρίες ανάπτυξης μέσω των «τεχνοπόλεων».....	14
2.2.3.6. Κριτική επισκόπηση Θεωριών Χώρου - Περιφερειακής Ανάπτυξης	14
2.3. Εφοδιαστική (Logistics)	15
2.3.1. Κέντρα logistics-multi hubs-clusters.....	16
2.3.2. Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Management)	17
2.3.3. Κρατική Πολιτική στη Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας	18
2.3.4. Βιώσιμη ανάπτυξη- Green Supply Chain Management	18
2.3.5. E-logistics, νέες τεχνολογίες Πληροφορικής και Διαδικτύου	19
2.4. Μελέτη Περίπτωσης: Θριάσιο Πεδίο	20
2.4.1. Νομοθετικό πλαίσιο	21
2.4.2. Γεωγραφική θέση Θριασίου Πεδίου	22
2.4.3. Ιδιοκτησιακό Καθεστώς έκτασης Θριασίου Πεδίου	25
2.4.4. Επιχειρηματικά σχέδια ΘΡΙΑΣΙΟ Ι και ΘΡΑΙΣΙΟ ΙΙ	26
2.5. Ερευνητικά ερωτήματα	27
3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	29
3.1. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα	29
3.2. Η τεχνική συλλογής του υλικού και το ερευνητικό εργαλείο.....	29
3.3. Η μέθοδος και τα παραδείγματα της ανάλυσης.....	29
3.4. Το σύστημα κατηγοριών.....	30

4. ΟΙ ΑΝΑΛΥΣΕΙΣ	31
4.1. Περιφερειακή ανάπτυξη και logistics.....	31
4.1.1. Διάχυση ανάπτυξης στις περιφέρειες	31
4.1.2. Τρόπος πρόκλησης ανάπτυξης στις περιφέρειες.....	33
4.1.3. Clusters και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα	35
4.1.4. Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη	36
4.1.4.1. Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη	36
4.1.4.2. Εμπορευματικό κέντρο logistics Θριάσιο και περιφερειακή ανάπτυξη.....	38
4.1.5. Η κρατική πολιτική στον κλάδο των logistics.....	40
4.2. Ψηφιακός μετασχηματισμός και logistics	42
4.2.1. Τα clusters ως παράγοντας παραγωγής τεχνολογίας και καινοτομίας	42
4.2.2. Ενσωμάτωση τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου σε κέντρα logistics	43
4.3. Βιώσιμη ανάπτυξη και logistics.....	44
5. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	48
5.1. Περιφερειακή Ανάπτυξη και logistics.....	48
5.2. Ψηφιακός μετασχηματισμός και logistics	51
5.3. Βιώσιμη ανάπτυξη και logistics.....	52
6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	54
BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	55
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	64

Πίνακας Εικόνων

Αύξων αριθμός εικόνας	Περιγραφή εικόνας
1	Το σύμπλεγμα της τεχνόπολης
2	Η γεωγραφική θέση του Θριασίου Πεδίου σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά
3	Η σύνδεση του Θριασίου Πεδίου με συγκοινωνιακά δίκτυα
4	Η γεωγραφική έκταση των 2000 στρεμμάτων του Θριασίου Πεδίου
5	Αεροφωτογραφία της έκτασης του Θριασίου Πεδίου
6	Η οριοθετημένη έκταση Θριασίου Πεδίου για δημιουργία ΕΠΕΕ
7	Το σύμπλεγμα των εγκαταστάσεων στο Θριάσιο Πεδίο
8	Αεροφωτογραφία εγκαταστάσεων του Θριασίου Πεδίου
9	Το πλέγμα της οικονομίας των logistics

Πίνακας Συντομογραφιών

Συντομογραφία	Επεξήγηση Συντομογραφίας
Ξενόγλωσσες Συντομογραφίες	
multi-hub	Πολυκόμβος
3PLs	Third Party Logistics
IoT	Internet of Things
Ελληνικές Συντομογραφίες	
Α.Ε	Ανώνυμος Εταιρεία
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΕΠΕΕ	Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας
ΕΠΕΑ	Επιχειρηματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι	Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής Θριασίου Πεδίου
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
τ.μ	Τετραγωνικά μέτρα
ΟΣΕ	Οργανισμός Συγκοινωνιών Ελλάδας
χλμ	Χιλιόμετρα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανθρωπότητα διανύει την 4^η βιομηχανική επανάσταση (industry 4.0). Οι τεχνολογικές εξελίξεις τρέχουν με ραγδαίο ρυθμό, ο ψηφιακός μετασχηματισμός της οικονομίας είναι επιτακτική ανάγκη και οι παραδοσιακές μορφές και νόρμες του επιχειρείν αναπροσαρμόζονται στις απαιτήσεις τις παγκοσμιοποιημένης αγοράς.

Ο κλάδος της Εφοδιαστικής, καθώς εμπλέκεται σε μεγάλο εύρος των δραστηριοτήτων της πραγματικής οικονομίας, δεν θα μπορούσε να μην ακολουθήσει τις εξελίξεις που διενεργούνται κατά την 4^η βιομηχανική επανάσταση. Η παρούσα εργασία εξετάζει πως τα κέντρα logistics επιδρούν στην περιφερειακή ανάπτυξη, υπό το πρίσμα των τρεχουσών αλλαγών και μεταρρυθμίσεων.

Η εργασία δομείται ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα ερευνητικά ερωτήματα που απαντάει η εργασία καθώς και ο σκοπός της και η σημαντικότητα της ως προς την συνεισφορά της στην επιστημονική γνώση.

Στη συνέχεια στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται βιβλιογραφική επισκόπηση του θέματος. Αρχικά, παρατίθενται οι κύριες θεωρητικές προσεγγίσεις σχετικά με τον «χώρο» και την Περιφερειακή Ανάπτυξη και γίνεται μια κριτική επισκόπηση τους. Στη συνέχεια, αναλύεται η έννοια της Εφοδιαστικής (logistics) και της διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Management) με σκοπό να διασαφηνιστούν αυτοί οι δύο όροι, διότι συχνά συγχέονται. Επίσης, παρατίθεται βιβλιογραφία για τα κέντρα logistics, για τον ψηφιακό μετασχηματισμό των logistics, γνωστός με τον όρο e-logistics, για την κρατική πολιτική σε αυτό τον κλάδο και για την βιώσιμη ανάπτυξη και την πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα. Έπειτα παρουσιάζεται η μελέτη περίπτωσης που αφορά το Θριάσιο Πεδίο. Παρατίθεται το πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο της Ελλάδας σχετικά με την εφοδιαστική και τα κέντρα logistics, δίνεται η αποτύπωση της γεωγραφικής περιοχής μελέτης μέσω αεροφωτογραφιών και παρουσιάζονται τα επιχειρηματικά σχέδια Θριάσιο Ι και Θριάσιο ΙΙ. Αφού ολοκληρωθεί η βιβλιογραφική επισκόπηση τίθενται τα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μέθοδος έρευνας και τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να απαντηθούν τα ερευνητικά ερωτήματα. Διεξήχθη ποιοτική έρευνα μέσω ημιδομημένων συνεντεύξεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται τα ευρήματα της έρευνας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται συζήτηση επί των ευρημάτων και συσχέτιση τους με την βιβλιογραφική επισκόπηση.

Συνεκτιμώντας τα ευρήματα σε σχέση με την υφιστάμενη επιστημονική γνώση, η εργασία καταλήγει στο έκτο κεφάλαιο, καταθέτοντας προτάσεις.

1. ΣΚΟΠΟΣ, ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο στόχος της συγκεκριμένης εργασίας είναι να διερευνήσει την συμβολή των εμπορευματικών κέντρων logistics στην περιφερειακή ανάπτυξη. Όπως αναγράφει και ο τίτλος της παρούσας εργασίας σκοπός της είναι να αναδείξει την δυναμική των εμπορευματικών κέντρων logistics ως «μοχλό» περιφερειακής ανάπτυξης. Ως μελέτη περίπτωσης επιλέγεται το Θριάσιο Πεδίο, μία έκταση όπου πρόκειται να κατασκευαστεί το μεγαλύτερο εμπορευματικό κέντρο logistics στην Ελλάδα και να καταστεί πυλώνας διασύνδεσης με τα διεθνή κέντρα μεταφορών. Απώτερος σκοπός της εργασίας είναι να καταδείξει εάν και με ποιό τρόπο η επένδυση που πραγματοποιείται στο Θριάσιο Πεδίο, μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη των Περιφερειών της Ελλάδας.

Τα ερευνητικά ερωτήματα που απαντάει η εργασία είναι:

- Πώς και με ποιό τρόπο τα εμπορευματικά κέντρα logistics επιδρούν στην περιφερειακή ανάπτυξη;
- Πώς και με ποιό τρόπο το υπό κατασκευή εμπορευματικό κέντρο logistics στο Θριάσιο Πεδίο, θα συμβάλλει στην ανάπτυξη των Περιφερειών της Ελλάδας.

Η εργασία είναι σημαντική και συμβάλλει στην επιστημονική γνώση διότι υπάρχει κενό στην έρευνα σε αυτό το πεδίο. Οι περισσότερες έρευνες σχετικά με τα εμπορευματικά κέντρα εστιάζουν στην επιλογή της βέλτιστης τοποθεσίας δημιουργίας τέτοιων κέντρων, ενώ δεν υπάρχει έρευνα που να εστιάζει στον παράγοντα περιφερειακή ανάπτυξη ως κριτήριο επιλογής της βέλτιστης τοποθεσίας εγκατάστασης. Σημειώνεται, ότι οι εργασίες που εξετάζουν τα εμπορευματικά κέντρα logistics και αναλύουν το Θριάσιο Πεδίο ως μελέτη περίπτωσης αναφέρονται ουσιαστικά στις επιχειρήσεις logistics, που έχουν συγκεντρωθεί στον ευρύτερο βιομηχανικό χώρο της Δυτικής Αττικής. Στην πραγματικότητα, το Θριάσιο Πεδίο αποτελεί μια γεωγραφική έκταση 2.000 στρεμμάτων στον Ασπρόπυργο Αττικής, όπου δεν έχουν εγκατασταθεί ακόμη επιχειρήσεις, αλλά είναι υπό διαγωνιστικές διαδικασίες τα επιχειρηματικά σχέδια ΘΡΙΑΣΙΟ Ι και ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ και αναμένεται στο εγγύς μέλλον η υλοποίησή τους.

Επιπλέον, η σημαντικότητα της εργασίας έγκειται στους ερευνητικούς της στόχους καθώςον εξετάζονται οι παράγοντες βιώσιμη ανάπτυξη και ψηφιακός μετασχηματισμός. Κενό, επίσης, εντοπίστηκε στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο (νόμος 4302/2014) για τα εμπορευματικά κέντρα, σχετικά με τον παράγοντα «βιώσιμη ανάπτυξη», καθώςον γίνεται μόνο μια σύντομη αναφορά σχετικά με το αποτύπωμα του διοξειδίου του άνθρακα, χωρίς περαιτέρω ανάλυση των διαδικασιών επίτευξης βιώσιμης ανάπτυξης μέσω της πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας.

Αντικειμενικός σκοπός της εργασίας είναι, αφού απαντηθούν τα ερευνητικά ερωτήματα, και με βάση τα ευρήματα της έρευνας, να καταθέσει προτάσεις για την εφαρμογή στους στα υπό κατασκευή έργα, οι οποίες θα συνδράμουν στην περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας.

2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

2.1. Εισαγωγικές Έννοιες

Περιφέρεια

Κατά τον Boudeville (1972) η έννοια του «χώρου» ή του «τόπου» περιλαμβάνει μια γεωγραφική περιοχή στην οποία είναι εγκαθίστανται άνθρωποι αναπτύσσοντας οικονομική δραστηριότητα. Η «Περιφέρεια» αποτελείται από γεωγραφικά τμήματα χώρου που συνορεύουν μεταξύ τους. Ωστόσο, για να είναι πληρέστερη η προσέγγιση της έννοιας «Περιφέρεια» θα πρέπει προσδιορίζεται και με άλλα κριτήρια πέραν της γεωγραφικής εγγύτητας. Σύμφωνα με τον Κόνσολα (1997), η Περιφέρεια δεν είναι στατική και εγκλωβισμένη σε αυστηρά προσδιορισμένα γεωγραφικά όρια, αλλά εξελίσσεται δυναμικά στον χώρο και στον χρόνο επηρεαζόμενη από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των χωρικών μονάδων που απαρτίζεται.

Περιφερειακή Ανάπτυξη

Η έννοια της «Ανάπτυξης» αν και πασίγνωστη, δεν έχει ένα και μοναδικό κοινά αποδεκτό ορισμό, καθώς έχει πολλαπλές εκφάνσεις και επίπεδα. Η εποχή που ανάπτυξη προσδιοριζόταν αποκλειστικά με οικονομικά κριτήρια έχει παρέλθει, καθώς πλέον προσμετρούνται και άλλοι δείκτες, κοινωνικοί, πολιτιστικοί, ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος, ευ ζην.

Σε γενικές γραμμές η ανάπτυξη μπορεί να εκφραστεί στις εξής μορφές (Rentkova K., 2019):

- α. Ανάπτυξη ως οικονομική μεγέθυνση.
- β. Ανάπτυξη ως ασφάλεια σε ατομικό και εθνικό επίπεδο.
- γ. Ανάπτυξη ως υπεροχή σε σχέση με άλλες χώρες.
- δ. Ανάπτυξη ως πολιτική ελευθερία.
- ε. Ανάπτυξη βιώσιμη.

Η «Περιφερειακή Ανάπτυξη», ως ιδιαίτερη έκφανση της Ανάπτυξης, δεν προσδιορίζεται από ένα και μόνο ορισμό. Η δυναμική μεταβολή, που ενέχει ως εγγενές δομικό χαρακτηριστικό η Περιφέρεια, την καθιστά κατά τον Παπαδασκαλόπουλο (2000) «ζωντανό οργανισμό». Η Περιφερειακή ανάπτυξη, εξαρτάται από το δομικό, θεσμικό και ιστορικό πλαίσιο αναφοράς της. Οι αρχές και οι αξίες της αντικατοπτρίζουν την σχέση μεταξύ των πολιτών, των κρατικών φορέων και της αγοράς που εξισορροπούν σε επίπεδο Περιφέρειας (Rentkova K., 2019). Κατά τον Tödtling (2009) η Περιφερειακή ανάπτυξη αναφέρεται στην αύξηση της παραγωγής, της απασχόλησης, του εισοδήματος αλλά και στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, και των κοινωνικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών παραγόντων που επηρεάζουν την ζωή των πολιτών που ζουν σε υποεθνικές γεωγραφικές περιοχές.

Διαχρονικά, οι ερευνητές προσπάθησαν να ερμηνεύσουν το πως εμφανίζεται και διαχέεται η ανάπτυξη σε ένα χώρο καθώς και ποιές είναι οι γενεσιουργές αιτίες, των ανισοτήτων. Στη συνέχεια παρατίθενται οι βασικότερες θεωρίες σχετικά με την Περιφερειακή ανάπτυξη.

2.2. Θεωρίες Χώρου

Η έννοια «χώρος» ως μεταβλητή οικονομικής ανάπτυξης αν και είναι πρωτίστης σημασίας για την ερμηνεία των οικονομικών φαινομένων σήμερα, δεν θεωρήθηκε εξ' αρχής από τους οικονομικούς στοχαστές ως παράγοντας που χρήζει ιδιαίτερης μελέτης. Σύμφωνα με τον Richardson (1972) στην νεοκλασική οικονομική θεωρία, η διάσταση του χώρου, και του χρόνου, δεν διαδραματίζει κανένα ρόλο, καθώς τα αγαθά διακινούνται με αυτόματο και ομοιόμορφο τρόπο, χωρίς να επιβαρύνονται με μεταφορικό κόστος. Ο μηχανισμός της «αγοράς» οδηγεί σε ισορροπία το οικονομικό σύστημα, εξαλείφοντας κάθε ανισορροπία που εμφανίζεται στις τιμές ή στο εισόδημα (Κόνσολας, 1985).

Η Γερμανική σχολή συμπεριέλαβε στις αναλύσεις της τον παράγοντα χρόνο, γεγονός που αποτελεί σημαντικό βήμα στην ερμηνεία των οικονομικών φαινομένων. Ωστόσο, δεν συμπεριέλαβε την χωρική διάσταση, πράγμα που συνέβη το 1930. Έως τότε οι ερευνητές προσπάθησαν να ψηλαφήσουν την έννοια του χώρου, χωρίς να διατυπώσουν γενική θεωρία χωροθέτησης, άνοιξαν όμως τον δρόμο προς αυτή την κατεύθυνση μέσω συγγενών θεωριών. Μεγάλη τομή αποτέλεσε η σκέψη μελετητών της σχολής του Σικάγο, οι οποίοι μελέτησαν τον παράγοντα χώρο σε αστικά περιβάλλοντα.

Στις επόμενες υποενοότητες παρατίθενται οι σημαντικότερες θεωρίες «χώρου», που διετυπώθησαν κατά χρονολογική σειρά έως το 1930.

2.2.1. Von Thunen

Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία υπάρχει μια πόλη – αστικό κέντρο, γύρω από το οποίο βρίσκονται εκτάσεις αγροτικής γης με όμοια παραγωγικότητα. Σε αυτή την ιδεατή πόλη οι αγρότες παράγουν όμοια προϊόντα, και αφού τα μεταφέρουν στην πόλη, τα πωλούν στους κατοίκους της. Οι τιμές πώλησης διαμορφώνονται από την ζήτηση και την προσφορά, κατά την θεωρία της ελεύθερης αγοράς, και το μεταφορικό κόστος εξαρτάται μόνο από την απόσταση του χωραφιού από την αγορά της πόλης. Έτσι όσο πιο κοντά στην πόλη είναι ένα χωράφι, τόσο μεγαλύτερο ενοίκιο θα καταβάλλουν οι ενοικιαστές – αγρότες. Η αγορά της πόλης είναι το κέντρο γύρω από το οποίο σχηματίζονται ομόκεντροι κύκλοι, που ο καθένας δείχνει το ενοίκιο της αγροτικής γης (Thunen, 1966).

2.2.2. Weber

Η θεωρία του Weber είχε ως αφετηρία την θεωρία του Mackinder, σύμφωνα με την οποία σκοπός των επιχειρήσεων, που βρίσκονται μέσα σε έναν ομοιογενή χώρο, είναι η μείωση του μεταφορικού κόστους. Ο Weber μέσα από το υπόδειγμα μιας οικονομίας με τις εξής υποθέσεις:

- Η επιχείρηση διαθέτει ένα εργοστάσιο και παράγει ένα προϊόν με σταθερό κόστος παραγωγής σε αγορά τέλει ανταγωνισμού.
- Οι επιχειρήσεις βρίσκονται πλησίον του τόπου παραγωγής των πρώτων υλών ή πώλησης του τελικού προϊόντος.

καταλήγει στο συμπέρασμα ότι: η βέλτιστη θέση που θα επιλέξει η επιχείρηση να εγκατασταθεί είναι αυτή που ελαχιστοποιεί το μεταφορικό κόστος μεταξύ των θέσεων παραγωγής πρώτων υλών και πώλησης τελικού προϊόντος (Foust, 2008).

2.2.3. Θεωρίες Περιφερειακής ανάπτυξης

Οι θεωρίες Περιφερειακής ανάπτυξης, που αναλύουν τον χωρικό παράγοντα, κατανέμονται σε τρεις γενιές, σύμφωνα με τον Χατζημιχάλη (1992), ως εξής: Η πρώτη γενιά από το 1930 έως το 1960, η δεύτερη γενιά από το 1968 έως το 1980 και η τρίτη γενιά από το 1980 έως σήμερα.

2.2.3.1. Πρώτη γενιά Θεωριών

Οι θεωρίες αυτής της γενιάς εστιάζουν στο δίπολο ανάπτυξης κέντρο -περιφέρεια. Ως κέντρο νοείται η αστική περιοχή που συγκεντρώνει βιομηχανίες, την παραγωγή και πώληση, στην αγορά, βιομηχανικών προϊόντων. Στον αντίποδα περιφέρεια είναι η αγροτική γη, παράγει αγροτικά προϊόντα που μεταφέρονται και πωλούνται στην πόλη για να καλύψουν τις ανάγκες του πληθυσμού της. Οι θεωρίες της πρώτης γενιάς χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- Θεωρίες των σταδίων ανάπτυξης.
- Θεωρίες χωροθέτησης της παραγωγής.
- Θεωρίες ανάπτυξης μέσω του εμπορίου.
- Θεωρία της πολιτικής ανάπτυξης.

2.2.3.2. Δεύτερη γενιά Θεωριών

Κυριότερος εκφραστής αυτής της γενιάς είναι ο Myrdal, μέσα από την θεωρία της «Σωρευτικής αιτιότητας» που διατύπωσε. Η θεωρία του Myrdal συγκρούεται με την νεοκλασική θεωρία καθώς υποστηρίζει ότι ο μηχανισμός της αγοράς αυξάνει τις περιφερειακές ανισότητες. Πιστεύει ότι, η ανάπτυξη έχει ως σημείο έναρξης ορισμένες γεωγραφικές περιοχές και όχι το σύνολο της γεωγραφικής έκτασης. Συγκεκριμένα διακρίνει τρία στάδια ανάπτυξης:

- Το προβιομηχανικό στάδιο, όπου δεν υφίστανται ουσιαστικές περιφερειακές ανισότητες.
- Το στάδιο της σωρευτικής αιτιότητας, στο οποίο μεγιστοποιούνται οι περιφερειακές ανισότητες, λόγω συσσώρευσης φυσικών και επίκτητων πλεονεκτημάτων σε κάποιες περιοχές, ενώ οι λοιπές περιοχές τα υστερούνται.
- Το στάδιο της επέκτασης της ανάπτυξης, όπου επέρχεται η διάχυση της ανάπτυξης από τις αναπτυγμένες στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες.

Ο Myrdal προτείνει τρόπους άμβλυνσης των ανισοτήτων μέσω της κρατικής παρέμβασης ή μέσω άλλων διεθνών οργανισμών (Bauer, 1972).

2.2.3.3. Τρίτη γενιά Θεωριών

Αυτή η γενιά θεωριών προσπαθεί να ερμηνεύσει την περιφερειακή ανάπτυξη, πέρα από το πρίσμα του δίπολου κέντρο – περιφέρεια, και της διάχυσης της ανάπτυξης. Σε αυτή την γενιά υπάρχουν οι κάτωθι θεωρίες.

Θεωρία της Τοπικής ανάπτυξης

Η εν λόγω θεωρία άνθισε κατά την δεκαετία του '70 καθόσον βρήκε πεδίο εφαρμογής στην Ιταλία, γι' αυτό έμεινε στην ιστορία ως πρότυπο ανάπτυξης της «Τρίτης Ιταλίας». Την περίοδο εκείνη η Ιταλία ήταν αντιμέτωπη με το χάσμα ανάμεσα στον πλούσιο-εκβιομηχανισμένο Βορρά και στον φτωχό- αγροτικό Νότο. Κατάφερε να γεφυρώσει το χάσμα και να επιτύχει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, βασιζόμενη στην ώθηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και της προσαρμογής της εξειδίκευσης του εργατικού δυναμικού στις νέες απαιτήσεις. Κατά τον Παπαδασκαλόπουλο (1989) η έννοια «τοπική» δεν προσδιορίζεται από γεωγραφικά όρια αλλά κυρίως από κοινωνικούς, οικονομικούς και πολιτιστικούς παράγοντες που αναδεικνύουν τις παραγωγικές δυνάμεις μιας περιοχής.

Θεωρία της Ενδογενούς ανάπτυξης ή «ανάπτυξης από κάτω».

Η θεωρία αυτή εμφανίστηκε ως αντίλογος στην θεωρία ανάπτυξης «από πάνω» κατά την οποία η κρατική παρέμβαση θα επέφερε μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, γεγονός που δεν έγινε. Σύμφωνα με την θεωρία της ενδογενούς ανάπτυξης οι τοπικοί φορείς είναι οι κινητήριες δυνάμεις που μπορούν να προκαλέσουν αλλαγές στον τρόπο παραγωγής και εν γένει στο κοινωνικοοικονομικό σύστημα, για να αντιμετωπίσουν τις εξωτερικές πιέσεις του διεθνούς περιβάλλοντος και να λύσουν προβλήματα της τοπικής κοινωνίας (Illeris, 1993).

Θεωρία της Τοπικής - Ενδογενούς ανάπτυξης

Πρόκειται για μια σύνθεση των δύο προηγούμενων θεωριών. Σύμφωνα με τον Παπαδασκαλόπουλο (1989) σημαντική παράμετρος, αυτής της στρατηγικής, για να αρθεί η απομόνωση λόγω γεωγραφικών, κοινωνικών και οικονομικών αιτιών, είναι η βελτίωση του συστήματος μεταφορών.

2.2.3.4. Θεωρία της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας

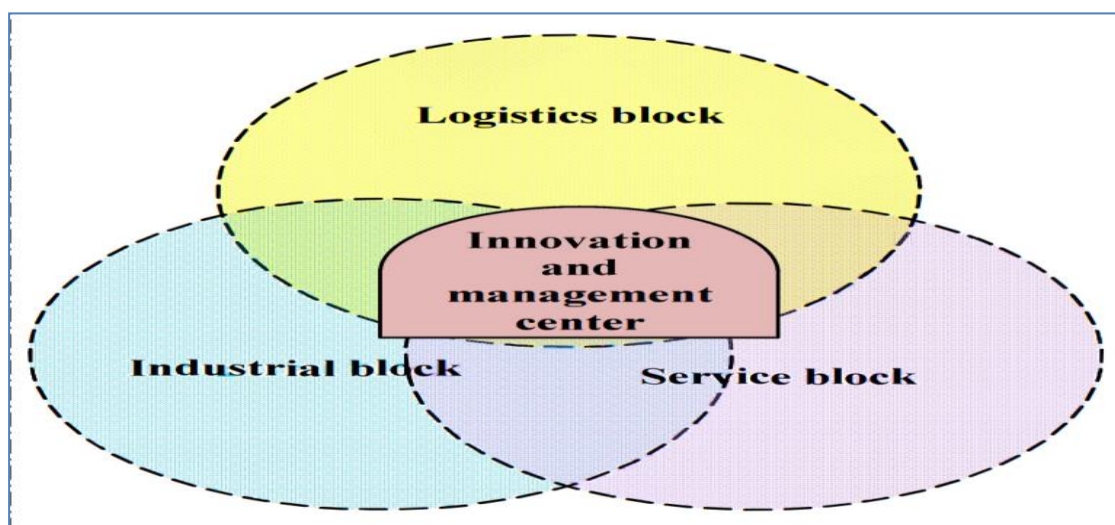
Οι προαναφερθείσες θεωρίες είτε είναι της κλασικής σχολής, είτε της νεοκλασικής, είτε εντάσσονται στην συμπεριφορική σχολή (behavioral approach). Καμία από αυτές τις θεωρίες δεν μπόρεσε να εξηγήσει το φαινόμενο της συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή, για παράδειγμα η περίπτωση της Silicon Valley, και την διαφοροποίηση της παραγωγής που οφείλεται σε παράγοντες που δεν έχουν σχέση με γεωφυσικά χαρακτηριστικά, όπως είναι η τεχνολογία. Σε αυτά τα ερωτήματα απάντησε η Νέα Οικονομική Γεωγραφία με πρωτεργάτη τον Krugman. Ο Krugman (1991) υποστήριξε ότι οι αυξανόμενες αποδόσεις κλίμακας, το κόστος μεταφοράς και η ζήτηση, είναι σημαντικοί παράγοντες στην απόφαση μιας επιχείρησης για επιλογή τόπου εγκατάστασης. Για παράδειγμα, μια επιχείρηση θα επιλέξει να εγκατασταθεί σε ένα χώρο όπου το κόστος μεταφοράς είναι χαμηλό και αυξημένες οι οικονομίες κλίμακας. Αυτή η οπτική διαφέρει από τις προηγούμενες θεωρίες στις οποίες οι συγκέντρωση της παραγωγής εξαρτάται από τα φυσικά χαρακτηριστικά και πόρους μιας περιοχής, ενώ η άποψη του Krugman περιλαμβάνει και άλλους παράγοντες όπως το μεταφορικό κόστος, η ζήτηση, η μορφή της αγοράς, η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, τα δίκτυα μεταφορών, η τεχνολογία.

2.2.3.5. Θεωρίες ανάπτυξης μέσω των «τεχνοπόλεων»

Σε αυτή την γενιά θεωριών, παράλληλα με τις προαναφερθείσες θεωρίες, εμφανίζονται αρκετές μελέτες που αναδεικνύουν ως σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης την τεχνολογία και την καινοτομία. Οι θεωρίες αυτές βλέπουν ως «τόπο γέννησης» τεχνολογίας και καινοτομίας τις τεχνοπόλεις. Τεχνόπολη είναι μια υβριδική μορφή πόλης, που απαρτίζεται από επιχειρήσεις και εξειδικευμένο δυναμικό που παράγουν νέα τεχνολογική γνώση (Amin A. & Goddard J., 1986). Η πιο γνωστή μελέτη περίπτωσης τεχνόπολης είναι η Silicon Valley.

Η τεχνόπολη περιλαμβάνει ένα σύμπλεγμα (cluster) επιχειρήσεων, βιομηχανιών, κέντρων έρευνας και καινοτομίας και κόμβων εφοδιασμού (logistics block) που συνεργάζονται στενά μεταξύ τους (Bodaubayeva G., 2015), όπως φαίνεται και στην επόμενη εικόνα:

Εικόνα 1: Το σύμπλεγμα της τεχνόπολης



Πηγή: Bodaubayeva G., 2015

Σύμφωνα με τη θεωρία του περιφερειακού ανταγωνισμού, οι κύριοι παράγοντες που ευνοούν την ανάπτυξη είναι, ο ανταγωνισμός αλλά και η συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων που έχουν συγκεντρωθεί γεωγραφικά σε clusters. Η περιφερειακή πολιτική θα πρέπει να υποστηρίζει τις συγκεντρωμένες επιχειρήσεις και να οριοθετεί στρατηγικά τον ανταγωνισμό τους ουτως ώστε να αξιοποιηθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της συγκέντρωσης (Rentkova, 2019). Οι υπεύθυνοι για την χάραξη της πολιτικής θεωρούν την ύπαρξη των clusters σημαντικό παράγοντα για την επιτυχή διεξαγωγή περιφερειακής πολιτικής, διότι οι οικονομίες συσσώρευσης και τα δίκτυα μεταξύ των συνεγκατεστημένων επιχειρήσεων δημιουργούν καινοτομία και συνεπώς μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις και την περιφέρεια (Mitra & Thorpe, 2010).

2.2.3.6. Κριτική επισκόπηση Θεωριών Χώρου - Περιφερειακής Ανάπτυξης

Μελετώντας τις παραπάνω θεωρίες σχετικά με τον χώρο και την Περιφερειακή ανάπτυξη προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα. Η μελέτη της χωροθέτησης της οικονομικής δραστηριότητας και η μείωση των χωρικών ανισοτήτων αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί πρωτίστης σημασία ζήτημα για τους ερευνητές αλλά και για τους πολιτικούς που καλούνται να εφαρμόσουν αποτελεσματικές πολιτικές άμβλυνσης των ανισοτήτων.

Οι θεωρίες που προτάθηκαν εξελίσσονται ιστορικά, ανάλογα με το κοινωνικό, οικονομικό και τεχνολογικό πλαίσιο αναφοράς τους. Παρά τις διαφορές τους, κινούνται γύρω από δύο άξονες: ανάπτυξη «από πάνω» ή ανάπτυξη «από κάτω». Οι αρχικές μελέτες επικεντρώθηκαν στην κατανόηση του μηχανισμού που οι ανθρώπινες κοινωνίες επιλέγουν τον τόπο εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων, ενώ η σύγχρονη ανάλυση τοποθεσίας εστιάζει στην λήψη αποφάσεων τοποθεσίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στις περιφέρειες (Tong & Murray, 2017). Οι πιο πρόσφατες θεωρίες εστιάζουν στην τεχνολογία ως παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης, ξεφεύγοντας από τα στενά γεωγραφικά σύνορα μέσα σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά.

Η εφοδιαστική (logistics) εμπεριέχεται άμεσα ή έμμεσα στις παραπάνω θεωρίες, καθώς εμπλέκεται σε ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων της οικονομίας. Η ανάπτυξη των logistics σχετίζεται στενά με την ανάπτυξη μιας χώρας, καθώς τα logistics είναι ο συνδετικός κρίκος των υπόλοιπων τομέων της οικονομίας (Wu et al., 2010). Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι οικονομικά αναπτυγμένες περιφέρειες βρίσκονται κοντά σε πυκνά δίκτυα logistics, ενώ οι οικονομικά υποανάπτυκτες περιφέρειες τοποθετούνται σε αραιά δίκτυα logistics (Yan et al., 2020). Το πλήθος της βιβλιογραφίας σχετικά με τα κέντρα logistics εστιάζει σε ερωτήματα που έχουν να κάνουν με την επιλογή της βέλτιστης θέσης δημιουργίας τέτοιων κέντρων (Peker, Baki, et al., 2016). Οι μελέτες σχετικά με τα δίκτυα logistics σε περιφερειακό επίπεδο εστιάζουν στην κατανομή και τον συντονισμό των πόρων που απασχολούνται στον κλάδο. Τα κύρια ερωτήματα που ερευνώνται αφορούν: την γεωγραφική θέση των κέντρων διανομής, την ικανότητα ανταπόκρισης τους σε έκτακτες καταστάσεις (π.χ πλημμύρα), την διάταξη και την βελτιστοποίηση του περιφερειακού δικτύου logistics (Yan et al., 2020). Ο Jafari (2018) μελέτησε, τη θεματολογία των επιστημονικών άρθρων κατά τα έτη 2015-2017, που ερευνούν τα logistics των επιχειρήσεων ηλεκτρονικού εμπορίου, και κατέληξε στο ότι έξι είναι τα κύρια θέματα τους: Διανομή, Σχεδιασμός Καναλιών, Βιωσιμότητα, Απόδοση, Τιμολόγηση, Καινοτομία (κατάταξη κατά δημοφιλή σειρά). Όσον αφορά την επίδραση στην οικονομία των κέντρων logistics, ως παράγοντα δημιουργίας οικονομικής αξίας, οι ερευνητές έχουν πραγματοποιήσει αρκετές μελέτες, θεωρητικές και εμπειρικές, μέσω ποιοτικών και ποσοτικών αναλύσεων. Ωστόσο, πολύ λίγες έρευνες έχουν ασχοληθεί με τα αποτελέσματα οικονομικών συσσωρεύσεων (agglomeration) που δημιουργούν τα κέντρα logistics (Hu, 2020). Η περιφερειακή ανάπτυξη και οι συνακόλουθες διαφορές μεταξύ των περιοχών προέρχονται από την αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων συγκέντρωσης (agglomeration) και αποσυγκέντρωσης (deglomeration). Ενώ οι παράγοντες συγκέντρωσης ευνοούν την περιφερειακή συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, οι παράγοντες αποσυγκέντρωσης οδηγούν σε αποσυγκέντρωση. Οι εν λόγω παράγοντες μπορεί να είναι στατικοί ή δυναμικοί. Οι στατικές επιδράσεις προκύπτουν από την παροχή συντελεστών παραγωγής και υποδομής, καθώς και από τις δυνατότητες πρόσβασης σε αγορές και πληροφορίες. Οι δυναμικές επιδράσεις της συσσωρεύσης και των παραγόντων αποσυσσωρεύσης εμφανίζονται με τον καιρό μέσω της αλληλεπίδρασης και της συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων, ερευνητικών οργανισμών και φορέων χάραξης πολιτικής (Werker, & Athreye, 2004).

2.3. Εφοδιαστική (Logistics)

Ο διεθνής όρος «Logistics» προέρχεται από την ελληνική λέξη «Λόγος» γεγονός που καταδεικνύει την σημασία της έννοιας ως μια λογική προσπάθεια για την επίτευξη ενός σκοπού. Στην ελληνική ορολογία ο όρος «Logistics» αποδίδεται με την λέξη «Εφοδιαστική» αντί της καθ' αυτό μετάφρασης «Λογιστική», για να μην επέρχεται

σύγχυση με την έννοια της χρηματοοικονομικής Λογιστικής. Από αρχαιοτάτων χρόνων οι άνθρωποι εμπλέκονται σε δραστηριότητες της εφοδιαστικής, είτε για να εξυπηρετήσουν τις καθημερινές τους ανάγκες π.χ. συλλογή, μεταφορά και αποθήκευση τροφίμων για τον χειμώνα ή για να διεξαγάγουν επιχειρήσεις λ.χ. πολεμικές επιχειρήσεις. Μάλιστα ιστορικά, ως ο πρώτος «logistician manager» θεωρείται ο Μέγας Αλέξανδρος, διότι για να επιτύχει την εκστρατεία του προς τις Ινδίες φρόντισε να οργανώσει άρτια το σύστημα προμηθειών του στρατού του (Μαλινδρέτος, 2015). Αντικειμενικός σκοπός της Εφοδιαστικής είναι να φθάσει το σωστό προϊόν, στον σωστό χώρο, την σωστή ώρα, με το χαμηλότερο κόστος (Kanagavalli & Azeez, 2019). Αυτό το επέτυχε ο Μέγας Αλέξανδρος και δεν ξέμεινε ο στρατός του από εφόδια στα δύσβατα εδάφη της Ανατολής και αυτό προσπαθούν να επιτύχουν και όσοι ασχολούνται ως managers σε αυτό το επιχειρηματικό πεδίο.

Εξετάζοντας την οικονομία σε μακρο – επίπεδο φαίνεται ότι ο κλάδος των logistics αποτελεί θεμέλιο και εφαλτήριο ανάπτυξης και άλλων κλάδων της οικονομίας. Υπό το πρίσμα της μικρο-οικονομίας και σύμφωνα με την θεωρία των δικτύων εφοδιαστικής (logistics network), η δικτύωση με άλλους κλάδους είναι ένας καλός τρόπος για να επιτευχθεί βελτίωση στην αποδοτικότητα των logistics καθώς υπάρχει θετική σχέση μεταξύ της δικτύωσης και της αποδοτικότητας (Jing et al., 2010). Κατά τους Guohua & Hui (2009) οι επενδύσεις στην καινοτομία σε μια σύγχρονη και δυναμική εφοδιαστική είναι το πιο σημαντικό μέσο για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων logistics, γεγονός που μπορεί να επιφέρει αλλαγή και στον τρόπο οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας. Η βιομηχανία των logistics χαρακτηρίζεται ως «πηγή τρίτου κέρδους» καθώς περιλαμβάνει συσκευασία, μεταφορά, αποθήκευση αγαθών, πληροφορίες, ανθρώπινους πόρους και εξοπλισμό σε τέτοιο συνδυασμό που να επιτυγχάνεται το υψηλότερο όφελος με το χαμηλότερο κόστος και αυτό είναι το πιο σημαντικό στοιχείο για την «Νέα Οικονομία» (Wu et al., 2010). Συμπερασματικά, υπάρχει θετική σημαντική σχέση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας και στα «περιφερειακά logistics», δηλαδή στους κλάδους της οικονομίας που εμπλέκονται τα logistics (Li & Jin, 2010).

2.3.1. Κέντρα logistics-multi hubs-clusters

Οι πολυτροπικοί κόμβοι περιλαμβάνουν ένα δίκτυο εγκαταστάσεων και υποδομών μέσα από τους οποίους διακινούνται αγαθά και άνθρωποι. Αυτοί οι κόμβοι είναι πολυσύνθετοι γι' αυτό συχνά χρησιμοποιείται ο όρος «πολυ-κόμβος» (multi-hub). Οι πολυτροπικοί κόμβοι περιλαμβάνουν μια σειρά από κόμβους, μεταξύ αυτών και τα κέντρα logistics (Gud, 2020). Κέντρα logistics είναι ένας κόμβος εγκαταστάσεων, σε μια περιοχή από τον οποία, διενεργούνται όλες οι δραστηριότητες της εφοδιαστικής, των μεταφορών, της αποθήκευσης και της διανομής των προϊόντων (Peker, Baki, et al., 2016). Η σημασία των κόμβων logistics είναι πολύ σημαντική για την οικονομία, έτσι ώστε πλέον να γίνεται λόγος για την οικονομία των κόμβων logistics (logistics hub economy). Σύμφωνα με τον Hu (2020) η οικονομία των κόμβων logistics είναι ένα τρόπος δημιουργίας οικονομικής αξίας. Η αποτελεσματική κατανομή των πόρων σε αυτούς τους κόμβους επηρεάζει και το μέγεθος της παραγόμενης οικονομικής αξίας.

Κατά τον Sheffi (2012) τα logistics clusters είναι κόμβοι που αποτελούν ένα κομμάτι του παγκοσμιοποιημένου περίπλοκου συμπλέγματος διεθνών εμπορικών οδών και δικτύων εφοδιαστικής αλυσίδας. Στα logistics clusters δραστηριοποιούνται τρία είδη επιχειρήσεων:

α. Εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες logistics π.χ μεταφορικές εταιρείες ή παροχής υπηρεσιών logistics προς τρίτους (Third Party Logistics-3PLs).

β. Το τμήμα logistics βιομηχανικών και επιχειρήσεων λιανικού εμπορίου και

γ. Βιομηχανίες που η επιχειρησιακή τους λειτουργία επηρεάζεται σημαντικά από το κόστος των διαδικασιών logistics (logistics cost).

Η συγκέντρωση των logistics σε clusters δημιουργεί οφέλη για τις επιχειρήσεις. Πρώτα από όλα προάγεται η συνεργασία, ειδικά μεταξύ επιχειρήσεων που έχουν παρόμοιο εξοπλισμό και διαδικασίες. Έτσι οι επιχειρήσεις μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες με πρόσθετη αξία. Επίσης, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και επιπρόσθετα οι εργαζόμενοι μπορούν εύκολα να μετακινούνται από την μία επιχείρηση στην άλλη αφού είναι εξειδικευμένοι σε αυτό τον τομέα (Rivera et al., 2016).

2.3.2. Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Management)

Στις προηγούμενες παραγράφους έγινε εκτενής αναφορά στα logistics, ωστόσο ο όρος αυτός θα πρέπει να εξετάζεται υπό το ευρύτερο πλαίσιο της διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας, διεθνώς γνωστό ως «Supply Chain Management». Οι δύο αυτοί όροι (logistics - Supply Chain Management) συχνά συγχέονται, καθώς θεωρούνται ως δύο όψεις του ίδιου νομίσματος, ωστόσο είναι διαφορετικοί (Kozma & al., 2019). Η Επιστήμη της Εφοδιαστικής καθώς εξελίσσεται ιστορικά γίνεται προσπάθεια να περιγραφεί και να καθοριστεί το εύρος της.

Οι Jones και Riley προσπαθώντας να ψηλαφίσουν την έννοια της διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, όρισαν το Supply Chain Management ως την διαδικασία ροής αγαθών από τους προμηθευτές προς τους τελικούς καταναλωτές. Ο Houlihan ανέφερε ότι η διαχείριση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως μια κατακερματισμένη προσπάθεια, αλλά σαν μια ενιαία διαδικασία, που μέσω στρατηγικών αποφάσεων επιτυγχάνεται η ενσωμάτωσή της στην παραγωγική διαδικασία και όχι απλά η διασύνδεση των προμηθευτών με τους καταναλωτές. Κατά τον Stevens ο στόχος της διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι να συγχρονιστούν και να εξισορροπηθούν τα αντικρουόμενα συμφέροντα των προμηθευτών και των πελατών, δηλαδή να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης σε χαμηλό κόστος. Οι La Londe και Masters εστίασαν στην σύναψη μακροχρόνιων συμφωνιών μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών στην Εφοδιαστική Αλυσίδα, όπου η ανάπτυξη εμπιστοσύνης και δέσμευσης έχει ως αποτέλεσμα την ενσωμάτωση και ολοκλήρωση του Supply Chain Management, διότι αγγίζει πολλαπλά επίπεδα και λειτουργίες. Η στρατηγική συντονισμού των επιχειρησιακών λειτουργιών των εταιρειών, με σκοπό την βελτίωση της μακροπρόθεσμης απόδοσης της εφοδιαστικής αλυσίδας, αποτελεί την βάση του Supply Chain Management (Mentzer & al., 2001).

Οι Lummus, Krumwiede, & Vokurka, (2001) εντοπίζουν την ειδοποιό διαφορά μεταξύ των όρων logistics - Supply Chain Management ως εξής: Οι διαδικασίες logistics περιλαμβάνουν τον σχεδιασμό, έλεγχο και ροή των εμπορευμάτων από την επιχείρηση έως τον καταναλωτή, θεωρούνται δηλαδή «εσωτερικό» κομμάτι των επιχειρήσεων. Από την άλλη πλευρά, το Supply Chain Management θεωρείται πιο ευρύς όρος καθώς περιλαμβάνει, τις διαδικασίες logistics, την διαχείριση των παραγγελιών, την διαδικασία παραγωγής των προϊόντων και την ροή της πληροφορίας σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι Cooper και Ellram (1993) αναφέρουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Supply Chain Management: διαχείριση αποθεμάτων, προσέγγιση με βάση το συνολικό κόστος, συγκεκριμένος χρονικός ορίζοντας, καταγραφή της πληροφορίας, συνεργασία των εμπλεκόμενων μερών, διαμοιρασμός του ρίσκου και του κέρδους, κοινός σχεδιασμός της στρατηγικής των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων, συμβατότητα της οργανωσιακής κουλτούρας των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων, ηγετική δομή, ταχύτητα δράσης χάρη στις τεχνολογίες Πληροφορικής, μειωμένη βάση προμηθευτών με επαυξημένη συνεργατικότητα σε μακροχρόνια βάση. Τα logistics αποτελούν κρίσιμο παράγοντα επιτυχίας του Supply Chain Management, μέσω της εξειδικευμένης γνώσης στην διαχείριση των αποθεμάτων.

2.3.3. Κρατική Πολιτική στη Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Στη προηγούμενη ενότητα προσδιορίστηκε ο όρος Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας και διασαφηνίστηκαν οι διακριτοί αλλά συγγεόμενοι όροι: logistics-supply chain management. Σε αυτή την ενότητα θα ερευνηθεί ποιός είναι ο ρόλος του κράτους σε αυτή την οικονομική δραστηριότητα.

Η Περιφερειακή ανάπτυξη αποτελεί ένα πεδίο πολιτικής με ευρύ πεδίο δράσης σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ της χωρικής κατανομής της οικονομικής δραστηριότητας και της αλληλεπίδρασης μεταξύ πολλαπλών επιπέδων διακυβέρνησης (Bradford, & Wolfe, 2013). Θετικό ρόλο στην προώθηση της Περιφερειακής ανάπτυξης διαδραματίζει η ανταγωνιστικότητα της περιφερειακής βιομηχανίας logistics. Ο όρος περιφερειακή βιομηχανία logistics αντικατοπτρίζει την εκδήλωση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος των επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, που πηγάζει από τις δυνατότητες και τους πόρους των εν λόγω επιχειρήσεων, την καινοτομία τους και την κρατική πολιτική (Liu, & Li, 2009). Για τους σχεδιαστές της περιφερειακής πολιτικής η προσέλκυση βιομηχανιών της παγκόσμιας αλυσίδας αξίας, και η γεωγραφική τους συγκέντρωση σε clusters είναι πρωταρχικός στόχος, ο οποίος για να επιτευχθεί απαιτείται μια σχέση εμπιστοσύνης ανάμεσα στο κράτος και τις επιχειρήσεις. Η σύγκλιση αυτή δημιουργεί εξωτερικότητες στην αγορά εργασίας, στις υποδομές και στην εφοδιαστική αλυσίδα (Gao et al 2018). Η δυναμική της αγοράς ωθεί τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε ένα γεωγραφικό χώρο μέσω του μηχανισμού των τιμών. Ωστόσο, εξίσου σημαντικοί παράγοντες είναι οι κρατικές μεταρρυθμίσεις, οι προηγμένες δημόσιες εγκαταστάσεις και δομές καθώς και οι περιβαλλοντικές πολιτικές που ασκεί η εκάστοτε κυβέρνηση (Gao et Yuan, 2017).

Για να μπορέσει να ασκήσει το κράτος την κατάλληλη πολιτική, είναι ζωτικής σημασίας ο διαχωρισμός των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων που δημιουργεί η δράση των εφοδιαστικών αλυσίδων, καθώς και αρκετές αλυσίδες εφοδιασμού είναι μη βιώσιμες (Malik et al., 2021). Σε αυτό το σημείο θα γίνει αναφορά στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, στην διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας και θα τονιστεί ο ρόλος του κράτους.

2.3.4. Βιώσιμη ανάπτυξη- Green Supply Chain Management

Η βιώσιμη ανάπτυξη εδράζεται στην «δικαιοσύνη» μεταξύ των ανθρώπινων γενεών, δηλαδή η ευημερία που απολαμβάνει η τρέχουσα γενιά από την καταναλωτική της συμπεριφορά, δεν θα πρέπει να στερεί την ευημερία των επερχόμενων γενεών. Η βιώσιμη ανάπτυξη εκφράζεται ως ταυτόχρονη ισορροπία ανάμεσα στο φυσικό περιβάλλον, στην οικονομία και στην κοινωνία (Kadarusman & Pramudya, 2019). Δεδομένου ότι το

κράτος είναι ο κύριος διαχειριστής των φυσικών πόρων, η εκάστοτε κρατική πολιτική είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας στις επιχειρησιακές λειτουργίες, όπου μια εξ' αυτών είναι το supply chain management. Γι' αυτό οι επιχειρήσεις θα πρέπει να έχουν στενές σχέσεις με τους κυβερνητικούς φορείς, για να λάβουν την στήριξη τους σε επιχειρηματικές δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους (Luthra et al., 2015). Οι Baoqin, Cui, και Zhang, (2008) κάνουν λόγο για το Green Supply Chain Management, το οποίο θεωρούν ως ένα σύγχρονο εργαλείο διοίκησης, ικανό να αντιμετωπίσει τα περιβαλλοντολογικά προβλήματα που έχει δημιουργήσει η οικονομική ανάπτυξη. Για να μπορέσουν οι επιχειρήσεις να εφαρμόσουν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης στην διαχείριση πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας (Green Supply Chain Management) είναι απαραίτητο να έχουν την ισχυρή στήριξη κυβερνητικών φορέων (Ilyas et al., 2020). Εμπόδιο στην εφαρμογή του Green Supply Chain Management, εκτός από τους οικονομικούς λόγους, είναι το μειωμένο ενδιαφέρον της κρατικής πολιτικής (Tumpra et al., 2019). Οι Xing και Deng (2017) πιστεύουν ότι οι κυβερνήσεις μπορούν να προωθήσουν το Green Supply Chain Management λαμβάνοντας μέτρα ως εξής: πρώτα απ' όλα θα πρέπει να ενισχυθεί η επιχειρησιακή τεχνολογική καινοτομία, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του κόστους και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Η καινοτομία μπορεί να παραχθεί και από τα πανεπιστήμια γι' αυτό η κυβέρνηση θα πρέπει να καταστήσει τους φοιτητές επίκεντρο στην προσπάθεια να διαμορφώσει τους αυριανούς επαγγελματίες-managers στη διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας. Επίσης, σημαντικός παράγοντας είναι η θέσπιση αυστηρού και ξεκάθολου νομικού πλαισίου. Η ζήτηση των καταναλωτών για αυξημένα επίπεδα υπηρεσιών logistics και για εξατομικευμένα προϊόντα έχουν ως αποτέλεσμα να καθίσταται λιγότερο βιώσιμο το φυσικό περιβάλλον. Επίσης είναι παράγοντες που επηρεάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς οι αλυσίδες εφοδιασμού αναδιαμορφώνονται χωρικά για να καλύψουν την ζήτηση των καταναλωτών στα νέα επίπεδα υπηρεσιών, ελαχιστοποιώντας ταυτόχρονα το κόστος (Tavasszy et al., 2003). Η τεχνολογία είναι καταλυτικός παράγοντας που επιδρά στο οικολογικό αποτύπωμα των επιχειρήσεων και των καταναλωτών (Lianos, 2022).

2.3.5. E-logistics, νέες τεχνολογίες Πληροφορικής και Διαδικτύου

Η Πληροφορική και το Διαδίκτυο έχουν αλλάξει άρδην τον τρόπο που λειτουργούν οι επιχειρήσεις. Οποσδήποτε ο κλάδος των logistics δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστος από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Μάλιστα, οι νέες τεχνολογίες και το διαδίκτυο έχουν ενσωματωθεί σε τέτοιο βαθμό στις διαδικασίες logistics που δεν νοείται σύγχρονη επιχείρηση να μην τις έχει συμπεριλάβει στις επιχειρησιακές πρακτικές της. Πλέον, θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι του logistics η χρήση διαδικτύου και νέων τεχνολογιών Πληροφορικής, ώστε γίνεται λόγος για τα e-logistics.

Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί σχετικά με τον όρο e-logistics, κοινό χαρακτηριστικό τους θεωρείται το σημείο ότι πρόκειται για μια μεταμόρφωση των παραδοσιακών μεθόδων logistics σε σύγχρονη μορφή που υποστηρίζεται από τεχνολογίες βασισμένες στο Διαδίκτυο (internet) (Miscevic et al., 2018). Η αξιοποίηση της καινοτομίας σε συμβατικές μεθόδους logistics έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των καταναλωτών (Kanagavalli & Azeez, 2019). Οι Goh και Ling (2003) ανέφεραν ότι το Διαδίκτυο είναι το κύριο μέσο ταχείας εκβιομηχάνισης και οικονομικής ανάπτυξης, και μπορεί να ωθήσει τον κλάδο των logistics. Κατά τον Li (2013) τα σύγχρονα logistics, αξιοποιώντας την τεχνολογία και την Πληροφορική, στοχεύουν, να φθάνουν τα αγαθά από τους παραγωγούς στους καταναλωτές έγκαιρα, με ασφάλεια, στη καθορισμένη

ποιότητα και ποσότητα μέσω ενός ορθολογικού τρόπου εξυπηρέτησης. Οι τεχνολογίες Πληροφορικής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας των logistics (Yu et al., 2016). Νεοαναδυόμενες τεχνολογίες όπως είναι: Internet of Things, Big Data Analytics και το Cloud Computing, χρησιμοποιούνται όλο και πιο συχνά προκειμένου να βελτιωθούν τα logistics επιχειρήσεων του ηλεκτρονικού εμπορίου (e-business), σε επιχειρησιακό επίπεδο αλλά και στην διαδικασία λήψης αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο (Yu et al., 2017). Οι Hao και Zang (2010) υποστηρίζουν ότι η τεχνολογία του Internet of Things (IoT) έχει σημαντικό αντίκτυπο στα logistics των επιχειρήσεων ηλεκτρονικού εμπορίου, καθώς η διαδικασία παράδοσης των αγαθών γίνεται πιο ακριβής και γρήγορη, με χαμηλότερο κόστος και επιπλέον η διαδικασία της αντίστροφης εφοδιαστικής αλυσίδας (reverse logistics) γίνεται πιο αποτελεσματική.

Λόγω της παγκοσμιοποίησης η συνεργασία στον κλάδο των logistics είναι μονόδρομος. Οι επιχειρήσεις αντιλαμβάνονται ότι οι προμηθευτές, οι μεταφορείς ακόμη και οι ανταγωνιστές είναι πιθανοί συνεργάτες στα logistics, που συνδέονται μέσω του Διαδικτύου. Το ηλεκτρονικό επιχειρείν καθιστά την συνεργασία στον τομέα των logistics όλο και πιο σημαντικό παράγοντα επιτυχίας απέναντι στις προκλήσεις της παγκόσμιας αγοράς (Li, 2009). Τα πληροφοριακά συστήματα και οι νέες τεχνολογίες που εφαρμόζουν τα σύγχρονα logistics, τους αποδίδουν τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά στον τρόπο λειτουργίας, στην αποτελεσματικότητα και στην αποδοτικότητα σε σχέση με τα παραδοσιακά logistics (Liu, 2010). Τα e-logistics αντιμετωπίζουν απρόβλεπτες απαιτήσεις της αγοράς σχετικά με το κόστος και το τελευταίο κομμάτι «μίλι» της παράδοσης των εμπορευμάτων (last mile delivery) στον πελάτη, γι' αυτό πρέπει να αναπτύξουν μια διαφορετική στρατηγική. Οι Setyawan και Novitasari (2019) πιστεύουν ότι με βάση το αποκεντρωμένο μοντέλο διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας, στο οποίο δεν υφίσταται κέντρο διανομής, η καλύτερη στρατηγική είναι η πολιτική κοινής χρήσης αποθεμάτων, η οποία για να επιτύχει απαιτείται χαμηλός χρόνος παράδοσης. Οι χρονικές καθυστερήσεις (bottle necks) στην παράδοση των προϊόντων μπορούν να αντιμετωπιστούν με τις τεχνολογίες πληροφορικής, που χρησιμοποιούνται στα σύγχρονα e-logistics, σε συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών της εφοδιαστικής αλυσίδας (Sun & Fan, 2021). Εκτός από την αντιμετώπιση των χρονικών καθυστερήσεων, τα e-logistics συμβάλλουν στην ισχυροποίηση της καλής πίστης μεταξύ επιχείρησης και πελάτη μέσω της έγκαιρης παράδοσης των αγαθών σε χαμηλό κόστος (Xiao & all, 2010). Ο Zhang (2021) θεωρεί ότι η ευφυής διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics supply chain management) βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο, καθώς όμως αναπτύσσεται και εξελίσσεται η τεχνολογία του Διαδικτύου των Πραγμάτων (Internet of Things –IoT) ωριμάζει και το μοντέλο των logistics προς την κατεύθυνση της έξυπνης και οπτικοποιήμενης διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας. Επιπλέον, η συλλογή και επεξεργασία μεγάλου όγκου δεδομένων από το διαδίκτυο (Big Data) μπορεί να ανιχνεύσει την γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων σε μια περιοχή (clusters). Η γνώση αυτή είναι σημαντική για την λήψη αποφάσεων τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για την κράτος (Papagiannidis et al., 2018).

2.4. Μελέτη Περίπτωσης: Θριάσιο Πεδίο

Πριν αναλυθεί το Θριάσιο Πεδίο ως μελέτη περίπτωσης, κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστούν βασικές έννοιες των logistics όπως αποτυπώνονται στο νομοθετικό πλαίσιο της Ελλάδας.

2.4.1. Νομοθετικό πλαίσιο

Ο νόμος 4302/2014 διευθέτησε τα θέματα εφοδιαστικής (logistics) και όρισε δυο νέους τύπους επιχειρηματικών πάρκων η ίδρυση και λειτουργία των οποίων θα γίνεται με τις διατάξεις του προγενέστερου νόμου 3982/2011.

Οι δύο νέοι τύποι επιχειρηματικών πάρκων είναι οι εξής:

- Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας (ΕΠΕΕ).
- Επιχειρηματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΕΠΕΑ).

Επίσης, εισάγεται ο ορισμός βασικών εννοιών logistics στην ελληνική έννομη τάξη. Έτσι, σύμφωνα με τον νόμο 4302/2014 στο άρθρο 1 ορίζονται οι εξής έννοιες :

«α) **Εφοδιαστική (Logistics)** είναι το σύνολο των διεργασιών που είναι απαραίτητες για το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο της ροής (της μεταφοράς, της διαμεταφοράς και της αποθήκευσης) αγαθών και εμπορευμάτων από οποιοδήποτε σημείο προέλευσης σε οποιοδήποτε σημείο προορισμού και αντιστρόφως, καθώς και για το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο της παροχής συναφών υπηρεσιών και της σχετικής πληροφορίας.

β) **Δραστηριότητες Εφοδιαστικής** είναι ιδίως: Η συλλογή, φόρτωση, μεταφορά, μεταφόρτωση, εκφόρτωση και παράδοση αγαθών και εμπορευμάτων, η ομαδοποίηση (consolidation) και ο διαχωρισμός (deconsolidation) αγαθών και εμπορευμάτων, η αποθήκευση και η διαχείριση της απογραφής εμπορευμάτων, η διαχείριση επιστροφών εμπορευμάτων και φθαρμένων ή κατεστραμμένων εμπορευμάτων (reverse logistics) ή ακατάλληλων εμπορευμάτων ή υλικών συσκευασίας και η διαχείριση και επεξεργασία της πληροφορίας που αφορά όλες αυτές τις δραστηριότητες (κύριες δραστηριότητες). Η συσκευασία, η ανασυσκευασία, η ετικετοποίηση, ο έλεγχος της ποιότητας, η συναρμολόγηση ή οι μικρές τροποποιήσεις, οι εκτελωνιστικές εργασίες και η έκθεση και ο δειγματισμός προϊόντων (δευτερεύουσες - συμπληρωματικές δραστηριότητες). Προκειμένου οι δευτερεύουσες δραστηριότητες να εντάσσονται στο πλαίσιο άσκησης δραστηριότητας Εφοδιαστικής, απαιτείται η κατά κύριο λόγο άσκηση μίας τουλάχιστον κύριας δραστηριότητας.

γ) **Επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην Εφοδιαστική** είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασκεί κατ' επάγγελμα δραστηριότητες Εφοδιαστικής είτε αποκλειστικά είτε παράλληλα είτε σε συνδυασμό με άλλες εμπορικές ή βιομηχανικές - βιοτεχνικές δραστηριότητες.

δ) **Επιχείρηση παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής (Third Party Logistics - 3PL)** είναι η επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην Εφοδιαστική και η οποία ασκεί, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών Εφοδιαστικής προς τρίτους, τουλάχιστον μία ή περισσότερες από τις κύριες δραστηριότητες της μεταφοράς, της διαμεταφοράς και της αποθήκευσης αγαθών και εμπορευμάτων.

ε) **Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής** είναι το σύνολο των εγκαταστάσεων, στεγασμένων ή μη, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων στάθμευσης οχημάτων, ρυμουλκούμενων και εμπορευματοκιβωτίων κάθε τύπου, οι οποίες εξυπηρετούν αποκλειστικά την άσκηση μίας ή περισσότερων κύριων δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής, και είναι αυτόνομες, υπό την έννοια ότι δεν λειτουργούν εντός του χώρου άσκησης άλλης βιοτεχνικής ή βιομηχανικής ή λιανεμπορικής ή γεωργικής δραστηριότητας από το ίδιο πρόσωπο και προς εξυπηρέτηση της δραστηριότητας αυτής. Στο Κέντρο Αποθήκευσης

και Διανομής δύνανται να ασκούνται και δευτερεύουσες -συμπληρωματικές δραστηριότητες Εφοδιαστικής.»

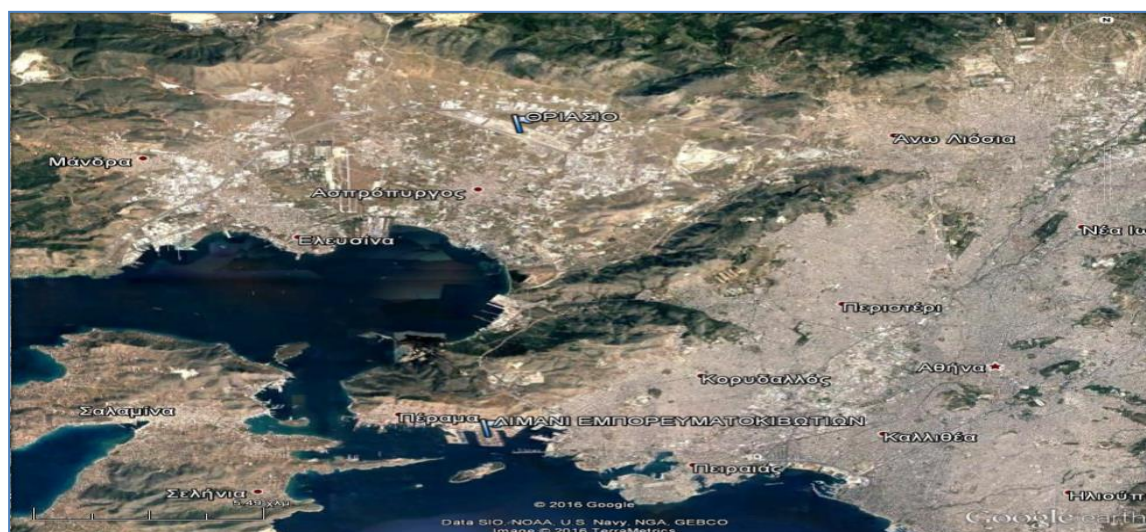
Στο άρθρο 14 του ιδίου νόμου ως **Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας** ορίζεται «το Επιχειρηματικό Πάρκο, στο οποίο μπορούν να εγκαθίστανται κατά κύριο λόγο επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική, και το οποίο ιδρύεται σε έκταση τουλάχιστον τριακοσίων στρεμμάτων και εξασφαλίζει υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά στο πλαίσιο του Επιχειρηματικού/Εμπορευματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας εξασφαλίζεται εφόσον η έκτασή του εμπεριέχει είτε εγκατάσταση σιδηροδρομικού σταθμού με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε λιμενική εγκατάσταση με δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τουλάχιστον είτε αερολιμενική εγκατάσταση που εξυπηρετεί αεροσκάφη μεταφοράς φορτίων ή εφάπτεται με τέτοιες εγκαταστάσεις».

Με το άρθρο 15 του νόμου 4302/2014 οριοθετούνται δυο εκτάσεις η πρώτη στο Θριάσιο της Αττικής και η δεύτερη στο πρώην «Στρατόπεδο Γκόνου» στη Θεσσαλονίκη εντός των οποίων μπορούν να κατασκευαστούν ΕΠΕΕΕ. Από την συνολική έκταση του Θριασίου που ανέρχεται σε 2.000 στρέμματα οριοθετείται έκταση περίπου 1.400 στρεμμάτων.

2.4.2. Γεωγραφική θέση Θριασίου Πεδίου

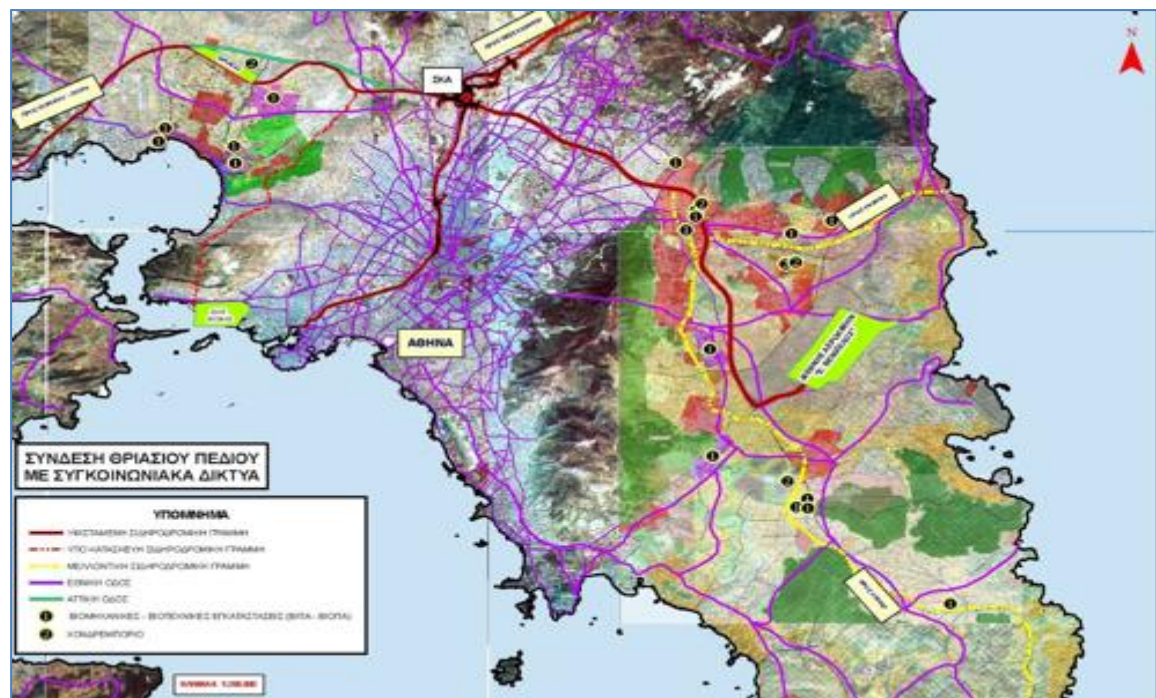
Το Θριάσιο Πεδίο, βρίσκεται στην Περιφερειακή Ενότητα της Δυτικής Αττικής βόρεια από το αστικό συγκρότημα του Ασπρόπυργου και νότια από την Αττική Οδό στην οποία έχει πρόσβαση από πλήρη ανισόπεδο κόμβο. Βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμάνι του Πειραιά, με το οποίο συνδέεται με μονή σιδηροδρομική γραμμή 17 χλμ από το Νέο Ικόνιο, διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό και έχει άμεση σύνδεση με την Εθνική Οδό Αθηνών – Κορίνθου, το λοιπό εθνικό δίκτυο, τη λεωφόρο NATO αλλά και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος μέσω της Αττικής Οδού. Στη συνέχεια παρατίθενται εικόνες και αεροφωτογραφίες της γεωγραφικής θέσης και έκτασης, που καταδεικνύουν την στρατηγική τοποθεσία του Θριασίου Πεδίου.

Εικόνα 2: Η γεωγραφική θέση του Θριασίου Πεδίου σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά



Πηγή: Χωροβάτης Α.Ε

Εικόνα 3: Η σύνδεση του Θριασίου Πεδίου με συγκοινωνιακά δίκτυα



Πηγή: ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε

Από την συνολική έκταση των 2000 στρεμμάτων του Θριασίου η έκταση που οριοθετήθηκε για την ίδρυση ΕΠΕΕΕ είναι 1.400 περίπου. Εξαιρέθηκε, δηλαδή έκταση περίπου 600 στρεμμάτων στο βορειοδυτικό άκρο που από τον ΟΣΕ προορίζεται για άλλη δραστηριότητα.

Εικόνα 4: Η γεωγραφική έκταση των 2000 στρεμμάτων του Θριασίου Πεδίου



Πηγή: ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε

Εικόνα 5: Αεροφωτογραφία της έκτασης του Θριασίου Πεδίου



Πηγή: Χωροβάτης Α.Ε

Στην επόμενη εικόνα (6) παρουσιάζεται, με κίτρινο πλαίσιο η οριοθετημένη έκταση εντός της οποίας, με βάση το άρθρο 15 του νόμου 4302/2014, μπορεί να δημιουργηθεί Επιχειρηματικό/Εμπορευματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας (ΕΠΕΕ).

Εικόνα 6: Η οριοθετημένη έκταση Θριασίου Πεδίου για δημιουργία ΕΠΕΕ



Πηγή: Χωροβάτης Α.Ε

2.4.3. Ιδιοκτησιακό Καθεστώς έκτασης Θριάσιου Πεδίου

Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι επιχείρηση δημόσιας ωφέλειας, με μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, που δραστηριοποιείται μεταξύ άλλων, στον χώρο της ανάπτυξης και διαχείρισης της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας. Με τον νόμο 3891/2010, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. διαχειρίζεται και εκμεταλλεύεται το σύνολο της σιδηροδρομικής ακίνητης περιουσίας. Σύμφωνα με στοιχεία που είναι αναρτημένα στον ιστότοπο της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. (<https://www.gaiaose.com/eborevmatika-kentra/0>) η εν λόγω εταιρεία έχει στην κατοχή της κατά πλήρη κυριότητα 588 στρέμματα της οριοθετημένης περιοχής, όπου σχεδιάζει να δημιουργήσει Επιχειρηματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΕΠΕΑ).

Η ευρύτερη έκταση ιδιοκτησίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και ΟΣΕ Α.Ε. στο Θριάσιο Πεδίο ανέρχεται σε περίπου 2200 στρέμματα. Το συνολικό σύμπλεγμα των κατασκευασμένων (ή υπό/προς κατασκευή) εγκαταστάσεων περιλαμβάνει:

1. Έκταση, ιδιοκτησίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., εμβαδού 588 στρεμμάτων περίπου, με κατάλληλους όρους δόμησης για την κατασκευή αποθηκών και λοιπών συνοδευτικών εγκαταστάσεων (μεταποίησης, γραφείων κ.α.) 235.000τμ περίπου (Εμπορευματικό Κέντρο).
2. Έκταση εμβαδού 1.450 περίπου στρεμμάτων η οποία περιλαμβάνει συγκρότημα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης (Εγκαταστάσεις Σταθμού Διαλογής και Μεταφόρτωσης φορτίων).
3. Δύο κτίρια συνολικού εμβαδού 56.000 τ.μ σε έκταση 139.000 τ.μ περίπου (Κ1-Κ2), τα οποία συμπεριλαμβάνονται στην κοινοποιημένη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή περίμετρο αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.
4. Έκταση 29 στρεμμάτων και κτιρίων 5.750 τ.μ περίπου με χρήση αμαξοστασίου λεωφορείων, μισθωμένο στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. <http://www.cold.org.gr/library/downloads/Docs/%CE%A0%CF%81%CF%8C%CF%83%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CE%98%CF%81%CE%B9%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BF.pdf>

Στην επόμενη εικόνα (7) αναπαρίστανται το σύμπλεγμα των κατασκευασμένων (ή υπό/προς κατασκευή) εγκαταστάσεων του Θριάσιου Πεδίου.

Εικόνα 7: Το σύμπλεγμα των εγκαταστάσεων στο Θριάσιο Πεδίο



Πηγή: ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε

Εικόνα 8: Αεροφωτογραφία εγκαταστάσεων του Θριασίου Πεδίου



Πηγή: <https://www.maritimes.gr/el/nautilia/limania/40531-anamenetai-h-parachwrhsh-toy-emporeymatikoy-kentroy-thriasio-i>

2.4.4. Επιχειρηματικά σχέδια ΘΡΙΑΣΙΟ Ι και ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ

Η δημιουργία ενός κέντρου εφοδιαστικής αλυσίδας που θα συγκεντρώνει τις δραστηριότητες του κλάδου, οργανωμένες γεωγραφικά στο χώρο του Θριασίου Πεδίου ξεκίνησε ως προβληματισμός κατά την δεκαετία του 1970 και την δεκαετία του 1980 εκπονήθηκε η πρώτη μελέτη γενικής διάταξης. Ο κατακερματισμός των δραστηριοτήτων και η έλλειψη ποιοτικών εγκαταστάσεων αποθήκευσης και διανομής είναι χαρακτηριστικά του κλάδου. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτό το κομμάτι τις οικονομίας βρίσκονται διάσπαρτες σε περιοχές πέριξ της Αττικής: στα Οινόφυτα, στο Σχηματάρι, στην Αυλώνα, στην Ανατολική Αττική: στο Κορωπί, στα Σπάτα, στο βόρειο τμήμα της Αττικής: στην Μεταμόρφωση, στη Νέα Κηφισιά, και κυρίως σε περιοχές της Δυτικής Αττικής: στον Ασπρόπυργο, στην Ελευσίνα, στην Μάνδρα και στην Μαγούλα. Μέχρι σήμερα δεν έχει δημιουργηθεί επίσημα ένα κέντρο που θα συγκεντρώνει αυτές τις επιχειρήσεις, αν και άτυπα έχουν δημιουργηθεί clusters επιχειρήσεων στις προαναφερθείσες περιοχές.

Στην έκταση του Θριασίου Πεδίου, στο τμήμα του Ε.Σ.Σ.Δ.Ι*, έχουν πραγματοποιηθεί εργασίες διαμόρφωσης της έκτασης και ανάπτυξης υποδομών, οι οποίες χρηματοδοτήθηκαν από το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) σε δύο φάσεις από το 1994 έως το 2006 και από 2007 έως το 2013(https://ec.europa.eu/regional_policy/el/projects/Greece/thriasio-pedio-freight-

[complex-to-shift-goods-transport-from-road-to-rail](#)). Για να μην πληρώσει πρόστιμο η Ελλάδα, λόγω της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης που έλαβε για το συγκεκριμένο έργο, οφείλει να αναθέσει την ολοκλήρωση του έργου σε ιδιώτη επενδυτή.

Κατά την τρέχουσα περίοδο βρίσκονται εν εξελίξη τα επιχειρηματικά σχέδια Θριάσιο Ι και Θριάσιο ΙΙ με σκοπό την ολοκλήρωση της δημιουργίας ενός σύγχρονου κέντρου logistics που θα είναι το βασικό εμπορευματικό κέντρο της Ελλάδας καθώς και καίριος διεθνής κόμβος μεταφοράς προϊόντων.

ΘΡΙΑΣΙΟ Ι

Το εν λόγω σχέδιο, αφού πήρε την έγκριση της Βουλής των Ελλήνων και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ανταγωνισμού, βρίσκεται σε διαδικασία ελέγχου της σύμβασης παραχώρησης από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Το έργο αφορά στην κατασκευή αποθηκών καθώς και υποστηρικτικών κτιρίων συνολικής επιφάνειας 235.000 τ.μ εντός οικοπέδου επιφάνειας 588 στρεμμάτων, ιδιοκτησίας της εταιρείας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.. Η πρώτη φάση του έργου αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα σε ένα έτος από την έναρξη ισχύος της σύμβασης παραχώρησης.

ΘΡΙΑΣΙΟ ΙΙ

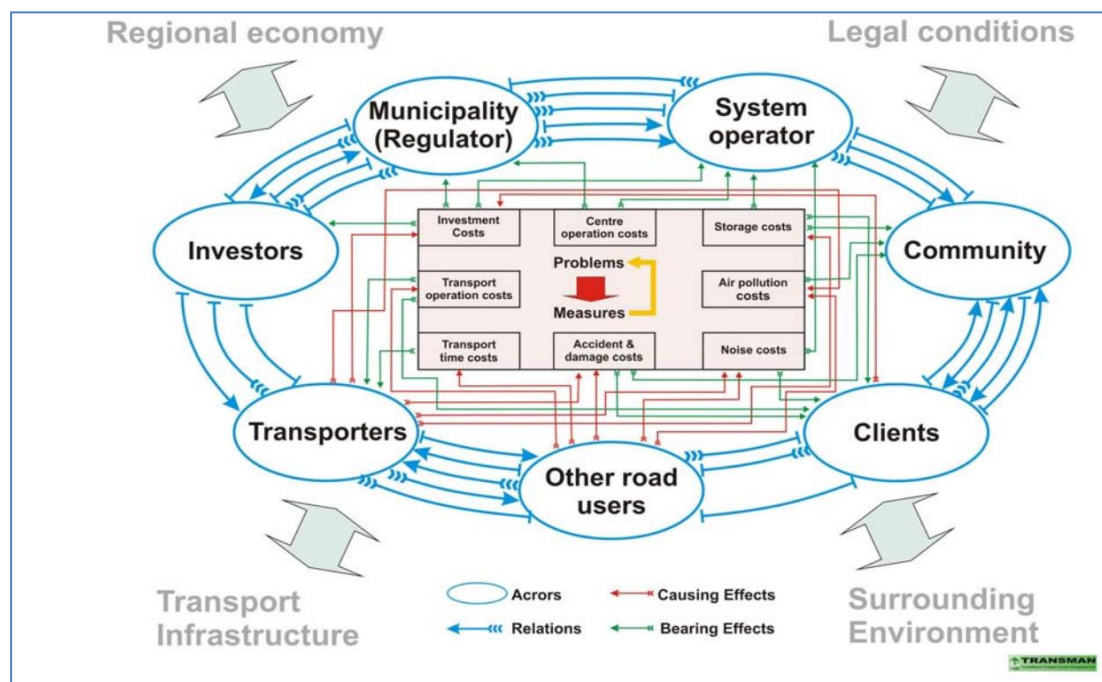
Για το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο έχει γίνει η διακήρυξη του «ανοιχτού Διεθνούς Διαγωνισμού για την ανάθεση σύμβασης παραχώρησης για τη Λειτουργία, Συντήρηση, Εκμετάλλευση, ολοκλήρωση μελετών, κατασκευής έργων και προμήθεια εξοπλισμού του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. Θριασίου Πεδίου» και βρίσκεται σε διαδικασία λήψης προσφορών. Η σύμβαση παραχώρησης που θα συναφθεί θα έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση του Τεχνικού Έργου (ολοκλήρωση μελετών, κατασκευή έργων και προμήθεια Εξοπλισμού) του Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι Θριασίου Πεδίου καθώς και τη παροχή των Υπηρεσιών, τη λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση στον Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι Θριασίου Πεδίου κατά τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης, σύμφωνα και με τους όρους της Προσφοράς του Αναδόχου και της Σύμβασης Παραχώρησης. Η επένδυση θα γίνει σε έκταση 1.450 στρεμμάτων ιδιοκτησίας της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε. Όπως σημειώνεται στη διακήρυξη, ο «Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι.» είναι ο Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και Σταθμός Διαλογής Θριασίου Πεδίου, κυριότητας της Ο.Σ.Ε. Α.Ε., στον οποίον έχουν κατασκευαστεί και υφίστανται σιδηροδρομικές υποδομές, οδοί πρόσβασης, σιδηροδρομικός σταθμός διαλογής, χώροι εναπόθεσης φορτίων, χώροι τελωνείου και γραφείων και άλλα κτήρια υποστηρικτικών υπηρεσιών και είναι χωροθετημένος σε περιοχή εκτός σχεδίου πόλεως του Θριασίου Πεδίου του Δήμου Ασπροπύργου Αττικής (<https://www.supply-chain.gr/?s=%CE%98%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%9F>).

2.5. Ερευνητικά ερωτήματα

Σύμφωνα με τους Blakely και Bradshaw (1999) η γεωγραφική θέση μια περιοχής επηρεάζει το συγκριτικό πλεονέκτημα που δημιουργεί το Supply Chain Management, μέσω της έλξης που ασκεί στις ζώνες οικονομικής δραστηριότητας εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο περιφερειακός κόμβος εφοδιαστικής αλυσίδας (Regional Supply Chain Hub) συγκεντρώνει σε μια γεωγραφική περιοχή επιχειρήσεις του ιδιωτικού και δημοσίου τομέα που επιχειρούν σε δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα κέρδη που προκύπτουν από την κοινή δράση των συγκεντρωμένων επιχειρήσεων, καθορίζουν το μέγεθος της περιφερειακής ανάπτυξης (Snowdon & Stonehouse, 2006). Το Supply Chain Management προσφέρει την δυνατότητα στις περιφέρειες να αξιοποιήσουν το πλεονέκτημα που τους δίνει η γεωγραφική τους θέση. Η οικονομία των logistics αποτελεί

ένα μωσαϊκό που συντίθεται από διαφορετικούς παράγοντες: επιχειρήσεις, καταναλωτές, εργαζόμενους, μεταφορείς, επενδυτές, κρατικούς φορείς, οι οποίοι αλληλεπιδρούν δυναμικά με το εξωτερικό περιβάλλον, με τις υποδομές, με τις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες και με την περιφερειακή οικονομία, όπως αποτυπώνεται και στην επόμενη εικόνα.

Εικόνα 9: Το πλέγμα της οικονομίας των logistics



Πηγή:

http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/key_issuesII/BESTUF_Quantification_of_effects.pdf

Το ερώτημα που θα διερευνηθεί είναι: **πώς και με ποιό τρόπο τα κέντρα logistics συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη;**

Σαν μελέτη περίπτωσης επιλέχθηκε το εμπορευματικό κέντρο Logistics που βρίσκεται σε στάδιο υλοποίησης στο Θριάσιο Πεδίο στην Δυτική Αττική. Περαιτέρω θα διερευνηθεί **πώς και με ποιό τρόπο η δημιουργία του εν λόγω εμπορευματικού κέντρου θα επιδράσει στην Περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας;**

3. ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

3.1. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα είναι άτομα που απασχολούνται στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδα, άτομα που διαχειρίζονται ευρωπαϊκά προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης καθώς και εργαζόμενοι στην τοπική αυτοδιοίκηση. Τα εν λόγω άτομα επιλεχτήκαν με βάση την εργασιακή τους εμπειρία και τις γνώσεις τους γύρω από το θέμα της έρευνας και μέσω ημιδομημένης συνέντευξης έδωσαν την άποψη τους. Ο αριθμός των συνεντευξιαζόμενων είναι έντεκα άτομα. Στο παράρτημα της εργασίας παρατίθενται το ερωτηματολόγιο της έρευνας και το προφίλ των υποκειμένων της έρευνας.

3.2. Η τεχνική συλλογής του υλικού και το ερευνητικό εργαλείο

Τεχνική συλλογής του υλικού στην παρούσα έρευνα αποτέλεσε η συνέντευξη. Στη συνέντευξη συλλέγονται τα δεδομένα της έρευνας με λεκτική επικοινωνία ανάμεσα στον συνεντευκτή και το υποκείμενο της συνέντευξης σε μία χρονικά περιορισμένη διαπροσωπική σχέση (Κελπανίδης, 1999). Αυτή η αμεσότητα στην επικοινωνία διευκολύνει αφενός την άντληση πληροφοριών σε βάθος και αφετέρου την ενδοσκόπηση και εξέταση θεμάτων από την οπτική των συνεντευξιαζόμενων, καθώς οι ίδιοι ξεδιπλώνουν την προσωπική τους άποψη για καταστάσεις που έχουν βιώσει (Ιωσηφίδης, 2008· Cohen, Manion & Morrison, 2007).

Η συνέντευξη ως ερευνητικό εργαλείο δύναται να λάβει διάφορες μορφές: δομημένη, ημιδομημένη, ελεύθερη. Στην παρούσα έρευνα χρησιμοποιήθηκε η ημιδομημένη συνέντευξη με οδηγό συνέντευξης. Στην ημιδομημένη συνέντευξη υπάρχει ένα σύνολο προκαθορισμένων ερωτήσεων, τη σειρά και το περιεχόμενο των οποίων ο συνεντευκτής δύναται να τροποποιήσει κατά τη διεξαγωγή της (Ιωσηφίδης, 2008).

Οι άξονες του οδηγού της συνέντευξης πάνω στους οποίους στηρίχθηκαν οι ερωτήσεις της συνέντευξης αποτελούν οι σκοποί της έρευνας.

3.3. Η μέθοδος και τα παραδείγματα της ανάλυσης

Για την ανάλυση των απομαγνητοφωνήσεων εφαρμόστηκε η μέθοδος της Ποιοτικής Ανάλυσης Περιεχομένου (Qualitative Content Analysis), μία μέθοδος δευτερογενούς ανάλυσης ποιοτικού υλικού, όπως προσωπικά έγγραφα, συνεντεύξεις, λογοτεχνικά κείμενα, επιστολές κλπ. (Ιωσηφίδης, 2008). Ειδικότερα, στην παρούσα έρευνα, χρησιμοποιήθηκε το παράδειγμα της Δόμησης Περιεχομένου σε συνδυασμό με την Πρότυπη Δόμηση (Μπονίδης, 2004).

Στη δόμηση περιεχομένου το υλικό της έρευνας αρχικά αποδελτιώνεται και ταξινομείται σε δελτία βάσει του επαγωγικού συστήματος των (υπο-)κατηγοριών και στη συνέχεια περιγράφεται παραφρασμένο κατά κατηγορία και υποκατηγορία (Μπονίδης, 2004).

Στην πρότυπη δόμηση, η οποία έπεται της ανάλυσης με τη δόμηση περιεχομένου, εντοπίζονται στο υπό ανάλυση υλικό οι χαρακτηριστικότερες αναφορές από άποψη σημασίας και γίνεται η παρουσίασή τους με ακρίβεια. Ως «Πρότυπα» λειτουργούν οι

αναφορές που γίνονται με ιδιαίτερα ακραία διατύπωση, απαντώνται συχνά στο υπό ανάλυση υλικό και ενέχουν κάποιο ιδιαίτερο θεωρητικό ενδιαφέρον (Μπονίδης, 2004).

3.4. Το σύστημα κατηγοριών

Οι ερωτήσεις της συνέντευξης χωρίζονται σε τρεις άξονες-κατηγορίες:

- Πρώτη κατηγορία: περιφερειακή ανάπτυξη και logistics
- Δεύτερη κατηγορία: ψηφιακός μετασχηματισμός και logistics
- Τρίτη κατηγορία: βιώσιμη ανάπτυξη και logistics

Οι ερωτώμενοι καλούνται να δώσουν την άποψη τους σε γενικό επίπεδο αλλά και συγκεκριμένα για την μελέτη περίπτωσης που αφορά το Θριάσιο Πεδίο. Ειδικότερα το σύστημα κατηγοριών έχει ως εξής:

10 Περιφερειακή ανάπτυξη και logistics

11 Διάχυση ανάπτυξης στις περιφέρειες

12 Τρόπος πρόκλησης ανάπτυξης στις περιφέρειες

13 Clusters και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

14 Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη

141 Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη

142 Εμπορευματικό κέντρο logistics στο Θριάσιο Πεδίο και περιφερειακή ανάπτυξη

15 Η κρατική πολιτική στον κλάδο των logistics

20 Ψηφιακός μετασχηματισμός και logistics

21 Τα clusters ως παράγοντας παραγωγής τεχνολογίας και καινοτομίας

22 Ενσωμάτωση τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου σε κέντρα logistics

30 Βιώσιμη ανάπτυξη και logistics

4. ΟΙ ΑΝΑΛΥΣΕΙΣ

4.1. Περιφερειακή ανάπτυξη και logistics

Τα υποκείμενα της έρευνας παραθέτουν την άποψή τους σχετικά με την περιφερειακή ανάπτυξη και τα logistics. Συγκεκριμένα αναφέρονται στη διάχυση της ανάπτυξης από τις περισσότερες στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, στο εάν η ανάπτυξη στις περιφέρειες προκαλείται από την κρατική παρέμβαση, τη δυναμική της τοπικής κοινωνίας ή από τον συνδυασμό και των δύο, στο κατά πόσο τα clusters ενισχύουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μιας περιοχής και εάν το κέντρο logistics στο Θριάσιο Πεδίο θα μπορέσει να αποφορτίσει την πρωτεύουσα από όγκο μεταφερόμενων προϊόντων και να φέρει «πιο κοντά» τις επαρχιακές πόλεις στην πρωτεύουσα.

4.1.1. Διάχυση ανάπτυξης στις περιφέρειες

Τα υποκείμενα της έρευνας παραθέτουν την άποψή τους για το κατά πόσο η διάχυση της ανάπτυξης είναι εφικτή από τις περισσότερες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Η πλειονότητα των συνεντευξιαζόμενων συμφωνεί ότι η ανάπτυξη μπορεί να διαχυθεί από τις περισσότερες αναπτυγμένες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Θεωρούν ότι η ταχύτητα και το μέγεθος της διάχυσης της ανάπτυξης εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως το μοντέλο ρύθμισης της οικονομίας, το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της κάθε περιφέρειας, οι διαθέσιμοι πόροι και οι δυνατότητες των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών, τα μεγάλα έργα υποδομής και το κατάλληλο στρατηγικό όραμα.

«Αυτό μπορεί να επιτευχθεί εφόσον υπάρχει κατάλληλος σχεδιασμός, όραμα, οργάνωση και υποδομές»

«Τα μεγάλα έργα υποδομής συμβάλουν στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη... και αποτελούν κίνητρο και εργαλείο για τη διάχυση της ανάπτυξης στις λιγότερο αναπτυγμένες που συνδέονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με την περιφέρεια αυτή»

«Ναι μπορεί να διαχυθεί από τις περισσότερες αναπτυγμένες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες αν έχεις ένα σωστό μοντέλο ρύθμισης της οικονομίας... εάν αξιοποιήσεις τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και τις δυνατότητες που έχουν οι λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες»

Μάλιστα ένας από αυτούς υποστηρίζει ότι η οικονομία δεν έχει γεωγραφικά όρια και ότι η ανάπτυξη δημιουργεί ομόκεντρους κύκλους, καθώς διαχέεται σε όμορες περιοχές.

«Η οικονομία σίγουρα δεν έχει γεωγραφικά όρια και συνεπώς όταν έχουμε μία χωρική ενότητα που παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη σίγουρα αυτή η ζώνη δημιουργεί ομόκεντρους κύκλους που αυτό επηρεάζει όμορες περιοχές»

Επίσης, ένας άλλος συνεντευξιαζόμενος θεωρεί ότι η διάχυση της ανάπτυξης από τις λιγότερο στις περισσότερες αναπτυγμένες περιοχές εμφανίζεται και σε επίπεδο κρατών και όχι μόνο περιφερειών.

«Ένας τρόπος διάχυσης της γνώσης είναι από τις αναπτυγμένες περιφέρειες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες. Αντίστοιχα παραδείγματα βλέπουμε και σε επίπεδο κρατών. Αναπτυγμένα τεχνολογικά και σε υποδομές κράτη μεταφέρουν εμπειρίες και καλές πρακτικές στα λιγότερο αναπτυγμένα»

Επιπλέον, ένας άλλος συνεντευξιαζόμενος πιστεύει ότι η διάχυση της ανάπτυξης με τη μεταφορά επιχειρήσεων σε λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας. Σύμφωνα με τον ίδιο, οι νέες θέσεις εργασίας προσελκύουν εργαζομένους με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ζήτηση τόσο για στέγαση όσο και για διασκέδαση, αλλά και υποδομές υγείας και μόρφωσης.

«Πιστεύω ότι μπορεί να διαχυθεί από τις περισσότερες αναπτυγμένες περιφέρειες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες»

«Πηγαίνοντας νέες επιχειρήσεις σε μια λιγότερο αναπτυγμένη περιφέρεια αυτό σημαίνει ότι θα υπάρξουν και νέες θέσεις εργασίας... κάποια στιγμή θα υπάρξει ανάγκη για νέα σπίτια... θα αυξηθεί η ζωή στον τόπο αυτό, θα υπάρξει ανάγκη για διασκέδαση, για περίθαλψη, επομένως όλα αυτά είναι πιστεύω στενά συνδεδεμένα»

«Περισσότεροι κάτοικοι σε μια περιοχή σημαίνει ανάγκη για μόρφωση, ανάγκη για περίθαλψη»

Ένας άλλος συνεντευξιαζόμενος θεωρεί ότι οι ήδη αναπτυγμένες περιφέρειες αντιμετωπίζουν πρόβλημα κατά τη διακίνηση των προϊόντων και την αποθήκευσή τους. Η μεταφορά τέτοιου είδους δραστηριοτήτων σε λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες αφενός θα αποφορτίσει τις βεβαρημένες περιοχές και αφετέρου θα συντελέσει στην ανάπτυξη των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών.

«Εννοείται και θα έπρεπε κιόλας για να αναπτυχθούν και οι λιγότερο αναπτυγμένες. Σαφώς και οι περισσότερες αναπτυγμένες αντιμετωπίζουν πρόβλημα με βασικότερο παράγοντα την κίνηση και την φιλοξενία των αποθηκών logistics»

Από την άλλη πλευρά, η μειονότητα των συνεντευξιαζόμενων αντιμετωπίζουν με επιφύλαξη τη θέση ότι η ανάπτυξη μπορεί να διαχυθεί από τις περισσότερες αναπτυγμένες

προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Οι ίδιοι δεν απορρίπτουν την ανωτέρω θέση, ωστόσο εντοπίζουν κάποιους κρίσιμους παράγοντες, όπως είναι η δυναμική της αγοράς, η δομή της οικονομίας και οι πόροι της περιφέρειας. Επίσης, σημαντικός παράγοντας είναι οι πολιτικές εθνικές ή ευρωπαϊκές και κατά πόσο εφαρμόζονται στην πράξη. Καταλυτικός παράγοντας που κατευθύνει την πορεία της ανάπτυξης θεωρούν ότι είναι οι δυνάμεις της αγοράς.

«Η διάχυση της ανάπτυξης από τις περισσότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες στις λιγότερο ανεπτυγμένες είναι ένας από τους βασικότερους στόχους της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής. Ωστόσο, η εμπειρία μας, ειδικά σε εθνικό επίπεδο, μας έχει δείξει ότι η αγορά αποφασίζει πού θα επενδύσει, αγνοώντας πολλές φορές πολιτικές κινήτρων και άλλες εθνικές πολιτικές»

«αυτό εξαρτάται με τη δομή της οικονομίας της κάθε περιφέρειας. Άρα αν δεν γίνονται κάποια διορθωτικά στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές θα πηγαίνει πάλι με το ίδιο μέτρο όπως είναι οι ανεπτυγμένες τώρα»

«κάθε περιφερειακή ενότητα έχει δικούς της πόλους έλξης και πόρους. Οπότε θεωρώ ότι όλο κρίνεται από το κομμάτι της αξιοποίησης»

Μάλιστα, ένας συνεντευξιαζόμενος υποστηρίζει ότι η διάχυση της ανάπτυξης καθίσταται δυνατή μόνο σε επίπεδο επιχειρήσεων και όχι σε περιφερειακό επίπεδο.

«αυτό περισσότερο όμως ισχύει κατά τη γνώμη μου σε επίπεδο επιχειρήσεων και όχι σε επίπεδο περιφερειών... σε επίπεδο περιφερειών μου φαίνεται ότι δε λειτουργεί»

4.1.2. Τρόπος πρόκλησης ανάπτυξης στις περιφέρειες

Τα υποκείμενα της έρευνας αναφέρονται στο αν η ανάπτυξη δύναται να προκληθεί από την κρατική παρέμβαση, από τη δυναμική της τοπικής κοινωνίας ή από τον συνδυασμό και των δύο πρακτικών. Τα περισσότερα υποκείμενα της έρευνας υποστηρίζουν ότι η ανάπτυξη προκαλείται από τον συνδυασμό δράσεων τόσο της τοπικής κοινωνίας όσο και του κράτους. Επισημαίνουν ότι, καθοριστικής σημασίας είναι η συνεργασία των επιχειρήσεων με το κράτος, ωστόσο η κρατική παρέμβαση θα πρέπει να είναι σε κατάλληλο βαθμό θέτοντας το νομοθετικό πλαίσιο που θα ωθήσει το επιχειρείν.

«Θεωρώ ότι είναι κάτι στο ενδιάμεσο... αν υπάρχει μια συνεργασία και από τους κρατικούς μηχανισμούς αλλά και από την κοινωνία νομίζω είναι η κατάλληλη δομή»

«σημαντικό πράγμα είναι η κρατική παρέμβαση και η δυναμική της τοπικής κοινωνίας»

«Θεωρώ ότι ο συνδυασμός και των δύο είναι ιδανικός»

«Θεωρώ ότι η ανάπτυξη είναι ένα κοκτέιλ διαφόρων παραμέτρων... η σωστή αναλογία τόσο κρατικής παρέμβασης ούτως ώστε να φτιάξει μια κατάσταση με σαφείς κανόνες και αναπτυξιακά ελκυστικούς, ... έχει να κάνει και με τη δυναμική κάθε τοπικής κοινωνίας... Είναι δηλαδή συνδυασμός και των δύο πραγμάτων»

«η σωστή και ορθολογική κρατική παρέμβαση είναι απαραίτητη για την όποια ανάπτυξη... Χρειάζεται η επέμβαση και δέσμευση των τοπικών κοινωνιών για να επιτευχθεί ο στόχος»

Μάλιστα, δύο από αυτά τα υποκείμενα της έρευνας δίνουν διαφορετική βαρύτητα στο δίπολο κράτος – κοινωνία. Ο ένας θεωρεί ότι πρωτεύοντα ρόλο σε αυτόν τον συνδυασμό έχει η κοινωνία, ενώ ο άλλος υποστηρίζει ότι το κράτος πρέπει να δώσει τα κίνητρα στην τοπική κοινωνία προκειμένου να επέλθει η ανάπτυξη.

«πιστεύω ότι είναι ένας συνδυασμός των πραγμάτων... είναι μια σχέση όπου ο ένας θα επηρεάσει τον άλλον... είναι ένας συνδυασμός μεταξύ των δύο κράτος και κοινωνίας... το πρώτο λόγο τον έχει η κοινωνία»

«απαιτείται συνδυασμός και των δύο παραμέτρων, καθώς η κρατική παρέμβαση πρέπει να δίνει τα απαιτούμενα κίνητρα προκειμένου να ενισχυθεί η δυναμική της τοπικής κοινωνίας για να επιτευχθεί η ανάπτυξη»

Η μειοψηφία των υποκειμένων της έρευνας θεωρεί ως παράγοντα ανάπτυξης την επιχειρηματική δράση. Πιστεύουν ότι η κρατική παρέμβαση νοθεύει τον ανταγωνισμό μέσω των επιχορηγήσεων και δεν προάγεται έτσι η υγιής επιχειρηματικότητα.

«η ανάπτυξη προέρχεται κυρίως από τη δυναμική επιχειρηματικότητα και την αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων»

«η υγιής επιχειρηματικότητα θα πρέπει να μην εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα κρατικά κεφάλαια, γιατί η επιχορήγηση ή η οποιαδήποτε μορφή ενίσχυσης άμεσα ή έμμεσα κατά κανόνα δε βοηθάει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης»

«η ανάπτυξη γίνεται από τις εταιρίες... δε θεωρώ ότι η κρατική παρέμβαση, η τοπική κοινωνία συμβάλουν με κάποιο τρόπο για την ανάπτυξη»

Ένας μόνο θεωρεί ότι η ανάπτυξη μπορεί να προκληθεί από την τοπική κοινωνία. Οι κρατική δράση παρουσιάζει δυσλειτουργίες, ενώ η δράση των τοπικών κοινωνιών είναι πιο άμεση και αποτελεσματική.

«Θεωρώ ότι η κρατική παρέμβαση πάσχει. Οι τοπικές κοινωνίες μπορούν να πετύχουν πιο απτά και ουσιαστικά αποτελέσματα»

4.1.3. Clusters και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

Τα υποκείμενα της έρευνας στην πλειονότητά τους συμφωνούν ότι η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε clusters ενισχύει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων αλλά και της περιοχής στην οποία είναι συγκεντρωμένες.

«Το cluster ουσιαστικά είναι η έκφραση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μιας περιοχής σε επίπεδο επιχειρήσεων... το cluster είναι μια έκφραση αυτού του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος... σε ομάδες συναγωνιστικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε γειτνιάζουσες περιοχές»

«Το βρίσκει κάτι πιο ανταγωνιστικό ως προς μία άλλη εταιρία»

«τα cluster περισσότερο ενισχύουν τις εταιρίες που συμμετέχουν σε αυτά»

«Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ενισχύεται ακόμη περισσότερο όταν πλήθος επιχειρήσεις που προσφέρουν παρόμοιες υπηρεσίες λειτουργούν κάτω από σχεδόν ενιαίο χώρο»

Δύο από τα υποκείμενα της έρευνας θεωρούν ότι μέσω των clusters οι επιχειρήσεις επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας. Η συγκέντρωση σε μια γεωγραφική περιοχή και η συνεργασία των επιχειρήσεων προάγουν τις οικονομίες κλίμακας.

«κάνεις οικονομία της κλίμακας... όταν τις έχεις συγκεντρωμένες»

«με τις συνέργειες επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας... και οι επιχειρήσεις αποκτούν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα»

Αρκετοί από τους συμμετέχοντες στην έρευνα θεωρούν ότι μέσω των clusters ενισχύεται το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής στην οποία είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις.

«τα clusters μπορούν να ενισχύσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μιας περιοχής»

«Τα clusters δίνουν τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα σε μια περιοχή»

«τραβάει τον ανταγωνισμό ως τοποθεσία»

Ελάχιστα από τα υποκείμενα της έρευνας στάθηκαν με επιφύλαξη απέναντι στη θέση ότι τα clusters ενισχύουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, διότι μπορεί να ελλοχεύουν κίνδυνοι που μπορούν να ανακόψουν την ανάπτυξη. Σημαντικός παράγοντας επιτυχούς λειτουργίας των clusters είναι η κρατική επίβλεψη τους, ούτως ώστε να αποφευχθεί το φαινόμενο να ευνοούνται οι μεγάλες επιχειρήσεις εις βάρος των μικρότερων επιχειρήσεων. Όλα τα συμμετέχοντα μέρη θα πρέπει να ωφελούνται μέσα από την συνεργασία.

«Το συγκεκριμένο εγχείρημα έχει και αρνητικά, αλλά στο σύνολο υπερτερούν τα θετικά με αποτέλεσμα οι συνεργασίες να βελτιώνουν την απόδοση και τελικά να αναπτύσσουν τον κλάδο και τις αντίστοιχες γεωγραφικές περιοχές»

«πρέπει να υπάρχει μία προσοχή πάλι από κρατικούς μηχανισμούς, έτσι ώστε αυτά τα cluster να μη βοηθούν κυρίως τους μεγάλους αλλά όλες τις επιχειρήσεις που θα ενταχθούν σε αυτό»

4.1.4. Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη

Τα υποκείμενα της έρευνας τοποθετούνται σχετικά με το εάν τα κέντρα logistics επιδρούν στην περιφερειακή ανάπτυξη και με ποιον τρόπο. Επίσης, δίνουν την άποψή τους σχετικά με το εμπορευματικό κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο πεδίο. Συγκεκριμένα τα υποκείμενα της έρευνας αναλύουν πώς το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο θα επηρεάσει την περιφερειακή ανάπτυξη, ποιες περιφέρειες θα επηρεαστούν, εάν θα καταφέρει να αποφορτίσει την πρωτεύουσα από τον όγκο των μεταφερομένων προϊόντων και εάν δύναται να φέρει πιο κοντά τις επαρχιακές πόλεις στην πρωτεύουσα.

4.1.4.1. Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη

Το σύνολο των ερωτωμένων αποφαινεται θετικά υπέρ της θέσης ότι τα κέντρα logistics συμβάλουν θετικά στην περιφερειακή ανάπτυξη κυρίως μέσω της αύξησης των θέσεων εργασίας και της βελτίωσης των υποδομών. Η δημιουργία κέντρου logistics σε μια περιοχή προκαλεί θετικές εξωτερικότητες όπως είναι η αύξηση του εισοδήματος των κατοίκων της περιοχής λόγω των θέσεων εργασίας που προσφέρονται, οι οικονομίες κλίμακας και η μείωση του κόστους παραγωγής και η ανάπτυξη του εμπορίου. Όσον αφορά την ελληνική αγορά ο τομέας των logistics είναι προσανατολισμένος στην εξυπηρέτηση κυρίως της τοπικής αγοράς. Υπάρχει μεγάλο περιθώριο οφέλους, εφόσον

αξιοποιηθεί ο μεταφορικός διάδρομός Ασίας – Ευρώπης, κόμβος του οποίου είναι η Ελλάδα.

«Σίγουρα τα κέντρα logistics επιδρούν στην περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς δίνουν πνοή στην περιοχή... λόγω των νέων θέσεων εργασίας που προσφέρουν. Επίσης, ένα μέρος των εισοδημάτων όσων δραστηριοποιούνται στα κέντρα logistics διοχετεύεται στην τοπική αγορά, με αποτέλεσμα να συντελείται περαιτέρω ανάπτυξη στον συγκεκριμένο χώρο»

«επηρεάζει την περιφερειακή ανάπτυξη σε μεγάλο βαθμό γιατί θα δημιουργηθούν ακόμα περισσότερες θέσεις»

«Τα κέντρα logistics μπορούν δυνητικά να επιδράσουν στην περιφερειακή ανάπτυξη, γιατί όταν δημιουργείς ένα κέντρο logistics σε μία μη ανεπτυγμένη περιφέρεια δίνεις θέσεις εργασίας... τονώνεις την ενεργό ζήτηση... ανεβάζεις τα εισοδήματα των κατοίκων... ευνοείς θετικές εξωτερικότητες»

«Τα logistics είναι πολύ κομβικό σημείο στη σύγχρονη οικονομία... γιατί μειώνουν το κόστος στις μεταφορές... και στους χρόνους διακίνησης... τα logistics που έχουμε στην Ελλάδα στην πραγματικότητα εξυπηρετούν την τοπική αγορά, δεν έχουν μέχρι τώρα αγγίξει τη δραστηριότητα του μεταφορικού διαδρόμου Ασίας Ευρώπης και τα οφέλη που έχουμε... είναι πολύ λίγα»

«Τα κέντρα logistics οπωσδήποτε συμβάλουν στην ανάπτυξη... Η βελτίωση των υποδομών, αύξηση των θέσεων εργασίας, η ανάπτυξη του εμπορίου μόνο θετικά συμβάλουν σε διεθνή και περιφερειακή ανάπτυξη»

« Τα κέντρα logistics επιδρούν θετικά στην ανάπτυξη αφού επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας, μείωση του κόστους, αύξηση της παραγωγικότητας»

Ένας εκ των συνεντευξιαζόμενων αναγνώρισε τη θετική συμβολή των κέντρων logistics στην περιφερειακή ανάπτυξη, ωστόσο υπογράμμισε τον κίνδυνο να δράσουν ανασταλτικά εφόσον η εγκατάστασή τους υποκινείται από τις δυνάμεις της αγοράς. Υπάρχει το ενδεχόμενο τα κέντρα logistics να εγκατασταθούν σε ήδη αναπτυγμένες περιοχές παραγκωνίζοντας τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές, διότι δεν επιλέγονται από την αγορά ως συμφέροντα σημεία εγκατάστασης.

«Τα κέντρα logistics είναι κρίσιμος κρίκος στη σύνδεση της παραγωγής με την αγορά... αναπτύσσονται συνήθως γύρω από μητροπολιτικά κέντρα και σημεία στρατηγικής σημασίας... Οι λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές μένουν έξω από τις επιλογές της αγοράς»

4.1.4.2. Εμπορευματικό κέντρο logistics Θριάσιο και περιφερειακή ανάπτυξη

Οι συνεντευξιαζόμενοι στην πλειονότητά τους αναφερόμενοι στο Θριάσιο πεδίο πιστεύουν ότι θα έχει θετικό αντίκτυπο στην περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας. Επίσης, θεωρούν ότι το συγκεκριμένο έργο θα μπορέσει να αποφορτίσει την πρωτεύουσα από τον όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων και να φέρει πιο κοντά τις επαρχιακές πόλεις στην πρωτεύουσα. Αυτό θα γίνει μέσω της αύξησης των θέσεων εργασίας και της ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων και υποδομών. Καθοριστικής σημασίας είναι η συνδεσιμότητα του Θριασίου πεδίου με το λιμάνι του Πειραιά μέσω σιδηροδρομικής γραμμής καθώς και η εύκολη πρόσβαση στις οδικές αρτηρίες μέσω της Αττικής Οδού. Επιτυγχάνεται έτσι σημαντική μείωση στους χρόνους μεταφοράς των προϊόντων. Επίσης, το εν λόγω έργο μπορεί να λειτουργήσει ως πύλη εισόδου για τα προϊόντα της επαρχίας προς την αγορά της Αττικής. Οι περιφέρειες που θα επηρεαστούν άμεσα είναι αυτές που γειτνιάζουν με το Θριάσιο πεδίο αλλά και άλλες όπως είναι της Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου.

«το υποβαθμισμένο κομμάτι της Αττικής... γύρω-γύρω από το Θριάσιο, Ασπρόπυργο, Μαγούλα, τέτοιες περιοχές... σίγουρα θα επηρεαστούν θετικά γιατί... ο κόσμος θα βρει δουλειά... θα υπάρχει ένας εξευγενισμός των περιοχών λόγω της οικονομικής ανάπτυξης»

«Η περιφέρεια Δυτικής Αττικής... θα είναι αυτή που θα επηρεαστεί περισσότερο... απαιτείται άμεσα ένα βελτιωμένο συγκοινωνιακό δίκτυο»

«Το κέντρο logistics στο Θριάσιο θα αυξήσει κάθετα την περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής της Αττικής... θα γίνουν μεγάλες επενδύσεις... θα κατασκευαστούν υποδομές... δίκτυα μεταφορών και επικοινωνιών»

«Με τη δημιουργία του κέντρου στο Θριάσιο μεγάλος όγκος των εμπορευμάτων θα διακινείται άμεσα και με ασφάλεια από το λιμάνι και μέσω του σιδηροδρόμου ή των εθνικών οδών προς τους προορισμούς τους αποσυμφορώντας την πρωτεύουσα από μεγάλο αριθμό φορτηγών»

«Σίγουρα θα επηρεάσει την τοπική ανάπτυξη... θα επηρεαστεί ολόκληρη η χώρα... από το Θριάσιο»

«βέβαια θα επηρεάσει... μιλάμε για το κέντρο της Ελλάδας εκεί... ειδικά οι περιφέρειες Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας αλλά και Αιγαίου επηρεάζονται άμεσα»

«Η μεταφορά με ταχύτητα, ασφάλεια και έλεγχο των μεταφερόμενων προϊόντων θα δημιουργήσει μία διαχεόμενη ανάπτυξη... και θα φέρει πιο κοντά τις επαρχιακές πόλεις στην πρωτεύουσα»

«Το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο πεδίο όντως θα καταφέρει να φέρει πιο κοντά τις επαρχιακές πόλεις στην πρωτεύουσα καθώς λόγω της θέσης του θα διανύεται πλέον πολύ μικρότερος χρόνος μεταφοράς των προϊόντων»

«Μια τέτοια μεγάλη επένδυση θα προσελκύσει προϊόντα παραγωγικών μονάδων της επαρχίας... μπορεί να δουν το κέντρο logistics του Θριασίου πεδίου ως την πύλη εισόδου στην τεράστια αγορά της πρωτεύουσας»

«Ένα τέτοιο μεgalόπνοο σχέδιο όταν θα υλοποιηθεί θα εξαναγκάσει σε μία βελτίωση όλων των υποδομών τόσο της περιοχής όσο και της χώρας... θα έρθουν πιο κοντά οι περιφέρειες»

Μια μικρή μερίδα είναι επιφυλακτική απέναντι στο επιχειρηματικό σχέδιο του Θριασίου πεδίου. Δεν πιστεύει ότι η πρωτεύουσα θα αποφορτιστεί ή ότι θα έρθουν εγγύτερα σε αυτήν οι επαρχιακές πόλεις. Το βασικό πλεονέκτημα του Θριασίου Πεδίου είναι η σύνδεση του με το σιδηροδρομικό δίκτυο και στόχευση του είναι η μεταφορά των προϊόντων με τρένο από το λιμάνι του Πειραιά στις ευρωπαϊκές αγορές.

«Αυτό το κέντρο αν θα υλοποιηθεί στόχο έχει να φέρει πιο κοντά το λιμάνι του Πειραιά στην Ευρώπη... Οι επαρχιακές πόλεις δεν έχουν σιδηροδρομικές γραμμές όπως το Θριάσιο που στόχος είναι να διώξει τα προϊόντα στα Βαλκάνια ή στην Ευρώπη»

«Θα τη φορτίσει αρκετά παραπάνω»

«Η πρωτεύουσα δε θα αποφορτιστεί από κέντρα που στόχο έχουν να μεταφέρουν προϊόντα σε απομακρυσμένες περιοχές και κυρίως στην Ευρώπη»

«θα αποφορτωθεί πάρα πολύ το κομμάτι της Αττικής στον κεντρικό τομέα. Όσον αφορά το κομμάτι του Πειραιά... δε θα λυθεί τόσο πολύ το πρόβλημα... Πρέπει να υπάρχει και μία συγκοινωνία και ένα δίκτυο έτσι ώστε να αποφορτωθεί όλος αυτός ο χώρος»

Αξίζει να σημειωθεί η άποψη δύο συνεντευξιαζόμενων ως προς τις θετικές εξωτερικότητες που θα προκληθούν από τη δημιουργία του logistic center στο Θριάσιο πεδίο. Σύμφωνα με αυτούς η αποτελεσματική διαχείριση των λειτουργιών ενός κέντρου

τέτοιου μεγέθους μπορεί να γίνεται μόνο από εξειδικευμένο προσωπικό με κατάρτιση στο αντικείμενο των logistics. Συνεπώς θα αναπτυχθεί το εν λόγω αντικείμενο σπουδών σε ακαδημαϊκό επίπεδο, ούτως ώστε να εκπαιδεύονται εξειδικευμένα στελέχη-managers στον τομέα των logistics.

«ένα σημαντικό κομμάτι της αποτελεσματικότητας του logistic center θα είναι η επένδυση στην εκπαίδευση... οι σπουδές πάνω σε θέματα logistics θα γίνουν ακόμη πιο σημαντικές... ακόμα και των ακαδημαϊκών σπουδών πάνω σε αυτό»

«... το να μπορείς να έχεις ένα logistic center το οποίο λειτουργεί σημαίνει ότι έχουν γίνει επενδύσεις κρατικές... στον τομέα της εκπαίδευσης για να έχεις καταρτισμένους ανθρώπους να μπορούν να δουλέψουν»

4.1.5. Η κρατική πολιτική στον κλάδο των logistics

Το σύνολο των ερωτωμένων πιστεύει ότι η κρατική πολιτική επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα τον επιχειρηματικό κλάδο των logistics. Η κρατική δράση αποτελεί τον θεμέλιο λίθο για να δραστηριοποιηθούν επιχειρήσεις σε αυτόν τον κλάδο. Οι αποφάσεις που λαμβάνει το κράτος σχετικά με την φορολογική πολιτική, τη χωροθέτηση και την αδειοδότηση των επιχειρήσεων, την κατασκευή υποδομών και την παροχή αναπτυξιακών κινήτρων, δρουν καταλυτικά στη λειτουργία των επιχειρήσεων.

«Η κρατική επιρροή οφείλεται κυρίως στα κίνητρα ενισχύσεων που χορηγούνται σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις... μέσω των αδειοδοτικών διαδικασιών και των δημοσίων έργων... τέτοιες επιχειρήσεις μπορεί να απογειωθούν ή να μαραζώσουν»

«... η κρατική πολιτική είναι... το βασικό θεμέλιο για να μπορεί να αναπτυχθεί ένα κέντρο μεταφοράς εμπορευμάτων. Είναι ο βασικός πνεύμονας σε αυτήν την περίπτωση»

«Η κρατική πολιτική και η πολιτική θέληση είναι σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη ενός κέντρου logistics, αφού το κράτος με τις όποιες παρεμβάσεις θα δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες, θα λύσει δομικά προβλήματα, θα προσφέρει κρατικές ενισχύσεις, θα δημιουργήσει όλες τις απαιτούμενες δομές γενικά σε νομικό και οικονομοτεχνικό επίπεδο»

«Η κρατική πολιτική επηρεάζει σχεδόν την κάθε δραστηριότητα σε κάθε χώρα... είτε είναι νομικά ζητήματα είτε οικονομικά είτε πολιτικά επηρεάζουν την κάθε ενέργεια και δραστηριότητα... αν αυξηθεί πολύ απότομα το φορολογικό καθεστώς, αν μούνε πάρα πολύ αυστηροί νόμοι όσον αφορά τις υποδομές, τα μέτρα ασφαλείας ή τους περιβαλλοντικούς ρύπους όλα αυτά επηρεάζουν είτε θετικά είτε αρνητικά τις υποδομές μιας τέτοιας εγκατάστασης»

Δύο συνεντευξιαζόμενοι πιστεύουν ότι η ελληνική κρατική πολιτική έχει επηρεάσει αρνητικά τον κλάδο έως τώρα. Οι παράγοντες που αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η πολυδαίδαλη πολεοδομική νομοθεσία, η έλλειψη χρηματοδοτήσεων, η έλλειψη διαθέσιμης γης, η απουσία ενός σχεδίου αξιοποίησης του μεταφορικού διαδρόμου Ασίας -Ευρώπης και κυρίως η ελλιπής νομοθετική πρωτοβουλία για την υπέρβαση των ανωτέρω εμποδίων.

«Η αδύναμη αν όχι παράλογη πολεοδομική νομοθεσία σε συνδυασμό με την έλλειψη πρωτοβουλιών από τους κρατικούς φορείς έχει καθυστερήσει την ανάπτυξη του κλάδου των logistics»

«μέχρι σήμερα την έχει επηρεάσει αρνητικά για τρεις λόγους. Ο πρώτος είναι ότι το σχέδιο για τα logistics και τις μεταφορές είναι ένα πρόγραμμα πολύ μεγάλου κόστους... δεν κατάφερε να χρηματοδοτηθεί μέχρι σήμερα και είναι πολύ πιθανό να μη χρηματοδοτηθεί. Φτιάχτηκε ένα πάρα πολύ φιλόδοξο πρόγραμμα που δεν ήταν ρεαλιστικό για τα ελληνικά δεδομένα... Ο δεύτερος είναι ότι δεν υπάρχει διαθέσιμη γη για να φτιαχτούν πάρα logistics και το κράτος δεν έχει κάνει κάτι στην κατεύθυνση αυτή... ο τρίτος λόγος έχει να κάνει με την έλλειψη ενός συγκροτημένου σχεδίου που θα αφορά την αξιοποίηση του μεταφορικού διαδρόμου Ασίας Ευρώπης... δεν έχει υπάρξει ένα συγκροτημένο σχέδιο που να έχει οδικό χάρτη και χρονοδιάγραμμα»

Δύο μόνο από τα υποκείμενα της έρευνας παρατηρούν μια θετική αλλαγή της στάσης της κρατικής πολιτικής απέναντι στον κλάδο των logistics. Η αναγνώριση της συνεισφοράς, του κλάδου των logistics, στο ελληνικό ΑΕΠ και η αλλαγή του νομικού τοπίου δημιουργούν αισιοδοξία για το μέλλον του κλάδου.

«την τελευταία δεκαετία έχει παρατηρηθεί μία αλλαγή στην προσέγγιση της πολιτικής απέναντι στα logistics, έχει αναγνωριστεί η προσφορά του κλάδου στο ΑΕΠ... νομίζω ότι αλλάζει το τοπίο γενικά πολιτικά»

«Τα τελευταία χρόνια και μετά από έντονες πιέσεις το νομικό τοπίο έχει αλλάξει με σαφείς και ξεκάθαρες βελτιώσεις, οπότε μπορούμε να κοιτάμε το μέλλον πιο αισιόδοξα»

Ένας μόνο πιστεύει ότι, η κρατική πολιτική είναι ισχυρή και μπορεί να επηρεάσει έμμεσα μία επιχείρηση logistics ανάλογα με τις μεταφορικές υποδομές που θα της παρέχει.

«το μόνο που μπορεί να αλλάξει από μία κρατική πολιτική είναι το πόσο ευνοημένη θα είναι η ίδια η επιχείρηση στην τοποθεσία που θα επιλέξει... αν τα οδικά δίκτυα εξυπηρετούνε, αν τα μέσα μαζικής μεταφοράς εξυπηρετούνε»

4.2. Ψηφιακός μετασχηματισμός και logistics

Τα υποκείμενα της έρευνας διατυπώνουν τη θέση τους σχετικά με τα clusters ως παράγοντα παραγωγής τεχνολογίας και καινοτομίας, αλλά και την ενσωμάτωση τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου σε κέντρα logistics. Ειδικότερα, εξετάζουν κατά πόσο η γεωγραφική θέση και η γειτνίαση των επιχειρήσεων στο πλαίσιο των clusters παράγει τεχνολογία και καινοτομία. Επίσης, παραθέτουν την άποψή τους σχετικά με το εάν οι εταιρίες logistics και το υπό υλοποίηση κέντρο logistics στο Θριάσιο πεδίο χρειάζεται να ενσωματώσουν στη λειτουργία τους τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου, π.χ. Internet of Things, Big Data.

4.2.1. Τα clusters ως παράγοντας παραγωγής τεχνολογίας και καινοτομίας

Η πλειονότητα των συνεντευξιζόμενων κρίνει θετική τη συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε clusters για την παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας. Σύμφωνα με αυτούς οι επιχειρήσεις ανταλλάσσουν τεχνογνωσία και τεχνολογία μέσα από τη συνεργασία τους, πραγματοποιούν κοινές επενδύσεις στην έρευνα μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο το κόστος και το ρίσκο. Επίσης, ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται ανάμεσα σε γειτνιάζουσες επιχειρήσεις τις ωθεί να επενδύσουν σε καινοτομία, αναγκαστικά για να μπορούν να επιβιώσουν σε αυτό το ανταγωνιστικό περιβάλλον.

«Σίγουρα βοηθά στη συγκέντρωση των απαιτούμενων επενδυτικών κεφαλαίων και τη μείωση του επιχειρηματικού ρίσκου»

«Η συγκέντρωση και η γειτνίαση επιχειρήσεων είναι ευνοϊκός παράγοντας στη δημιουργία νέας τεχνολογίας και καινοτομίας, καθώς οι απαιτήσεις της μιας επιχείρησης γίνονται νέα προϊόντα της άλλης»

«Η δημιουργία υγιών συνεργασιών οδηγεί σε βελτιώσεις και ανάπτυξη της κάθε εταιρίας ξεχωριστά αλλά και του συνόλου»

«οι γειτνιάζουσες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις σε αυτό το πλαίσιο αναγκάζονται να επενδύσουν στην τεχνολογία και την καινοτομία ούτως ώστε να μπορέσουν να επιβιώσουν»

«μια επιχείρηση μπορεί να συνεισφέρει πόρους, η άλλη να συνεισφέρει τεχνολογία, η άλλη ανθρώπινο δυναμικό, οπότε σαφώς το κομμάτι της ανάπτυξης είτε αυτό είναι τεχνολογικό... θα έρθει πιο γρήγορα»

Λίγοι συνεντευξιζόμενοι δε θεωρούν τον γεωγραφικό παράγοντα σημαντικό για την παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας. Σύμφωνα με αυτούς το διαδίκτυο έχει

εκμηδενίσει την γεωγραφική απόσταση και επιπλέον απαιτείται μεγάλη γεωγραφική έκταση για την παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας.

«και άλλες κοιλάδες τεχνολογίας μπορεί να λειτουργούνε μέχρι και στο κέντρο της πόλης και με το διαδίκτυο δεν παίζει ρόλο ο τοπικός παράγοντας»

«όσο πιο μεγαλύτερη είναι η γεωγραφική έκταση που είναι στην κατοχή μιας εταιρίας τόσο μεγαλύτερο πλεονέκτημα έχει για την παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας»

4.2.2. Ενσωμάτωση τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου σε κέντρα logistics

Τα υποκείμενα στο σύνολό τους πιστεύουν ότι οι εταιρίες logistics και το υπό κατασκευή logistic center στο Θριάσιο πεδίο θα πρέπει να ενσωματώσουν στις λειτουργίες τους τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους, την αύξηση της παραγωγικότητας, τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών, τη μείωση των χρονικών καθυστερήσεων, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της αποτελεσματικότητας, καθώς και την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης. Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου θα οδηγήσει σε αυτοματοποίηση των επιχειρησιακών λειτουργιών, έτσι θα προκύψει όφελος όχι μόνο για τις επιχειρήσεις αλλά και για το κράτος και την κοινωνία. Άλλωστε, αυτή είναι η τάση της εποχής, οπότε οι επιχειρήσεις θα εξαναγκαστούν να την ακολουθήσουν, αλλιώς θα έχουν πρόβλημα στη λειτουργία τους.

«Οι εταιρίες logistics θα πρέπει να εφαρμόσουν κατά το δυνατόν όλες τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου... έτσι ώστε να πετύχουν εξοικονόμηση πόρων, ταχύτητα, ανταγωνιστικότητα, αξιοπιστία, παραγωγικότητα, διασυνδεσιμότητα σε βιώσιμο και φιλικό στο περιβάλλον πλαίσιο»

«το κέντρο στο Θριάσιο θα πρέπει... να συνδέσει υποδομές και δίκτυα και να ενσωματώσει παραγωγικά τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου... για να επιτύχει παραγωγικότητα και υψηλή αποτελεσματικότητα»

«θα πρέπει να ενσωματωθούν αυτές οι τεχνολογίες... γιατί μας επιτρέπουν να αυτοματοποιούμε συστήματα... αν κάποιες εταιρίες αποκλίνουν από αυτήν την αρχή θα έχουν σοβαρά λειτουργικά προβλήματα»

«θα πρέπει κάθε νέα επιχείρηση τέτοιου είδους να ενσωματώσει αυτά τα ψηφιακά εργαλεία... το κομμάτι του αυτοματισμού και της συλλογής των δεδομένων θεωρώ ότι δεν ωφελεί μόνο το κομμάτι των επιχειρήσεων, αλλά όλη την κοινωνία και το κράτος»

«αναγκαστικά... είναι αυτό το ρεύμα. Δε μπορείς να κάνεις διαφορετικά... σίγουρα κερδίζεις χρόνο, κερδίζεις κόστος»

«Οποσδήποτε πρέπει να ακολουθήσουν την εποχή και να προσαρμοστούν και τα οφέλη θα είναι τεράστια τόσο σε επίπεδο οργάνωσης αλλά και θα πάψουν να είναι κοστοβόρες... Είναι ο μόνος δρόμος για να υλοποιηθεί... το πλάνο για το Θριάσιο πεδίο»

«θα πρέπει να ενσωματωθούν αυτές οι τεχνολογίες. Τα βασικά πλεονεκτήματα... είναι η ταχύτητα... υπάρχει ευκολία ταχύτητας αποθήκευσης και επεξεργασίας της πληροφορίας. Υπάρχει μεγάλη ακρίβεια... είναι eco friendly»

Μάλιστα, λίγα από τα υποκείμενα της έρευνας θεωρούν ότι είναι αναγκαίος όρος για την επιβίωση των επιχειρήσεων και του logistic center του Θριασίου πεδίου η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και πληροφορικής του διαδικτύου.

«Οποσδήποτε! Είναι ζήτημα επιβίωσης. Μόνο όσες ενσωματώσουν τις νέες τεχνολογίες θα επιβιώσουν στο άμεσο μέλλον»

«Εννοείται! Αν θέλει να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος και του ανταγωνισμού θα πρέπει να επενδύσει στην αιχμή της τεχνολογίας»

«είναι ο μοναδικός τρόπος που μπορεί να λειτουργήσει... για να μπορεί να επιβιώσει»

«το να κατασκευάζεις ένα τέτοιο κέντρο και να μην ενσωματώσεις νέες τεχνολογίες θα ήταν τουλάχιστον αυτοκτονικό. Από προσωπική επαφή με το κέντρο του Θριασίου γνωρίζω ότι θα εφαρμοστούν νέες τεχνολογίες και αναμένουμε το εύρος αυτών»

4.3. Βιώσιμη ανάπτυξη και logistics

Τα υποκείμενα της έρευνας παραθέτουν τη γνώμη τους σχετικά με το εάν οι εταιρίες logistics ακολουθούν πολιτική σύμφωνη με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και εάν το υπό υλοποίηση κέντρο στο Θριάσιο πεδίο θα πρέπει να βασιστεί στην εν λόγω αρχή. Η πλειοψηφία των υποκειμένων της έρευνας πιστεύει ότι οι εταιρίες logistics καταβάλουν προσπάθεια στον τομέα της βιώσιμης ανάπτυξης. Ωστόσο, αρκετοί πιστεύουν ότι ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη δεν έχει προσδιοριστεί με σαφήνεια και υπάρχει περιθώριο πολλών ερμηνειών. Σημαντικός παράγοντας σε αυτόν τον τομέα είναι η νομοθετική πρωτοβουλία και η επίβλεψη από αρμόδιους κρατικούς φορείς. Το σύνολο των συνεντευξιαζόμενων πιστεύει ότι το υπό υλοποίηση κέντρο logistics στο Θριάσιο πεδίο θα πρέπει να υιοθετήσει την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης.

«προκειμένου οι εταιρίες logistics να ικανοποιήσουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας κατά τρόπο που να εξασφαλίζει ευημερία που προϋποθέτει η βιώσιμη ανάπτυξη ακολουθούν ολοένα και περισσότερο νέες πολιτικές φιλικότερες στο περιβάλλον και τους ανθρώπους»

«σίγουρα το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο πεδίο θα πρέπει να βασιστεί στην αρχή βιώσιμη ανάπτυξη καθώς μόνο έτσι θα βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης του παρόντος πληθυσμού χωρίς να τεθούν σε κίνδυνο οι πόροι των μελλοντικών γενεών»

«Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι ένα από τα πιο αναπτυσσόμενα και συνάμα ελπιδοφόρα projects των τελευταίων λίγων ετών. Οι περισσότερες εταιρίες έχουν ξεκινήσει και τα υιοθετούν και σύντομα θα ακολουθήσουν και οι υπόλοιπες»

«Με τις νέες κατευθύνσεις που θα εφαρμοστούν το 2030 και το 2050 θα είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε οπότε θέλω να πιστεύω ότι θα υπάρξει η πρόνοια για ενέργειες βιώσιμης ανάπτυξης και στο κέντρο του Θριασίου»

«οι εταιρίες logistics συμβάλουν στην βιώσιμη ανάπτυξη»

«πιστεύω ότι είναι στενά συνδεδεμένο με τη βιώσιμη ανάπτυξη καθώς και η τοποθεσία που επιλέγει... συμβάλλει στη βιώσιμη πόλη και στις κοινότητες... αν δε συμβάδιζε αυτό το έργο με αυτήν τη φιλοσοφία δε θα διάλεγε και αυτήν την περιοχή»

«οι εταιρίες logistics προσπαθούν να μειώσουν το κόστος, να δημιουργήσουν ένα φιλικό προς το περιβάλλον προφίλ, να εξοικονομήσουν πόρους και να εφαρμόσουν βιώσιμες πρακτικές και μεθόδους μεταφοράς που ενισχύουν την αποθηκευτική τους ευχέρεια και να εφαρμόσουν αποτελεσματικά διαχείριση της πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας»

«Για το κέντρο logistics στο Θριάσιο πεδίο οι όροι και οι επιταγές της βιώσιμης ανάπτυξης είναι επιτακτικές. Το νέο κέντρο θα πρέπει να αποτελεί παράδειγμα... μιας πράσινης βιώσιμης ανάπτυξης»

«Ως έργο στρατηγικής σημασίας οφείλει να βασιστεί σε αυτήν την αρχή»

«έχουν αρχίσει οι πολύ μεγάλες εταιρίες να κινούνται προς αυτήν την κατεύθυνση και αυτό λειτουργεί σαν ντόμινο στον κλάδο. Εξαναγκάζει ουσιαστικά και τις υπόλοιπες να ακολουθήσουν»

Αρκετοί επισημαίνουν ότι η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης παρουσιάζει αμφισημία. Ο καθένας ερμηνεύει με τον δικό του τρόπο, πολλές φορές ανάλογα και με το συμφέρον του, τον όρο βιώσιμη ανάπτυξη.

«Αν η λειτουργία ενός logistics είναι κερδοφόρα με βάση την οικονομοτεχνική μελέτη της επένδυσης, τότε ο επενδυτής θα προχωρήσει στην επένδυση θεωρώντας την βιώσιμη. Δεν είμαι σίγουρος ωστόσο αν οι πολίτες σε ευρωπαϊκό επίπεδο αντιλαμβάνονται τη βιώσιμη ανάπτυξη με τον ίδιο τρόπο»

«Αναφορικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη ο καθένας δίνει σε αυτόν τον όρο διαφορετικό περιεχόμενο... με την πραγματική έννοια του όρου βιώσιμη ανάπτυξη σε μακροπρόθεσμη βάση υπάρχει μια ισορροπία και εξασφαλίζεται η μακροπρόθεσμη ευημερία. Είναι κάτι αμφίσημο, δε μπορώ να το πω ακριβώς, γιατί χρειάζεται ένα πρίσμα και ένα πλαίσιο πολλών πολιτικών, όχι αποσπασματικά μέτρα»

«αυτή η λέξη έχει γίνει καραμέλα πλέον είτε από πολιτικούς αλλά είτε και από τοπικούς παράγοντες»

Λίγοι από τους συνεντευξιζόμενους θεωρούν ότι για να μπορέσει μακροπρόθεσμα να επιβιώσει μία επιχείρηση logistics ή ένα logistics center οπωσδήποτε θα πρέπει να βασιστεί στην αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης.

«μια δέσμη μέτρων βιώσιμης ανάπτυξης... είναι ο μοναδικός τρόπος για να μπορεί ένα logistic center να έχει μια δραστηριότητα σίγουρα και στο μέλλον... αν στο μέλλον σε οποιαδήποτε δραστηριότητα δεν έχεις κάτι το οποίο περιβαλλοντικά να μπορεί να σταθεί και να προσφέρει ολοένα και μεγαλύτερο κοινωνικό όφελος, δε θα μπορεί και οικονομικά να είναι και αποτελεσματικό»

«θα είναι ένα εγχείρημα το οποίο αργά ή γρήγορα δε θα πετύχει αν δεν υπάρχουν διάφορες παρεμβατικές ενέργειες είτε διάφορα έργα που να το καθοδηγούν προς το βιώσιμο κομμάτι»

Δύο από τα υποκείμενα της έρευνας τονίζουν την ανάγκη να γίνεται έλεγχος από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς κατά την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης.

«Ακολουθείται μια πολιτική αρκεί να εφαρμόζεται... και να υπάρξει στενή παρακολούθηση από την πλευρά του κράτους»

«σε πάρα πολλές χώρες υπάρχουνε έλεγχοι οι οποίοι βοηθούν στο να γίνεται σωστά και ομαλά αυτή η προσθήκη των εγκαταστάσεων στις περιοχές»

Ένα από τα υποκείμενα της έρευνας πιστεύει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι συνυφασμένη με το κομμάτι της βιομηχανικής παραγωγής των προϊόντων και δε σχετίζεται με το κομμάτι των logistics που αφορά αποθήκευση, διανομή και μεταφορά αγαθών. Θεωρεί ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει βιομηχανική παραγωγή μεγάλου μεγέθους, καθώς η πλειονότητα των προϊόντων προέρχεται από εισαγωγές. Επομένως, δεν υφίσταται ισχυρή πίεση από τις εταιρείες logistics προς τους παραγωγούς για επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης.

«Βιώσιμη ανάπτυξη στα logistics θα ήτανε αν μπορούσαμε να έχουμε εμείς μια βιομηχανική παραγωγή η οποία θα τροφοδοτεί τον τομέα των logistics... η οποιαδήποτε δραστηριότητα logistics στην Ελλάδα εξαρτάται κυρίως από βιομηχανική παραγωγή που υπάρχει εκτός Ελλάδας... αν η χώρα ή η επιχείρηση βρει κάτι πιο ανταγωνιστικό σε σχέση με σένα θα φύγει. Δεν είναι τόσο ισχυροί οι δεσμοί προκειμένου να εξασφαλίσει τέτοιου είδους βιωσιμότητα»

5. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ – ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Από την ποιοτική ανάλυση των συνεντεύξεων της παρούσας έρευνας προκύπτουν κατά ερευνητικό άξονα διαπιστώσεις, τις οποίες θα προσπαθήσω να ανακεφαλαιώσω εν συντομία, καθώς και να ερμηνεύσω υπό το πρίσμα της βιβλιογραφίας. Οφείλει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι λόγω του ερευνητικού παραδείγματος που χρησιμοποιήθηκε οι διαπιστώσεις αυτές δε μπορούν να γενικευτούν.

5.1. Περιφερειακή Ανάπτυξη και logistics

A) Διάχυση ανάπτυξης στις περιφέρειες

Τα υποκείμενα της έρευνας στην πλειονότητά τους πιστεύουν ότι η ανάπτυξη είναι δυνατόν να διαχυθεί από τις περισσότερο αναπτυγμένες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Επισημαίνουν ότι η ταχύτητα και το μέγεθος της διάχυσης της ανάπτυξης επηρεάζεται από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της κάθε περιφέρειας, τα έργα υποδομής, τους διαθέσιμους πόρους και τις δυνατότητες των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών, το μοντέλο ρύθμισης της οικονομίας και το κατάλληλο στρατηγικό όραμα. Ένας εκ των υποκειμένων θεωρεί ότι η οικονομία δεν περιορίζεται σε γεωγραφικά όρια και ότι η ανάπτυξη καθώς διαχέεται δημιουργεί ομόκεντρους κύκλους. Η αγορά της πόλης, ως πηγή ανάπτυξης, είναι το κέντρο γύρω από το οποίο σχηματίζονται ομόκεντροι κύκλοι, καθώς η ανάπτυξη διαχέεται (Thunen, 1966). Ένας άλλος συνεντευξιαζόμενος πιστεύει ότι το φαινόμενο της διάχυσης της ανάπτυξης εμφανίζεται και σε επίπεδο κρατών και όχι μόνο περιφερειών, καθώς αναπτυγμένα κράτη μεταφέρουν εμπειρίες και πρακτικές στα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη. Επιπλέον, ένας άλλος συνεντευξιαζόμενος υποστηρίζει ότι η διάχυση της ανάπτυξης με τη μεταφορά επιχειρήσεων σε λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Αυτό λειτουργεί ως πολλαπλασιαστής στην οικονομία, καθ' όσον οι νέες θέσεις εργασίας προσελκύουν εργαζομένους με αποτέλεσμα να αυξάνεται η ζήτηση για στέγαση και για διασκέδαση, αλλά και για υποδομές υγείας και εκπαίδευσης. Από την άλλη πλευρά, η μειονότητα των υποκειμένων είναι επιφυλακτική απέναντι στη θέση ότι η ανάπτυξη μπορεί να διαχυθεί από τις περισσότερο αναπτυγμένες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Δεν απορρίπτουν την ανωτέρω θέση, ωστόσο υπογραμμίζουν κάποιους παράγοντες όπως είναι οι δυνάμεις της αγοράς, η δομή της οικονομίας, οι πόροι της περιφέρειας και οι πολιτικές ως σημαντικές παραμέτρους για την επίτευξη της διάχυσης της ανάπτυξης. Αυτή η οπτική είναι σύμφωνη με τις αρχές της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας, κατά την οποία η συγκέντρωση της παραγωγής σε μια περιοχή δεν εξαρτάται μόνο από τα φυσικά χαρακτηριστικά και τους πόρους της, αλλά και από άλλους παράγοντες όπως το μεταφορικό κόστος, η ζήτηση, η μορφή της αγοράς, η κινητικότητα του εργατικού δυναμικού, τα δίκτυα μεταφορών, η τεχνολογία (Krugman, 1991).

B) Τρόπος πρόκλησης ανάπτυξης στις περιφέρειες

Τα υποκείμενα της έρευνας στο μεγαλύτερο μέρος τους αναφέρουν ότι για να προκληθεί η ανάπτυξη στις περιφέρειες απαιτείται η δράση συνδυαστικά της τοπικής κοινωνίας και του κράτους. Επισημαίνουν ότι είναι καίριας σημασίας η συνεργασία των επιχειρήσεων με το κράτος, ωστόσο η κρατική παρέμβαση θα πρέπει να είναι σε κατάλληλο βαθμό θέτοντας το νομοθετικό πλαίσιο, ούτως ώστε να προάγει την επιχειρηματική δράση. Δύο από τα υποκείμενα της έρευνας δίνουν διαφορετική βαρύτητα στη δυναμική της σχέσης κράτος-κοινωνία. Ο ένας πιστεύει ότι πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτόν το συνδυασμό έχει

η κοινωνία, ενώ ο άλλος αναφέρει ότι το κράτος πρέπει να δώσει τα κατάλληλα κίνητρα στην τοπική κοινωνία για να προκληθεί η ανάπτυξη. Ο Παπαδασκαλόπουλος (1989) αναφέρει ότι η έννοια «τοπική ανάπτυξη» δεν περιορίζεται σε γεωγραφικά όρια αλλά πηγάζει κυρίως από κοινωνικούς, οικονομικούς και πολιτιστικούς παράγοντες που αναδεικνύουν τις παραγωγικές δυνάμεις μιας περιοχής. Η μειοψηφία των υποκειμένων της έρευνας εντοπίζει ως παράγοντα ανάπτυξης την επιχειρηματική δράση. Θεωρεί ότι οι κρατικές επιχορηγήσεις νοθεύουν τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων. Μάλιστα, ένας από αυτούς θεωρεί ότι η δράση των τοπικών κοινωνιών είναι πιο άμεση και αποτελεσματική από τη χωλαίνουσα κρατική δράση. Σύμφωνα με την θεωρία της ενδογενούς ανάπτυξης οι τοπικοί φορείς είναι οι κινητήριες δυνάμεις που μπορούν να προκαλέσουν αλλαγές στον τρόπο παραγωγής και εν γένει στο κοινωνικοοικονομικό σύστημα, για να αντιμετωπίσουν τις εξωτερικές πιέσεις του διεθνούς περιβάλλοντος και να λύσουν προβλήματα της τοπικής κοινωνίας (Illeris, 1993).

Γ) Clusters και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

Οι ιθύνοντες για την χάραξη της περιφερειακής πολιτικής θέτουν ως κύριο στόχο τη προσέλκυση βιομηχανιών παγκόσμιας αλυσίδας αξίας, και την γεωγραφική τους συγκέντρωση σε clusters. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, απαιτείται μια σχέση εμπιστοσύνης ανάμεσα στο κράτος και τις επιχειρήσεις. Η σύγκλιση αυτή δημιουργεί εξωτερικότητες στην αγορά εργασίας, στις υποδομές και στην εφοδιαστική αλυσίδα (Gao et al 2018). Τα υποκείμενα της έρευνας στην πλειονότητά τους συναινούν ότι η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε clusters ενισχύει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων αλλά και της περιοχής στην οποία είναι συγκεντρωμένες. Κάποιοι από αυτούς θεωρούν ότι μέσω των clusters οι επιχειρήσεις επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας. Ο Krugman (1991) ανέφερε ότι οι αυξανόμενες αποδόσεις οικονομιών κλίμακας, το κόστος μεταφοράς και η ζήτηση, είναι σημαντικοί παράγοντες στην απόφαση μιας επιχείρησης για επιλογή τόπου εγκατάστασης. Ελάχιστα από τα υποκείμενα της έρευνας στάθηκαν επιφυλακτικά απέναντι στη θέση ότι τα clusters ενισχύουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς ελλοχεύει ο κίνδυνος να ευνοούνται οι μεγάλες επιχειρήσεις εις βάρος των μικρότερων επιχειρήσεων. Για αυτό, σημαντικός παράγοντας επιτυχούς και υγιούς λειτουργίας των clusters αποτελεί η κρατική επίβλεψη. Ο Mydral, στη θεωρία του περί «Σωρευτικής Αιτιότητας», προτείνει τρόπους άμβλυνσης των ανισοτήτων, που προκαλούνται από την δράση των δυνάμεων της αγοράς, μέσω της παρέμβασης του κράτους ή άλλων διεθνών οργανισμών (Bauer, 1972). Η περιφερειακή πολιτική θα πρέπει να υποστηρίζει τις συγκεντρωμένες επιχειρήσεις και να οριοθετεί στρατηγικά τον ανταγωνισμό τους ουτως ώστε να αξιοποιηθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της συγκέντρωσης (Rentkova, 2019).

Δ) Κέντρα logistics και περιφερειακή ανάπτυξη

Υφίσταται θετική σημαντική σχέση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη μιας περιφέρειας και στα «περιφερειακά logistics», δηλαδή στους κλάδους της οικονομίας που εμπλέκονται τα logistics (Li & Jin, 2010). Όλα τα υποκείμενα της έρευνας συμφωνούν ότι τα κέντρα logistics συμβάλουν θετικά στην περιφερειακή ανάπτυξη κυρίως μέσω της αύξησης των θέσεων εργασίας και της βελτίωσης των υποδομών. Η δημιουργία κέντρου logistics σε μια περιοχή προκαλεί θετικές εξωτερικότητες, όπως είναι οι οικονομίες κλίμακας, η μείωση του κόστους παραγωγής, η ανάπτυξη του εμπορίου, η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής μέσω της αύξησης του εισοδήματος λόγω

των νέων θέσεων εργασίας. Η οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται στους κόμβους logistics είναι ένας τρόπος δημιουργίας οικονομικής αξίας, που το μέγεθος της εξαρτάται από την αποτελεσματική κατανομή των πόρων σε αυτούς τους κόμβους (Hu, 2020).

Αναφορικά με την ελληνική αγορά, ο τομέας των logistics είναι προσανατολισμένος στην εξυπηρέτηση κυρίως της τοπικής αγοράς. Ο μεταφορικός διάδρομος Ασίας-Ευρώπης, κόμβος του οποίου είναι η Ελλάδα, δεν έχει αξιοποιηθεί στο έπακρον. Εφόσον αξιοποιηθεί θα συμβάλει περαιτέρω στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Ένα από τα υποκείμενα της έρευνας τόνισε τον κίνδυνο να παραγκωνιστούν οι λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές, καθώς οι δυνάμεις της αγοράς επιλέγουν να εγκαταστήσουν τα κέντρα logistics σε ήδη αναπτυγμένες περιοχές. Έχει παρατηρηθεί ότι, στις οικονομικά αναπτυγμένες περιφέρειες υπάρχουν πυκνά δίκτυα logistics, ενώ στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες συναντώνται αραιά δίκτυα logistics (Yan et al., 2020). Οι δυνάμεις της αγοράς, μέσω του μηχανισμού των τιμών, ωθούν τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν σε ένα γεωγραφικό χώρο. Ωστόσο, εξίσου σημαντικοί παράγοντες, για την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μέσω της συγκέντρωσης, είναι οι κρατικές μεταρρυθμίσεις, οι προηγμένες δημόσιες εγκαταστάσεις και δομές καθώς και οι περιβαλλοντικές πολιτικές που ασκεί η εκάστοτε κυβέρνηση (Gao et Yuan, 2017).

Ε) Εμπορευματικό κέντρο logistics Θριάσιο Πεδίο και περιφερειακή ανάπτυξη

Η πλειονότητα των υποκειμένων της έρευνας πιστεύει ότι το υπό κατασκευή κέντρο logistics στο Θριάσιο πεδίο θα επιδράσει θετικά στην περιφερειακή ανάπτυξη της Ελλάδας. Επιπρόσθετα, πιστεύουν ότι το εν λόγω έργο θα μπορέσει να αποφορτίσει την πρωτεύουσα από τον όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων και να φέρει πιο κοντά της επαρχιακές πόλεις στην πρωτεύουσα. Αυτό θα επιτευχθεί με την αύξηση των θέσεων εργασίας και της ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων και υποδομών. Επίσης, μπορεί να λειτουργήσει ως πύλη εισόδου για τα προϊόντα της επαρχίας προς την αγορά της Αττικής. Η σιδηροδρομική σύνδεση του Θριασίου Πεδίου και η εύκολη πρόσβαση στις κύριες οδικές αρτηρίες μέσω της αττικής οδού μειώνουν σημαντικά το χρόνο μεταφοράς των προϊόντων. Ο Παπαδασκαλόπουλος (1989) επισημαίνει ως κύρια παράμετρο, για να αρθεί η απομόνωση λόγω γεωγραφικών, κοινωνικών και οικονομικών αιτιών, την βελτίωση του συστήματος μεταφορών. Η συγκέντρωση των logistics σε clusters δημιουργεί, νέες θέσεις εργασίας και επιπρόσθετα οι εργαζόμενοι μπορούν εύκολα να μετακινούνται από την μία επιχείρηση στην άλλη αφού είναι εξειδικευμένοι σε αυτό τον τομέα (Rivera et al., 2016).

Οι περιφέρειες που θα επηρεαστούν άμεσα είναι οι όμορες του Θριασίου Πεδίου, αλλά και άλλες όπως είναι της Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου και εν τέλει ολόκληρη η χώρα. Ωστόσο, λίγα από τα υποκείμενα της έρευνας τονίζουν ως βασικό πλεονέκτημα του Θριασίου πεδίου την σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Στόχος του έργου είναι να μεταφέρονται τα προϊόντα σιδηροδρομικώς από το λιμάνι του Πειραιά προς τις ευρωπαϊκές αγορές. Πιστεύουν ότι, η πρωτεύουσα δε θα αποφορτιστεί και ούτε θα έρθουν πιο κοντά σε αυτήν οι επαρχιακές πόλεις.

Όσον αφορά τις θετικές εξωτερικότητες που θα προκαλέσει η δημιουργία του logistic center στο Θριάσιο Πεδίο, αναφέρεται και η ανάπτυξη του αντικειμένου των logistics σε ακαδημαϊκό επίπεδο, ούτως ώστε να εκπαιδεύονται εξειδικευμένα στελέχη-managers σε

αυτόν τον τομέα. Οι Xing και Deng (2017) ισχυρίζονται ότι, η επίτευξη τεχνολογικής καινοτομίας μπορεί να γίνει μέσω ακαδημαϊκών σπουδών στο αντικείμενο των logistics.

ΣΤ) Η κρατική πολιτική στον κλάδο των logistics

Το σύνολο των υποκειμένων της έρευνας πιστεύει ότι η κρατική πολιτική επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα την επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα των logistics, καθώς η κρατική δράση αποτελεί τον θεμέλιο λίθο όπου εδράζεται η επιχειρηματική δράση. Η λειτουργία των επιχειρήσεων επηρεάζεται από τις κρατικές αποφάσεις σχετικά με τη φορολογική πολιτική, τη χωροθέτηση και την αδειοδότηση των επιχειρήσεων, την κατασκευή υποδομών και δικτύων και την παροχή αναπτυξιακών κινήτρων.

Δύο από τα υποκείμενα της έρευνας ισχυρίζονται ότι η ελληνική κρατική πολιτική έχει επιδράσει αρνητικά στον κλάδο των logistics. Οι παράγοντες που αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη του κλάδου είναι οι πολυδαίδαλη πολεοδομική νομοθεσία, η έλλειψη χρηματοδοτήσεων, η έλλειψη διαθέσιμης γης, η απουσία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αξιοποίησης του μεταφορικού διαδρόμου Ασίας-Ευρώπης και κυρίως η ισχνή νομοθετική πρωτοβουλία για την υπέρβαση αυτών των εμποδίων. Παρόλα αυτά δύο άλλα από τα υποκείμενα της έρευνας παρατηρούν μια θετική αλλαγή της στάσης της κρατικής πολιτικής σχετικά με τον κλάδο των logistics κατά την τελευταία δεκαετία. Η αναγνώριση της συνεισφοράς του κλάδου των logistics στο ελληνικό ΑΕΠ και η αλλαγή του νομικού τοπίου δημιουργούν αισιοδοξία για το μέλλον του κλάδου. Η ελληνική πολιτεία με τον νόμο 4302/2014 προσδιόρισε τις δραστηριότητες της εφοδιαστικής και οριοθέτησε το πλαίσιο για την δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων εφοδιαστικής.

Το κόστος των logistics είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα τόσο των επιχειρήσεων όσο και των κρατών. Ως εκ τούτου, η βελτίωση των logistics θα πρέπει να βρίσκεται στον πυρήνα των κρατικών πολιτικών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την τόνωση της εμπορικής ολοκλήρωσης για οποιαδήποτε χώρα. Το κράτος πρέπει να μεριμνά για την ανάπτυξη των υποδομών και την βελτίωση των νόμων και των κανονισμών, ενώ ο ιδιωτικός τομέας πρέπει να επικεντρωθεί στην αύξηση της χρήσης των τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου και στην ανάπτυξη ειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Jhawar et al., 2017).

5.2. Ψηφιακός μετασχηματισμός και logistics

Α) Τα clusters ως παράγοντας παραγωγής τεχνολογίας και καινοτομίας

Οι υπεύθυνοι για την χάραξη της πολιτικής θεωρούν την ύπαρξη των clusters σημαντικό παράγοντα για την επιτυχή διεξαγωγή περιφερειακής πολιτικής, διότι οι οικονομίες συσσωρευσης και τα δίκτυα μεταξύ των συνεγκατεστημένων επιχειρήσεων δημιουργούν καινοτομία και συνεπώς μεγαλύτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις και την περιφέρεια (Mitra & Thorpe, 2010). Η πλειονότητα των υποκειμένων της έρευνας πιστεύει ότι η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε clusters επιδρά θετικά στην παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας. Οι επιχειρήσεις ανταλλάσσουν τεχνογνωσία και τεχνολογία και πραγματοποιούν από κοινού επενδύσεις στην έρευνα μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο το κόστος και το ρίσκο. Επιπλέον, ο ανταγωνισμός που αναπτύσσεται ανάμεσα σε γειτνιάζουσες επιχειρήσεις τις ωθεί να επενδύσουν σε καινοτομία, αναγκαστικά, για να καταφέρουν να επιβιώσουν σε αυτό το ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι Ji, Li και Shi (2013) συμπεραίνουν ότι τα clusters της βιομηχανίας logistics θα πρέπει να έχουν σε πρώτη θέση την επίτευξη καινοτομίας υπηρεσιών, βασιζόμενη στην δική τους

συσσώρευση τεχνολογίας και αξιοποιώντας πλήρως την πολιτική και τα οικονομικά πλεονεκτήματα που τους παρέχει η πολιτεία και επιλέγοντας συνεργάτες που μπορούν να αλληλοσυμπληρώνονται στο μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων τους.

Από την άλλη πλευρά μόνο δύο από τα υποκείμενα της έρευνας δε θεωρούν σημαντικό παράγοντα τη γεωγραφική συγκέντρωση των επιχειρήσεων. Κατά αυτούς το διαδίκτυο έχει εκμηδενίσει τη γεωγραφική απόσταση, καθώς δίνει τη δυνατότητα να αναπτύσσονται κοιλάδες τεχνολογίας σε οποιοδήποτε μέρος. Επίσης, απαιτείται μεγάλη γεωγραφική έκταση για την παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας, ενώ η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε ένα γεωγραφικό χώρο δε βοηθάει σε αυτό.

B) Ενσωμάτωση τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου σε κέντρα logistics

Ο ρόλος, που διαδραματίζουν οι τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου στον τομέα των υπηρεσιών logistics, είναι ευρέως γνωστό ότι επιδρά σημαντικά στην αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η πίεση του υψηλού ανταγωνισμού και η απαίτηση της αγοράς για ευελιξία στις απαιτήσεις του πελάτη, οδηγούν τους παρόχους υπηρεσιών logistics να αξιοποιούν όλο και περισσότερο τις νέες τεχνολογίες, έτσι ώστε να προωθήσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα (Yi & Yuen, 2010). Τα υποκείμενα στο σύνολό τους διατείνονται ότι οι εταιρίες logistics και το υπό κατασκευή logistic center στο Θριάσιο Πεδίο χρειάζεται να ενσωματώσουν στις λειτουργίες τους τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου. Η πρακτική αυτή θα μειώσει το κόστος, θα αυξήσει την παραγωγικότητα, θα βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα μειώσει τις χρονικές καθυστερήσεις, θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα και την αποτελεσματικότητα και θα συμβάλει στην επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης. Η αυτοματοποίηση των επιχειρησιακών λειτουργιών που θα προκύψει θα επιφέρει όφελος όχι μόνο για τις επιχειρήσεις, αλλά και για το κράτος και για την κοινωνία. Κάποια από τα υποκείμενα της έρευνας ισχυρίζονται ότι είναι αναγκαία συνθήκη για την επιβίωση των επιχειρήσεων και του logistic center του Θριασίου Πεδίου η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών πληροφορικής και διαδικτύου. Διαφορετικά θα υπάρξουν σοβαρά λειτουργικά προβλήματα. Η τάση της εποχής κινείται σε αυτήν την κατεύθυνση οπότε οι επιχειρήσεις θα εξαναγκαστούν να ακολουθήσουν. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιριών logistics στην Ελλάδα, αλλά και παγκοσμίως είναι έντονος. Αυτό ωθεί τις εταιρείες να διερευνήσουν τις διαδικασίες που μπορούν να βελτιστοποιηθούν και τις τεχνολογίες που πρέπει να εφαρμοστούν, προκειμένου να επιβιώσουν και να λειτουργήσουν πιο αποτελεσματικά (Konstantakopoulos et al., 2021).

5.3. Βιώσιμη ανάπτυξη και logistics

Η πράσινη εφοδιαστική αλυσίδα (Green Logistics) έχει σκοπό τον περιορισμό της καταστροφής του φυσικού περιβάλλοντος και την πλήρη αξιοποίηση των φυσικών πόρων. Αυτός ο σκοπός έχει οικονομικά αλλά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Θα πρέπει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας να υποστηρίζουν την εξοικονόμηση ενέργειας, την προστασία του περιβάλλοντος και να ακολουθούν τον δρόμο της βιώσιμης ανάπτυξης (Ping, 2009). Η πλειοψηφία των υποκειμένων της έρευνας ισχυρίζεται ότι οι εταιρίες logistics καταβάλουν προσπάθεια να εναρμονιστούν με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Το σύνολο των συνεντευξιζόμενων θεωρεί ότι το υπό υλοποίηση κέντρο logistics στο Θριάσιο πεδίο θα πρέπει να υιοθετήσει εν τη γενέσει του την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης. Ωστόσο, αρκετοί πιστεύουν ότι ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη δεν έχει προσδιοριστεί με σαφήνεια, αλλά υπάρχει αμφισημία και περιθώριο

πολλών ερμηνειών. Οι πιέσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη έχουν αυξήσει την πολυπλοκότητα του όρου με αποτέλεσμα να παρουσιάζει διφορούμενες προκλήσεις, που πολλές τρέχουσες τεχνικές περιβαλλοντικής διαχείρισης δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν επαρκώς. Αν και έχει αναγνωριστεί ευρέως ότι οι εταιρείες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο διαχείρισης στην αντιμετώπιση των προβλημάτων βιωσιμότητας, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές δυσκολίες στην υλοποίηση αυτού του ρόλου (Matos & Hall, 2007). Για να μην υπάρχει ασάφεια στο τι περιλαμβάνει ο όρος «βιώσιμη ανάπτυξη» είναι απαραίτητο να καθιερωθεί ένα εννοιολογικό πλαίσιο και να επιλέγονται οι κατάλληλοι δείκτες για να επιτευχθούν συγκεκριμένοι στόχοι. Οι ειδικοί, που θα θεμελιώσουν αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να επικεντρωθούν στη σχέση του υποδεικνυόμενου γεγονότος με δείκτη, για να διασφαλίσουν την συνάφεια των δεικτών και να μεταδίδονται σαφή και ξεκάθαρα μηνύματα στους υπευθύνους λήψης αποφάσεων και πολιτικής και στο κοινό (Hak et al., 2016). Λίγα από τα υποκείμενα της έρευνας υπογραμμίζουν ότι για να μπορέσει μακροχρόνια να επιβιώσει μια επιχείρηση logistic ή ένα logistic center οφείλει να βασίζεται στην αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης. Επιπλέον, κάποια από τα υποκείμενα της έρευνας τονίζουν την ανάγκη διεξαγωγής ελέγχων από τις αρμόδιες κρατικές αρχές κατά την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης. Αξίζει να σημειωθεί ότι μόνο ένας από τους συνεντευξιαζόμενους αναφέρθηκε στην έννοια της πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας, γεγονός που καταδεικνύει την περιορισμένη γνώση του όρου από τα στελέχη του χώρου των logistics.

Οι Papazafeiropoulou et al (2013), καταλήγουν στην άποψη ότι οι επιχειρήσεις συναντούν πολλά εμπόδια στην προσπάθεια τους να γίνουν «πράσινες». Παρόλα αυτά, αρκετά εργαλεία μπορούν να διευκολύνουν τη διαδικασία και να την κάνουν λιγότερο χρονοβόρα. Κάθε επιχείρηση πρέπει να μετρήσει την απόδοσή της, να θέσει ένα σημείο αναφοράς προκειμένου να καθιερώσει και να ανακαλύψει πρακτικές που μπορούν να προσφέρουν οφέλη για το περιβάλλον. Σύμφωνα με τις πράσινες τεχνικές που πρέπει να αποτελούν μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθεμία από αυτές έχει τις δικές της στρατηγικές και διαχειριστικές απαιτήσεις. Η ανταλλαγή πληροφοριών, η δικτύωση logistics και η μεταφορά είναι οι πιο ισχυροί παράγοντες που επηρεάζουν τη βιώσιμη, επιχειρηματική και εφοδιαστική αλυσίδα (Trivellas et al., 2020).

6. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η ανάπτυξη μπορεί να διαχυθεί από τις περισσότερο προς τις λιγότερο αναπτυγμένες Περιφέρειες, με την κατάλληλη κρατική πολιτική και την ιδιωτική επιχειρηματική δράση. Τα logistic center είναι εν δυνάμει παράγοντες διάχυσης ανάπτυξης στις Περιφέρειες. Γι' αυτό θα πρέπει η πολιτεία να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που προσφέρουν τα logistic centers, ειδικά όταν αυτά βρίσκονται σε clusters, και μέσω του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που δημιουργείται να προωθήσουν την ανάπτυξη προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες. Οι νέες τεχνολογίες Πληροφορικής και Διαδικτύου είναι πολύτιμα εργαλεία που μπορούν να συνδράμουν σε αυτή την επιχειρηματική δράση. Στην προσπάθεια αυτή κράτος, κοινωνία και επιχειρηματίες θα πρέπει να ενστερνιστούν την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, για να υπάρχει μακροχρόνια ανάπτυξη χωρίς να αδικηθούν οι επερχόμενες γενεές.

Όσον αφορά το Θριάσιο Πεδίο είναι ένα μεγαλόπνοο σχέδιο, που η εποχή επιτάσσει να υλοποιηθεί, για να μη χάσει το τρένο της ανάπτυξης η Ελλάδα. Η χώρα καθώς εξέρχεται από μια περίοδο οικονομικής κρίσης και ύφεσης, οφείλει να αξιοποιήσει στο έπακρο τις αναπτυξιακές της δυνατότητες. Μια από αυτές είναι η στρατηγική της θέσης, ως κόμβος του διεθνούς εμπορίου. Το λιμάνι του Πειραιά είναι η πύλη εισόδου προϊόντων στις αγορές της Ευρώπης. Μέχρι σήμερα δεν έχει δημιουργηθεί ένα κέντρο συγκέντρωσης, μεταφόρτωσης, αποθήκευσης και διανομής αυτών των προϊόντων, πάρα υπάρχει διάσπαρτη δραστηριότητα σε αυτό τον τομέα. Η έκταση στο Θριάσιο Πεδίο είναι ιδανική για να στεγάσει και να συγκεντρώσει αυτές τις δραστηριότητες. Η κομβική θέση, η μεγάλη γεωγραφική έκταση και η διασύνδεση με μεταφορικά δίκτυα προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη δημιουργία logistic center.

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας της παρούσας εργασίας προτείνονται οι εξής πολιτικές προς εφαρμογή στο επιχειρηματικό σχέδιο logistic center Θριάσιου Πεδίου:

- Εστίαση στην διάχυση της ανάπτυξης από τις περισσότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, π.χ Περιφέρεια Αττικής προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες π.χ Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας.
- Βελτίωση του μεταφορικού δικτύου και των συγκοινωνιακών υποδομών.
- Αξιοποίηση του μεταφορικού διαδρόμου Ευρώπης – Ανατολής.
- Προώθηση της συγκέντρωσης των επιχειρήσεων σε cluster γύρω από το Θριάσιο Πεδίο.
- Ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών Πληροφορικής και Διαδικτύου.
- Εκπαίδευση στελεχών-managers στο αντικείμενο των logistics σε ακαδημαϊκό επίπεδο.
- Πρακτικές σύμφωνες με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, μετρήσιμες με δείκτες και συγκεκριμένους στόχους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Amin A. & Goddard J., (1986). Technological Change, Industrial Restructuring and Regional Development. George Allen and Unwin, Hemel Hempstead, Herts.
2. Baoqin Yu, Cui Sun, & Xu Zhang., (2008). The green supply chain management based on EMS. 2008 IEEE International Conference on Automation and Logistics. doi:10.1109/ical.2008.4636529
3. Bauer P.T., (1972). Dissent on Development, Massachussets Harvard University Press, 1972.
4. Blakely, E. J., and T. K. Bradshaw., (1999). “What Are “Third-Wave” State Economic Development Efforts? From Incentives to Industrial Policy.” Economic Development Quarterly 13 (3): 229–44.
5. Bodaubayeva, G. (2015). Formation of industrial and logistic parks in Kazakhstan. 2015 4th International Conference on Advanced Logistics and Transport (ICALT). doi:10.1109/icadlt.2015.7136588
6. Boudeville J., (1972). ”Amenagement du territoire et polarization”. Genin, Litec.
7. Bradford, N., & Wolfe, D. A. (2013). Governing regional economic development: innovation challenges and policy learning in Canada. Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 6(2), 331–347. doi:10.1093/cjres/rst006
8. Cooper, M. C., & Ellram, L. M. (1993). Characteristics of Supply Chain Management and the Implications for Purchasing and Logistics Strategy. The International Journal of Logistics Management, 4(2), 13–24. doi:10.1108/09574099310804957
9. Foust B., (2008). Central Place Theory, The Extension of Losch II, Economic Geography, 2nd Edition, University of Winsconsin Eau Clair.
10. Gao, B., Dunford, M., Norcliffe, G., & Liu, W. (2018). Governance capacity, state policy and the rise of the Chongqing notebook computer cluster. Area Development and Policy, 1–25. doi:10.1080/23792949.2018.1544465

11. Gao, J., & Yuan, F. (2017). Economic Transition, Firm Dynamics, and Restructuring of Manufacturing Spaces in Urban China: Empirical Evidence from Nanjing. *The Professional Geographer*, 69(3), 504–519. doi:10.1080/00330124.2016.1268059

12. Goh, M., & Ling, C. (2003). Logistics development in China. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(10), 886–917. doi:10.1108/09600030310508708

13. Gud, I. D. (2020). Multihub – point of increase in Samara agglomeration-conurbation spatial development. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 775, 012018. doi:10.1088/1757-899x/775/1/012018

14. Guohua, Z., & Hui, Z. (2009). The Status Quo and Trend Analysis of Logistics Service Innovation Research. 2009 International Symposium on Information Engineering and Electronic Commerce. doi:10.1109/ieec.2009.140

15. Hák, T., Janoušková, S., & Moldan, B. (2016). Sustainable Development Goals: A need for relevant indicators. *Ecological Indicators*, 60, 565–573. doi:10.1016/j.ecolind.2015.08.003

16. Hao, Z., & Zhang, M. (2010). Management Optimization of Tangible Goods for E-Commerce Logistics Process in Internet of Things Era. 2010 International Conference on Management and Service Science. doi:10.1109/icmss.2010.5576758

17. Hu, J. (2020). Research on the Economic Effect of Logistics Hubs Based on Co-Integration Analysis. 2020 2nd International Conference on Economic Management and Model Engineering (ICEMME). doi:10.1109/icemme51517.2020.0014

18. Illeris S., (1993). An inductive theory of regional development, *Papers in Regional Science* 72, pp 113-134.

19. Ilyas, S., Hu, Z., & Wiwattanakornwong, K. (2020). Unleashing the role of top management and government support in green supply chain management and sustainable development goals. *Environmental Science and Pollution Research*. doi:10.1007/s11356-019-07268-3

20. Jafari, H. (2018). e-Commerce Logistics – Contemporary Literature. 2018 IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (IEEM). doi:10.1109/ieem.2018.8607522

21. Jhavar, A., Garg, S. K., & Khera, S. N. (2017). Improving logistics performance through investments and policy intervention: a causal loop model. *International Journal of Productivity and Quality Management*, 20(3), 363. doi:10.1504/ijpqm.2017.082638

22. Ji, S. W., Li, H., & Shi, H. W. (2013). Research on the Selection of Logistics Service Innovation Mode Based on Industrial Clusters. *Advanced Materials Research*, 834-836, 2025–2028. doi:10.4028/www.scientific.net/amr.834-836.2025

23. Jing, Y., Jingzhi, D., Songdong, J., Jie, X., & Kai, H. (2010). An empirical study of the relationship between logistics network level and logistics effect. 2010 7th International Conference on Service Systems and Service Management. doi:10.1109/icsssm.2010.5530180

24. Kadarusman, Y. B., & Pramudya, E. P. (2019). The effects of India and China on the sustainability of palm oil production in Indonesia: Towards a better understanding of the dynamics of regional sustainability governance. *Sustainable Development*, 27(5), 898–909. doi:10.1002/sd.1949

25. Kanagavalli, G., & Azeez, R., (2019). Logistics and E-Logistics management: Benefits and challenges. *International Journal of Recent Technology and Engineering (IJRTE)*, 4.

26. Konstantakopoulos, G. D., Gayialis, S. P., Kechagias, E. P., Papadopoulos, G. A., & Tatsiopoulou, I. P. (2021). An algorithmic approach for sustainable and collaborative logistics: A case study in Greece. *International Journal of Information Management Data Insights*, 1(1), 100010. doi:10.1016/j.jjime.2021.100010

27. Kozma, D., Varga, P., & Hegedus, C. (2019). Supply Chain Management and Logistics 4.0 - A Study on Arrowhead Framework Integration. 2019 8th International Conference on Industrial Technology and Management (ICITM). doi:10.1109/icitm.2019.8710670

28. Krugman, P., (1991). *Geography and Trade*. Leuven: Leuven University Press.

29. Li, Y. (2009). Automatic remodeling of logistic business process in E-Logistic. 2009 International Conference on Management Science and Engineering. doi:10.1109/icmse.2009.5317561

30. Li, Z. (2013). The Situation, Problems and Trends of E-Commerce Logistics Management in China. *Applied Mechanics and Materials*, 336-338, 2504–2507. doi:10.4028/www.scientific.net/amm.336-338.2504

31. Li, Q., & Jin, F. (2010). Canonical Correlation Analysis of Regional Logistics Capability and Regional Economic Development. 2010 International Conference of Information Science and Management Engineering. doi:10.1109/isme.2010.68

32. Lianos, T.(2022). “Graphical Presentation of the Steady-State Economy Model”. *The Journal of Population and Sustainability* 6 (1):109-26. <https://doi.org/10.3197/JPS.63772239432389>.

33. Liu, L. (2010). An analysis of information technology and logistics distribution models in E-commerce. The 2nd International Conference on Information Science and Engineering. doi:10.1109/icise.2010.5689262

34. Liu, M., & Li, L. (2009). The Cluster Analysis and Evaluation of the Regional Logistics Industry Competitiveness. *International Conference on Transportation Engineering 2009*. doi:10.1061/41039(345)685

35. Lummus, R. R., Krumwiede, D. W., & Vokurka, R. J. (2001). The relationship of logistics to supply chain management: developing a common industry definition. *Industrial Management & Data Systems*, 101(8), 426–432. doi:10.1108/02635570110406730

36. Luthra S., Garg D., Haleem A., (2015). An analysis of interactions among critical success factors to implement green supply chain management towards sustainability: an Indian perspective. *Res Policy* 46: 37–50

37. Malik, A., Lafortune, G., Carter, S., Li, M., Lenzen, M., & Kroll, C. (2021). International spillover effects in the EU’s textile supply chains: A global SDG assessment. *Journal of Environmental Management*, 295, 113037. doi:10.1016/j.jenvman.2021.113037

38. Matos, s., & Hall, J. (2007). Integrating sustainable development in the supply chain: The case of life cycle assessment in oil and gas and agricultural

- biotechnology. *Journal of Operations Management*, 25(6), 1083–1102. doi:10.1016/j.jom.2007.01.013
39. Mentzer, J. T., DeWitt, W., Keebler, J. S., Min, S., Nix, N. W., Smith, C. D., & Zacharia, Z. G. (2001). DEFINING SUPPLY CHAIN MANAGEMENT. *Journal of Business Logistics*, 22(2), 1–25. doi:10.1002/j.2158-1592.2001.tb00001.x
 40. Miscevic, G., Tijan, E., Zgaljic, D., & Jardas, M. (2018). Emerging trends in e-logistics. 2018 41st International Convention on Information and Communication Technology, Electronics and Microelectronics (MIPRO). doi:10.23919/mipro.2018.8400244
 41. Mitra, S., & Thorpe, M. (2010). Government policy, clusters and the “Dubai model.” *International Journal of Globalisation and Small Business*, 4(1), 73. doi:10.1504/ijgsb.2010.035332
 42. Papagiannidis, S., See-To, E. W. K., Assimakopoulos, D. G., & Yang, Y. (2018). Identifying industrial clusters with a novel big-data methodology: Are SIC codes (not) fit for purpose in the Internet age? *Computers & Operations Research*, 98, 355–366. doi:10.1016/j.cor.2017.06.010
 43. Papazafeiropoulou, A., Gerostergioudis, G., Chen, H., & Brooks, L. (2013). Green IT Logistics in a Greek Retailer: Grand Successes and Minor Failures. *IFIP Advances in Information and Communication Technology*, 136–150. doi:10.1007/978-3-642-38862-0_9
 44. Peker, I., Baki, B., Tanyas, M., & Murat Ar, I. (2016). Logistics center site selection by ANP/BOCR analysis: A case study of Turkey. *Journal of Intelligent & Fuzzy Systems*, 30(4), 2383–2396. doi:10.3233/ifs-152007
 45. Ping, L. (2009). Strategy of Green Logistics and Sustainable Development. 2009 International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering. doi:10.1109/iciiii.2009.89
 46. Rentkova, K. (2019). The Clusters Phenomenon and Sustainable Regional Development. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471, 102039. doi:10.1088/1757-899x/471/10/102039
 47. Richardson, W. H., (1972). Περιφερειακή Οικονομική, τόμοι Α και Β, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

48. Rivera, L., Gligor, D., & Sheffi, Y. (2016). The benefits of logistics clustering. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 46(3), 242–268. doi:10.1108/ijpdlm-10-2014-0243

49. Setyawan, E. B., & Novitasari, N. (2019). Indonesian High-Speed Railway Optimization Planning for Better Decentralized Supply Chain Implementation to Support e-Logistic Last Miles Distribution. *Journal of Physics: Conference Series*, 1381, 012020. doi:10.1088/1742-6596/1381/1/012020

50. Sheffi, Y., (2012). *Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth*, MIT press, Cambridge, MA.

51. Snowdon, B., and G. Stonehouse. 2006. “Competitiveness in a Globalised World: Michael Porter on the Microeconomic Foundations of the Competitiveness of Nations, Regions, and Firms.” *Journal of International Business Studies* 37:163–75.

52. Sun, J., & Fan, Y. (2021). Research on E-commerce Logistics Information System Based on Big Data Technology. *Journal of Physics: Conference Series*, 1972(1), 012048. doi:10.1088/1742-6596/1972/1/012048

53. Tavasszy, L. A., Ruijgrok, .C.J., & Thissen, M. J. P. M. (2003). Emerging Global Logistics Networks: Implications for Transport Systems and Policies. *Growth and Change*, 34(4), 456–472. doi:10.1046/j.0017-4815.2003.00230.x

54. Thunen J. H., (1966). *Isolated state; an English Edition of Der Isolierte Staat*. 1. Edition Oxford: Pergamon Press.

55. Tödtling, F. (2009). Regional Development, Endogenous. *International Encyclopedia of Human Geography*, 208–213. doi:10.1016/b978-008044910-4.00837-3

56. Tong, D., & Murray, A. T. (2017). Location Analysis: Developments on the Horizon. *Advances in Spatial Science*, 193–208. doi:10.1007/978-3-319-50590-9_12

57. Trivellas, P., Malindretos, G., & Reklitis, P. (2020). Implications of Green Logistics Management on Sustainable Business and Supply Chain Performance:

Evidence from a Survey in the Greek Agri-Food Sector. *Sustainability*, 12(24), 10515. doi:10.3390/su122410515

58. Tumpa, T. J., Ali, S. M., Rahman, M. H., Paul, S. K., Chowdhury, P., & Rehman Khan, S. A. (2019). Barriers to green supply chain management: An emerging economy context. *Journal of Cleaner Production*, 117617. doi:10.1016/j.jclepro.2019.117617
59. Werker, C., & Athreye, S. (2004). Marshall's disciples: knowledge and innovation driving regional economic development and growth. *Journal of Evolutionary Economics*, 14(5), 505–523. doi:10.1007/s00191-004-0237-5
60. Wu, W., Ju, S., & Xu, J. (2010). Research on Logistics Resources Integration in View of Logistics Networking. 2010 International Conference of Information Science and Management Engineering. doi:10.1109/isme.2010.93
61. Xiao, L., Guo, Y., & Gu, X. (2010). Regional E-Commerce Model Based on Integration of Logistics. 2010 International Conference on Computational Intelligence and Software Engineering. doi:10.1109/cise.2010.5676784
62. Xing, Y., & Deng, X. (2017). Evolutionary Game Model Study of Construction Green Supply Chain Management under the Government Intervention. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 94, 012059. doi:10.1088/1755-1315/94/1/012059
63. Yan, L., Wen, Y., Teo, K. L., Liu, J., & Xu, F. (2020). Construction of Regional Logistics Weighted Network Model and Its Robust optimization: Evidence from China. *Complexity*, 2020, 1–9. doi:10.1155/2020/2109423
64. Yi Wang, & Yuen, S. S. M. (2010). Logistic IT competence and logistic service performance. The 2nd International Conference on Information Science and Engineering. doi:10.1109/icise.2010.5690552
65. Yu, Y., Wang, X., Zhong, R. Y., & Huang, G. Q. (2016). E-commerce Logistics in Supply Chain Management: Practice Perspective. *Procedia CIRP*, 52, 179–185. doi:10.1016/j.procir.2016.08.002
66. Yu, Y., Wang, X., Zhong, R. Y., & Huang, G. Q. (2017). E-commerce logistics in supply chain management. *Industrial Management & Data Systems*, 117(10), 2263–2286. doi:10.1108/imds-09-2016-0398

67. Zhang, H. (2021). Analysis of Intelligent Logistics Supply Chain Management under the Internet of Things. 2021 IEEE Asia-Pacific Conference on Image Processing, Electronics and Computers (IPEC). doi:10.1109/ipe51340.2021.942121

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

68. Cohen, L., Manion, L. & Morrison, K., (2007). Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας, Έκφραση, Αθήνα.
69. Ιωσηφίδης, Θ., (2008). Ποιοτικές μέθοδοι έρευνας στις κοινωνικές επιστήμες, Κριτική, Αθήνα.
70. Κελπανίδης, Μ., (1999). Μεθοδολογία της παιδαγωγικής έρευνας με στοιχεία στατιστικής, Εκδόσεις Κώδικας, Θεσσαλονίκη.
71. Κόνσολας Ν., (1985). Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική, Γενική Θεώρηση, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
72. Κόνσολας Ν., (1997). Σύγχρονη Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.
73. Μαλινδρέτος Γ., (2015). Εφοδιαστική αλυσίδα, logistics και εξυπηρέτηση πελατών [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. Αθήνα.
74. Μπονίδης, Κ., (2004). Το περιεχόμενο του σχολικού βιβλίου ως αντικείμενο έρευνας. Διαχρονική εξέταση της σχετικής έρευνας και μεθοδολογικές προσεγγίσεις, Μεταίχμιο, Αθήνα.
75. Νόμος υπ' αριθ. 4302 ΦΕΚ Α'225/8.10.2014
76. Παπαδασκαλόπουλος, Α., (1989). Τοπική Ανάπτυξη και Διακοινοτική Συνεργασία, Θέματα Τοπικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Εκδόσεις ΕΕΤΑΑ, Αθήνα.
77. Παπαδασκαλόπουλος, Α., (2000). Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

78. Χατζημιχάλης, Κ., (1992). Περιφερειακή Αστική Ανάπτυξη και Πολιτική-Κείμενα από τη Διεθνή Εμπειρία, Εκδόσεις Έξαντας, Αθήνα.
79. Χωροβάτης, (2018). Τεχνική έκθεση, «Επιχειρησιακό σχέδιο για την ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων στην ελληνική επικράτεια, σύμφωνα με το άρθρο 42 παρ. 3 του ν. 3982/2011», υπόεργο «επιχειρηματικά / εμπορευματικά πάρκα εφοδιαστικής εθνικής εμβέλειας» (επεεε), υπόεργο «επιχειρηματικά πάρκα εφοδιαστικής αλυσίδας - logistics» (επεα). Τρίπολη.

Διαδικτυακός Τόπος

80. <https://www.gaiaose.com/eborevmatika-kentra/0> (ΓΑΙΟΣΕ)
81. <http://www.cold.org.gr/library/downloads/Docs/%CE%A0%CF%81%CF%8C%CF%83%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%83%CE%B7%20%CE%98%CF%81%CE%B9%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BF.pdf>
82. https://ec.europa.eu/regional_policy/el/projects/Greece/thriasio-pedio-freight-complex-to-shift-goods-transport-from-road-to-rail
83. <https://www.supply-chain.gr/?s=%CE%98%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%A3%CE%99%CE%9F>
84. <https://www.maritimes.gr/el/nautilia/limania/40531-anamenetai-h-parachwrhsh-toy-emporeymatikoy-kentroy-thriasio-i>
85. http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/key_issuesII/BESTUF_Quantification_of_effects.pdf

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι η ανάπτυξη μπορεί να «διαχυθεί» από τις περισσότερες αναπτυγμένες περιφέρειες προς τις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες;

2^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι η ανάπτυξη μπορεί να προκληθεί από την κρατική παρέμβαση, ή από την δυναμική της τοπικής κοινωνίας; Ή συνδυασμός και των δύο πρακτικών;

3^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε ένα γεωγραφικό χώρο (cluster) ενισχύει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής;

4^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι η συγκέντρωση των επιχειρήσεων σε ένα γεωγραφικό χώρο (cluster) μπορεί να αποτελέσει ευνοϊκό παράγοντα για την παραγωγή τεχνολογίας και καινοτομίας;

5^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι τα κέντρα logistics επιδρούν στην περιφερειακή ανάπτυξη; Εάν ναι με ποιό τρόπο επιδρούν;

6^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο Πεδίο θα επηρεάσει την περιφερειακή ανάπτυξη; Εάν ναι με ποιο τρόπο θα γίνει αυτό και ποιές περιφέρειες θα επηρεαστούν;

7^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι η κρατική πολιτική επηρεάζει των κλάδο των logistics; Εάν ναι με ποιό τρόπο;

8^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι οι εταιρείες logistics ακολουθούν πολιτική σύμφωνη με την αρχή «βιώσιμη ανάπτυξη»;

9^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι οι εταιρείες logistics θα πρέπει να ενσωματώσουν τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου (π.χ Internet of Things, Big Data); Εάν ναι ποιά πιστεύετε ότι θα είναι τα οφέλη αυτής της πρακτικής;

10^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο Πεδίο θα πρέπει να ενσωματώνει τις νέες τεχνολογίες πληροφορικής και διαδικτύου (π.χ Internet of Things, Big Data);

11^η ερώτηση: Πιστεύετε ότι το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο Πεδίο θα πρέπει να βασιστεί στην αρχή «βιώσιμη ανάπτυξη»;

12^η ερώτηση: Κατά την άποψη σας το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο Πεδίο θα αποφορτίσει την πρωτεύουσα από όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων;

13^η ερώτηση: Κατά την άποψη σας το κέντρο logistics που θα υλοποιηθεί στο Θριάσιο Πεδίο θα καταφέρει να «φέρει πιο κοντά τις επαρχιακές πόλεις» στην πρωτεύουσα; Εάν ναι με ποιόν τρόπο;

ΠΡΟΦΙΛ ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ

Υποκείμενο συνέντευξης	Επίπεδο σπουδών	Αντικείμενο σπουδών	Έτη εργασιακής εμπειρίας	Ιδιότητα
Υποκείμενο συνέντευξης 1	μεταπτυχιακό	Οικονομικά	11	Ορκωτός λογιστής
Υποκείμενο συνέντευξης 2	μεταπτυχιακό	Οικονομικά	5	Εργαζόμενος σε Περιφερειακά Προγράμματα ΕΣΠΑ
Υποκείμενο συνέντευξης 3	προπτυχιακό	Πληροφορική	11	IT τεχνικός σύμβουλος σε εταιρεία logistics
Υποκείμενο συνέντευξης 4	μεταπτυχιακό	Περιφερειακή Ανάπτυξη	31	Διοικητικός Οικονομικός στέλεχος Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Υποκείμενο συνέντευξης 5	Προπτυχιακό	Οργάνωση και διοίκηση επιχειρήσεων	5	Ορκωτός Λογιστής

Υποκείμενο συνέντευξης 6	Μεταπτυχιακό	Τοπογράφος μηχανικός	30	Ιδιοκτήτης τεχνικής εταιρείας Εκπόνησης τεχνικών μελετών για Επιχειρηματικά Πάρκα
Υποκείμενο συνέντευξης 7	Μεταπτυχιακό	Διοίκηση επιχειρήσεων	38	Επιχειρηματίας
Υποκείμενο συνέντευξης 8	Μεταπτυχιακό	Περιφερειακή Ανάπτυξη	20	Στέλεχος σε εταιρεία logistics
Υποκείμενο συνέντευξης 9	Μεταπτυχιακό	Οργάνωση και Διοίκηση Επιχειρήσεων	28	Στέλεχος logistics Δημοσίου τομέα
Υποκείμενο συνέντευξης 10	Μεταπτυχιακό	Logistics	19	Διευθυντής τμήματος σε εταιρεία logistics
Υποκείμενο συνέντευξης 11	μεταπτυχιακό	Οικονομικά	15	Εργαζόμενος σε Περιφερειακά Προγράμματα ΕΣΠΑ