

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Θέμα Διπλωματικής Εργασίας

Η ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ
ΤΟΥΣ ΠΟΛΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ



ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ ΣΚΑΝΔΑΛΗΣ

Πάντειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Αθήνα, 2016

Επιβλέπων Καθηγητής : Αθ. Παπαδασκαλόπουλος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα (Ν. 5343/32 αρ. 202 παρ. 2).

Μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

Πρώτος Εξεταστής: Αθανάσιος Παπαδασκαλόπουλος

Καθηγητής του τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, Διευθυντής Ερευνητικού Πανεπιστημιακού Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου

Δεύτερος Εξεταστής: Ιωάννης Ψυχάρης

Καθηγητής στο Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου στην Περιφερειακή Οικονομική Ανάλυση

Τρίτος Εξεταστής: Αντώνης Ροβολής

Αναπληρωτής καθηγητής στο Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου

Ευχαριστίες

Η διπλωματική εργασία εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2015-2016 στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος Οικονομική και Περιφερειακή Ανάπτυξη. Θέλω να ευχαριστήσω θερμά τους επιβλέποντες καθηγητές του Παντείου Πανεπιστημίου κ. Παπαδασκαλόπουλο και κ. Καραγάνη για το ενδιαφέρον που έδειξαν, για την επιστημονική και ηθική βοήθεια αλλά και την συμβολή που είχαν στην ολοκλήρωση της εργασίας. Επίσης για τις συμβουλές τους στην επιλογή βιβλιογραφίας, στον τρόπο συγγραφής καθώς και στην παρουσίαση των στοιχείων. Τέλος επιθυμώ να ευχαριστήσω τους δικούς μου ανθρώπους για την συμπαράσταση και την υπομονή τους.

Contents

Περίληψη	6
Κεφάλαιο 1 ^ο	8
1.1 Σκοπός.....	8
1.2 Ορισμός των logistics	9
1.2.1 Λειτουργίες – Τομείς.....	14
1.2.2 Μεταφορές - Η Βιομηχανία των Μεταφορικών Μέσων	17
1.2.3 Αποθήκες & Αποθήκευση.....	21
1.2.4 Τεχνολογίες & μοντέλα logistics	30
1.2.5 Θεσμικό πλαίσιο	35
1.2.6 Κανόνες Εξαγωγής - Τελωνεία – Ελεύθερες ζώνες	40
1.2.7 Logistics και Επιχειρήσεις	42
1.2.8 Ο Έλεγχος του Συστήματος Logistics	49
1.3 Ιστορία των Logistics.....	51
1.3.1 Ιστορική αναδρομή των logistics.....	51
1.3.2 Τα logistics σήμερα.....	55
1.3.3 Οι μεταφορές στην Ελλάδα	56
Κεφάλαιο 2 ^ο : Πόλοι Ανάπτυξης.....	58
2.1 Η έννοια των Πόλων Ανάπτυξης.....	58
2.2 Τα Logistics ως προωθητική δραστηριότητα.....	64
2.3 Θεωρία	66
2.4 Αναπτυξιακά Πρότυπα διεθνώς	70
2.4.1 Εφαρμογή προτύπων διεθνώς, ιστορικά στοιχεία.....	71
2.4.2 Εφαρμογή του Προτύπου Πολικής Ανάπτυξης στην Ευρώπη.....	74
2.4.3 Ιστορία των Πόλων Ανάπτυξης στην Ελλάδα.....	76
2.5 Εγκατάσταση των logistics στους Πόλους Ανάπτυξης.....	83
Κεφάλαιο 3 ^ο : Η ανάπτυξη των logistics στον διεθνή χώρο και στην Ελλάδα.....	86

3.1. Η πορεία και ο σχεδιασμός των logistics μέσω των Περιφερειακών Πολιτικών στο Ευρωπαϊκό χώρο.	86
3.1.1 Οδικές υποδομές στην Ευρώπη	89
3.1.2 Σιδηροδρομικές υποδομές στην Ευρώπη.....	89
3.1.3 Θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη	90
3.2. Οι υποδομές και η διάρθρωση του υπάρχοντος δικτύου της Ελλάδας, τα περιθώρια βελτίωσης	93
3.2.1 Εισαγωγή	93
3.2.2. Οδικές υποδομές	100
3.2.3. Σιδηροδρομικές υποδομές	103
3.2.4 Λιμενικές υποδομές και λειτουργίες	108
3.2.5 Υποδομές αεροπορικών μεταφορών	113
3.3 Τα πλεονεκτήματα των ελληνικών κόμβων - Η περίπτωση της Αττικής.....	114
3.4 Επενδύσεις	116
3.4.1 Θριάσιο Πεδίο.....	116
3.4.2 ΟΛΠ - Cosco.....	120
3.4.3 Η επένδυση της Fraport Greece στα αεροδρόμια	123
Κεφάλαιο 4 ^ο : Έρευνες	125
4.1. Έρευνα Πανεπιστημίου Αιγαίου	125
4.2. Έκθεση του ΣΕΒ.....	130
4.2.1. Πρόγραμμα του ΣΕΒ	132
4.3. Έρευνα του ICAP Group για τα logistics	133
Κεφάλαιο 5 ^ο : Φορείς που σχετίζονται με τον κλάδο των logistics	139
5.1. Οργανισμοί.....	139
Κεφάλαιο 6 ^ο : Συμπεράσματα-Προτάσεις	144
Βιβλιογραφία	153
Βιβλία, Κείμενα Πολιτικής, Επιστημονικά Περιοδικά.....	153

Ελληνικός τύπος.....	155
Πηγές Διαδίκτυου	156

Λέξεις κλειδιά

Εφοδιαστική αλυσίδα, ροές φορτίου, απόθεμα, παράλληλα δίκτυα, υποδομές, εμπόριο, μεταφορές, ανισότητες, στρατηγική πολιτικής ανάπτυξης, πόλος ανάπτυξης, παροχή υπηρεσιών διαμεταφοράς, Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, περιφερειακός προγραμματισμός

Συντομογραφίες

ΙΟΒΕ: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

ΚΕΠΕ: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών

ΣΕΒ: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών

ERP: Enterprise Resource Planning

WMS: Warehouse Management System

RFID: Radio-Frequency Identification

3PL: Third Party Logistics

IT: Information Technology

UPC: Universal Product Code

EDI: Electronic Data Interchange

WERC: Warehousing Research and Education Council

EAN: European Article Numbering

Επεξηγήσεις

Packaging: Συσκευασία τελικών προϊόντων

Inventory: Αποθέματα και η διαχείριση τους

Distribution Planning: Προγραμματισμός παραδόσεων

Order Processing: διαχείριση παραγγελιών

Transportation: Μεταφορά/διακίνηση

Customer Service: Εξυπηρέτηση πελατών

Picking: συλλογή εμπορεύματος

Κατάλογος διαγραμμάτων - πινάκων

Διάγραμμα 1: Ροής, σελ. 13

Διάγραμμα 2: Σχεδίαση συστήματος logistics, σελ. 15

Διάγραμμα 3: Ροές διανομής, σελ. 27

Διάγραμμα 4: Σύστημα διανομής, σελ. 28

Διάγραμμα 5: Στρατηγικός σχεδιασμός, σελ. 43

Διάγραμμα 6: Λειτουργία logistics – εμπορικού τμήματος, σελ. 43

Διάγραμμα 7: Σχεδιασμός πολιτικής ανάπτυξης, σελ. 61

Πίνακας 1: Μοντέλα συνεργασίας επιχείρησης – προμηθευτών, σελ. 34

Πίνακας 2: Πρότυπα και κατευθύνσεις στρατηγικής για τα αστικά κέντρα, σελ. 62

Πίνακας 3: Δείκτες κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών, σελ. 97

Περίληψη

Αυτή η εργασία ερευνά την αποτελεσματικότητα του κλάδου των logistics σε σχέση με τους πόλους ανάπτυξης στη χώρα μας. Αρχικά θα εξεταστεί και θα αναλυθεί ο ορισμός που έχει δοθεί στην έννοια των logistics, ενώ επιπλέον μέσω της παρουσίασης των λειτουργιών τους θα γίνει καλύτερα κατανοητός ο όρος. Έπειτα, μέσω μιας ιστορικής αναδρομής γεγονότων που σχετίζονται με τον όρο, θα ερευνήσουμε την συμβολή του στην οικονομία ανά περιόδους όπως και στην εξέλιξη του στον παγκόσμιο χάρτη. Ακόμα θα δούμε από θεωρητική σκοπιά την λειτουργία του κλάδου όπως και την σχέση του με την έννοια του ‘χώρου’, δηλαδή την σχέση του με τις οικονομικές χωρικές μονάδες. Παράλληλα θα περιγραφεί ο όρος ‘πόλος ανάπτυξης’ και η αλληλεπίδραση ή αλλιώς αλληλοσυσχέτιση του με τον κλάδο των logistics. Στη συνέχεια θα συμπεριληφθούν τα δεδομένα για την λειτουργία του κλάδου των logistics σε διεθνές και σε τοπικό επίπεδο (υποδομές, δίκτυα, θεσμικό πλαίσιο κ.α.), όπως και τα πρόσφατα γεγονότα στον τομέα του κλάδου (π.χ. η γενικευμένη χρήση υπολογιστών, η ευρύτερη και με καλύτερη υποστήριξη ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων κ.α.). Επίσης θα δούμε τις προκλήσεις στην ελληνική οικονομία και τα περιθώρια βελτίωσης και ανάπτυξης (όπως αποτελεσματικότητα του δικτύου διανομής, υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και νέων

μεθόδων από τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του κλάδου, πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κ.α.) στους πόλους ανάπτυξης και πως διαχέεται αυτή η ανάπτυξη στην ελληνική περιφέρεια. Χρήσιμα συμπεράσματα για την μελέτη θα ληφθούν από την επισκόπηση βασικών Ερευνών.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος θα γίνει μια εισαγωγή στο θέμα, μιλώντας για το σκοπό της εργασίας και κάνοντας αναφορά στο περιεχόμενο του κειμένου. Έπειτα αναλύεται ο όρος logistics, η λογική και η δυναμική του. Θα κάνουμε επίσης μια γενική ιστορική ανασκόπηση του κλάδου παγκόσμια αλλά και στην Ελλάδα ειδικότερα. Μέσα από τους διάφορους τομείς των logistics, θα μελετηθεί η λειτουργία του κλάδου και πως οι κυριότερες εταιρίες και οι κυριότεροι οργανισμοί logistics επιδρούν στην ελληνική οικονομία και στην ανάπτυξη της περιφέρειας ειδικότερα.

Στο δεύτερο και κυριότερο μέρος θα αναπτύξουμε την έννοια του πόλου ανάπτυξης αναφέροντας τη λειτουργία του κλάδου σε αυτούς, εξετάζοντας πως αλληλεπιδρά η εφοδιαστική αλυσίδα με τις χωρικές ενότητες. Επίσης θα γίνει αναφορά στις θεωρίες του 'χώρου' και θεωρίες ανάπτυξης και πως αυτές συνέβαλαν στην δημιουργία αναπτυξιακών προτύπων γύρω από την ελληνική περιφέρεια.

Το τρίτο μέρος περιλαμβάνει την στρατηγική, τον σχεδιασμό, τις μεθόδους για ανάπτυξη και περαιτέρω αξιοποίηση των δυνατοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας. Θα δούμε πως τα μέσα από τους στόχους και τα προγράμματα των κοινοτικών πλαισίων επιτυγχάνονται ή όχι οι διαρθρωτικές αλλαγές για την ανάπτυξη της περιφέρειας. Και όλα αυτά ενώ πρώτα θα εξετάσουμε την γεωμορφολογία της χώρας μας, τις υποδομές της αλλά και τις δυνατότητες της για βελτίωση και μείωση των ανισοτήτων μέσω διαρθρωτικών παρεμβάσεων.

Στο τέταρτο μέρος αναφέρονται βασικές έρευνες που έχουν διεξαχθεί σχετικά με τον κλάδο στην Ελλάδα και έχουν παράγει πολύ χρήσιμα συμπεράσματα. Ακόμα γίνεται αναφορά στους φορείς, οργανισμούς και σε πολλές από τις επιχειρήσεις του κλάδου.

Το περιεχόμενο του τελευταίου κεφαλαίου περιλαμβάνει τα συμπεράσματα πάνω στα οποία, μέσα από μια συζήτηση, θα γίνει αξιολόγηση και θα διατυπωθούν προτάσεις για την βελτίωση και την ανάπτυξη της δυναμικής του τομέα στους πόλους.

Κεφάλαιο 1^ο

1.1 Σκοπός

Η εργασία έχει στόχο να καταγράψει την αποτελεσματικότητα του κλάδου των logistics αλλά και τις δραστηριότητες και τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του κλάδου στους πόλους ανάπτυξης του ελλαδικού χώρου.

Πιο συγκεκριμένα η παρούσα εργασία μελετά την λειτουργία των logistics στο σύνολο των πόλων ανάπτυξης της χώρας μας, πως αλληλεπιδρούν χωρικά αυτές οι δύο έννοιες στην οικονομία, τα εμπόδια που υπάρχουν και τα κριτήρια προς την βελτιστοποίηση. Επιπλέον με την κατανόηση των προβλημάτων του κλάδου θα συμπεράνουμε τις διαρθρωτικές αλλαγές που χρειάζονται, μέσω υιοθέτησης πολιτικών βασισμένων στην οικονομική θεωρία και ειδικότερα στο πρότυπο πολιτικής ανάπτυξης, για να αξιοποιηθούν πλήρως οι δυναμικοί κλάδοι της οικονομίας και για να γίνει πλήρη διάχυση της ανάπτυξης στην περιφέρεια. Επίσης θα εξεταστούν τα κριτήρια για τις επιχειρήσεις που είναι εγκαταστημένες στους πόλους όσον αφορά την διαφοροποίηση αλλά και βελτιστοποίηση των υπηρεσιών που προσφέρουν στο χώρο, της επιλογής των σημείων που πλεονεκτούν έναντι των άλλων επιχειρήσεων και για την επιλογή της άριστης υπηρεσίας για την οικονομία και την κοινωνία.

Η επιλογή μελέτης της δυναμικής του κλάδου των logistics στους Πόλους Ανάπτυξης του Ελλαδικού χώρου έγινε γιατί ο κλάδος αποτελεί σημαντικό τομέα της οικονομίας, με μεγάλα περιθώρια βελτίωσης. Πιο συγκεκριμένα, χρειάζεται να υπάρξει μια ενιαία στρατηγική και ένας προγραμματισμός έτσι ώστε να έχουμε μια βελτίωση των

μεθόδων, του θεσμικού πλαισίου, των υποδομών και γενικότερα ένας εκσυγχρονισμός των διαδικασιών του κλάδου έτσι ώστε να λειτουργήσει σαν δίαυλος ανάπτυξης μέσω των πόλων ανάπτυξης. Άρα γενικά, να δοθεί από τον κλάδο ώθηση στην οικονομία υπό τη σκοπιά πάντα ενός συνεχούς μεταβαλλόμενου οικονομικού περιβάλλοντος.

1.2 Ορισμός των logistics

Πολλοί ορισμοί έχουν δοθεί για τα logistics, ιστορικά όμως η έννοια τους πηγάζει από τη στρατιωτική και βιομηχανική διοίκηση. Η Αμερικανική Πολεμική Αεροπορία ορίζει τα logistics ως την επιστήμη που σχεδιάζει και υποστηρίζει τη ροή και τη συντήρηση των στρατιωτικών διαδικασιών όπως, α) τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη, απόκτηση, αποθήκευση, μεταφορά, διανομή, συντήρηση, μετεγκατάσταση και κατανομή των υλικών, β) τη μεταφορά, μετεγκατάσταση και φιλοξενία του προσωπικού, γ) την απόκτηση ή κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και διαρρύθμιση των εγκαταστάσεων και δ) την απόκτηση ή βελτίωση των υπηρεσιών (Φουκέσης, 2008).

Ένας πιο καλά δομημένος ορισμός δίνεται από το Ινστιτούτο των Logistics Management Ελλάδος (ILME) και είναι ο ακόλουθος: “Logistics, είναι η διαδικασία σχεδιασμού που φτάνει στην ολοκλήρωση της, αφού παράλληλα ελέγχει αποδοτικά όσον αφορά το κόστος, τη ροή και την αποθήκευση των α’ υλών, το απόθεμα, τα τελικά προϊόντα και τις πληροφορίες που τα συνοδεύουν, από την παραγωγή έως το σημείο που αναλώνονται, με σκοπό τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του πελάτη”. Είναι γεγονός ότι οι προσανατολισμοί των logistics διαφέρουν με αποτέλεσμα ο όρος να μην περιορίζεται στη βιομηχανία ή στο στρατό. Επίσης πολλές από τις δραστηριότητες των logistics εφαρμόζονται τόσο στον ιδιωτικό, όσο και στο δημόσιο τομέα. Συνοπτικά, αυτές οι δραστηριότητες είναι: η διαχείριση υλικών, ο φυσικός εφοδιασμός και διανομή, η αποθήκευση, η διαχείριση του αποθέματος και η μεταφορά.

Ο καθηγητής του πολυτεχνείου κ. Ιωάννης Παππάς, έχει προτείνει τη χρησιμοποίηση του όρου Εφοδιαστική (στα αγγλικά Logistics Management) αντί του όρου logistics (σημ. παρακάτω αναφέρουμε ότι οι δυο έννοιες διαφέρουν). Και όμως ετυμολογικά ο

όρος είναι ελληνικός και προέρχεται από τον όρο «λογιστική» που χρησιμοποιήθηκε μάλιστα για πρώτη φορά από τον αυτοκράτορα Λέοντα το Σοφό (Αυτοκράτορας του Βυζαντίου την περίοδο 886-912 μ.Χ) υπό την έννοια της μέριμνας για εξασφάλιση του στρατού για τρόφιμα, ρουχισμό, πολεμοφόδια κλπ. Δηλαδή παραπλήσια με τη σημερινή του έννοια, που είναι τόσο του εφοδιάζω όσο και του εφοδιάζομαι, επομένως, και όλων όσων απαιτούνται σχετικά άρα και του παράγω (Φυλακτός, 2002).

Ειδικότερα, ο όρος των logistics συγγενεύει με την έννοια ‘εφοδιαστική αλυσίδα’ αλλά δεν ταυτίζεται. Η ‘εφοδιαστική αλυσίδα’ περιγράφει το πλέγμα διαδικασιών που απαιτούνται ώστε ένα προϊόν να περάσει από τη φάση της παραγωγής στη φάση της κατανάλωσης. Μεταξύ των διαδικασιών αυτών ξεχωρίζουν η παραγωγή, η τυποποίηση, η αποθήκευση, η διακίνηση και η διάθεση του προϊόντος. Κατά συνέπεια η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί το βασικότερο πεδίο εφαρμογής των logistics, τα οποία με την σειρά τους αποτελούν το κύριο ζητούμενο για την ορθολογικοποίηση και την επιτυχία των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Δηλαδή ο όρος logistics περιλαμβάνει το ευρύτερο πλαίσιο. Πιο συγκεκριμένα απαντά στο πώς πρέπει να οργανωθούν οι διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας - π.χ. πώς πρέπει να γίνεται η διακίνηση των προϊόντων, με τι συχνότητα πρέπει να εκτελούνται οι παραδόσεις, μέσω ποιου δρομολογίου κλπ. Αποτελεί, δηλαδή, μια πολυσήμαντη και πολυσύνθετη έννοια, καλύπτοντας μια τεράστια γκάμα διαδικασιών σχεδιασμού, υλοποίησης και ελέγχου στο επιχειρηματικό πεδίο. Επομένως, η λειτουργία των logistics συνίσταται στην διοίκηση και τον στρατηγικό σχεδιασμό της δράσης για τη βέλτιστη αξιοποίηση των έμψυχων (ανθρώπινων) και των άψυχων (υλικών) πόρων της, την παραγωγή, την αποθήκευση και τη διανομή των αγαθών, ώστε από την πρώτη ύλη να γίνει έτοιμο προϊόν και από την παραγωγή να φτάσει στο ράφι και στον καταναλωτή. Πιο απλά, logistics είναι εκείνο το τμήμα της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας που σχεδιάζει, υλοποιεί και ελέγχει την αποδοτική και αποτελεσματική κανονική και αντίστροφη ροή και αποθήκευση των προϊόντων, υπηρεσιών και των σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης τους έως το σημείο κατανάλωσης τους, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πελατών (Χρήστου, 2014).

Στο επίπεδο μιας επιχείρησης, δεδομένο των ανωτέρω, είναι εμφανές ότι τα logistics εξυπηρετούν την κερδοφορία της, εξασφαλίζοντας τη συνεχή διαθεσιμότητα των προϊόντων και των λοιπών πόρων της, επιτρέποντας παράλληλα την ομαλή ροή επιτέλεσης των διαδικασιών (αποθήκευση, τμήμα αυτοματισμού, διανομή κ.α.). Συνοπτικά, ο όρος των logistics περιγράφει συνολικά την διαδικασία της διακίνησης του προϊόντος/υπηρεσιών μέσα και έξω από μια εταιρεία.

Επιπλέον, τα logistics είναι ένα κλασσικό παράδειγμα συστημικής προσέγγισης των επιχειρησιακών προβλημάτων. Αν και αφορούν κάθε είδους επιχειρηματικό τομέα και κάθε είδους επιχείρηση, εκεί που βρίσκουν κατεξοχήν πρόσφορο έδαφος εφαρμογής είναι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική αλυσίδα (εμπορικές, μεταφορικές, παραγωγικές, εταιρίες αποθήκευσης κ.ά.), ανεξαρτήτως του τομέα της οικονομίας στον οποίο ανήκουν.

Συγχρόνως, η διαδικασία της 'Εφοδιαστικής' έχει χωριστεί σε διάφορες υποκατηγορίες και τομείς όπως τα inbound logistics, materials management, physical distribution, and supply-chain management¹. Άλλωστε μόλις τα τελευταία 30 χρόνια έχουν γίνει πιο ξεκάθαρες οι έννοιές τους και τα οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή τους. Το **Inbound Logistics** περιλαμβάνει την μεταφορά υλικών από και προς τους προμηθευτές. Το **Materials Management** περιγράφει την διακίνηση των πρώτων υλών και της σύνθεσης τους μέσα στη εταιρία. Το **Physical Distribution** αναφέρεται στο να φτάσει το προϊόν από την αλυσίδα παραγωγής στον καταναλωτή. Τέλος, η λειτουργία του **Supply-Chain Management**, περιγράφει όλη την οργάνωση και τον προγραμματισμό από τις εισαγωγή των πρώτων υλικών, την διαδρομή του μέσω των καναλιών διανομής μέχρι τον καταναλωτή (Johnson, Wood, Wardlow, Murphy, 1998).

¹ Θα χρησιμοποιήσουμε τους όρους στην αγγλική ορολογία, όπως έχουν αρχικά οριστεί και χρησιμοποιούνται ευρέως. Materials Management: διαχείριση υλικών. Inbound Logistics: Επιμελητεία εισερχομένων/εξερχομένων, δηλαδή υλικοτεχνική υποστήριξη πρώτων υλών και έτοιμων προϊόντων. Supply-Chain Management: Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Physical Distribution: «φυσική» διανομή.

Τέλος, στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθούν ονομαστικά οι λειτουργίες που περιλαμβάνονται στο φάσμα των logistics: α) η πρόβλεψη της ζήτησης, β) η εξυπηρέτηση πελατών, γ) η ροή των εγγράφων, γ) η μεταφορά και ο έλεγχος αποθεμάτων, δ) η οργάνωση και καταγραφή των εμπορευμάτων, ε) η οργάνωση και διεκπεραίωση της παραγγελίας, στ) το πακετάρισμα/συσκευασία, ζ) ο εφοδιασμός, η) τα μέρη και οι υπηρεσίες υποστήριξης, θ) η επιλογή τόπου εγκατάστασης της αποθήκης, ι) ο χρονικός προγραμματισμός παραγωγής ια) η αγορά, ιβ) η επιστροφή προϊόντων, ιγ) η διόρθωση με την διαδικασία της ανακύκλωσης και ανάθεσης, ιδ) η οργάνωση και ο συντονισμός της μετακίνησης/μεταφοράς/αποστολής και τέλος, ιε) το κέντρο οργάνωσης της αποθήκευσης και της διανομής.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την λειτουργία του κλάδου, παρατίθενται παρακάτω ορισμένα παραδείγματα συστημάτων 'Εφοδιαστικής'.

1^η Περίπτωση

Σύστημα ροής.

Παραγγελία \implies Τμήμα Παραγγελιών \implies Software² \implies Εκτύπωση
Παραγγελίας \implies Τμήμα Διακίνησης \implies Φόρτωση Παραγγελίας \implies Αποστολή
στον Πωλητή

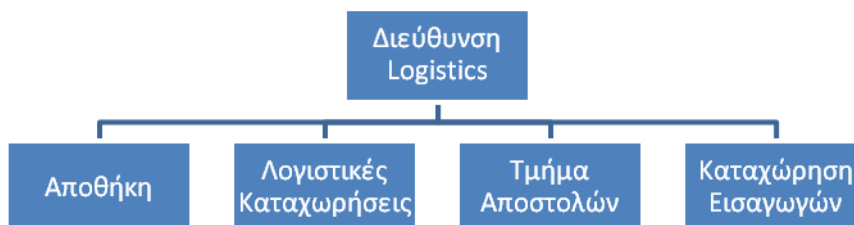
Έχουμε επίσης στο ίδιο σύστημα: Τμήμα Παραγωγής \implies Αποθήκη \implies Τμήμα
Διακίνησης

Στα πλεονεκτήματα του συστήματος αυτού είναι η ευελιξία στην αντιμετώπιση προβλημάτων, ο συνεχής έλεγχος κόστους & ποιότητας και το αποκλειστικό δίκτυο διανομής. Ως μειονεκτήματα λογίζονται ο ανεπαρκής χώρος αποθήκευσης, η έλλειψη ευέλικτων και σύγχρονων προγραμμάτων πληροφορικής σε ορισμένες διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας και ακόμα η αδυναμία διανομής προϊόντων στις αρκετά πρωινές ώρες.

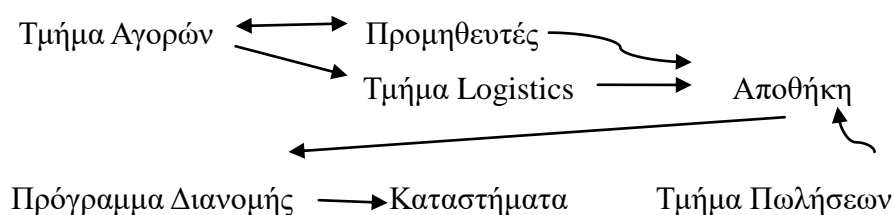
² Συστήματα όπως το ERP & WMS.

2^η Περίπτωση

Διάγραμμα 1: Ροής.



Λεπτομερέστερα, η απεικόνιση των σχέσεων μεταξύ των τμημάτων με σύστημα ροής:



Ως χαρακτηριστικά της παραπάνω σχέσης έχουμε:

Περισσότερη λειτουργικότητα και καλύτερη διαχείριση της αποθήκης

Αποθήκευση Υλικών & Προϊόντων: π.χ. ανά περιοχή αποθήκης, ανά κατηγορία, ανά είδος, ανά κωδικό κ.τ.λ.

Ύψος αποθεμάτων με κριτήρια π.χ. παλαιότητα, χρόνο ζωής του προϊόντος κ.τ.λ.

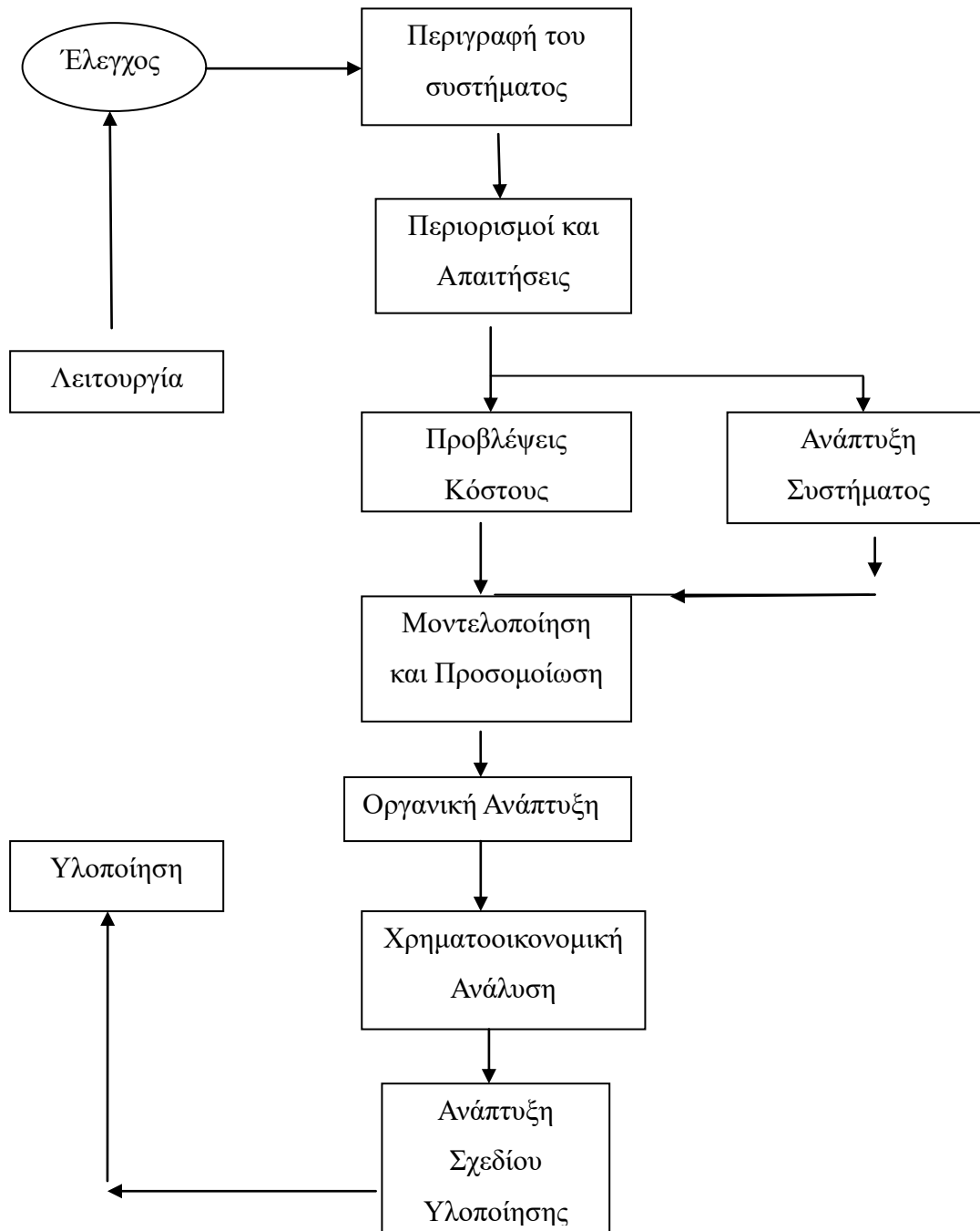
Μέτρηση Αποτελεσματικότητας με στατιστικές, δείκτες κτλ.

Ενδεικτικά, ως πλεονεκτήματα μπορούμε να αναφέρουμε την πολύ καλή οργάνωση και λειτουργικότητα της αποθήκης, επιπροσθέτως την τήρηση του προκαθορισμένου ύψους αποθεμάτων και ακόμη τους ικανοποιητικούς δείκτες αποτελεσματικότητας. Εντούτοις έχουμε την έλλειψη ή ανεπάρκεια ενημέρωσης από τους προμηθευτές ενώ συγχρόνως παράλληλα παρουσιάζεται η απουσία ελέγχου επιστροφών / τακτοποίησης εισαγωγών στην αποθήκη (Τσελές, 2013).

1.2.1 Λειτουργίες – Τομείς

Η μέθοδος με την οποία σχεδιάζει κάθε υπεύθυνος ένα σύστημα Logistics διαφέρει. Μερικοί ξεκινούν από την αρχή, δηλαδή από τους προμηθευτές, από το σύστημα αγορών, παρακολουθούν την πορεία των προϊόντων σε όλη τη διαδρομή που κάνουν, ώσπου να καταλήξουν στους πελάτες και στους τελικούς καταναλωτές. Άλλοι πάλι ξεκινούν από το τέλος, δηλαδή από τους καταναλωτές και τους πελάτες και με ένα σύστημα πρόβλεψης της ζήτησης σε μία χρονική στιγμή, επιδιώκουν να χαράξουν την πιο οικονομική πορεία που θα φέρει τα προϊόντα στους πελάτες και καταλήγουν στους προμηθευτές στους οποίους πρέπει να παραγγείλουν έγκαιρα, όλα όσα χρειάζεται η παραγωγή. Και οι δύο μέθοδοι είναι επιστημονικά σωστές και αποδεκτές.

Διάγραμμα 2: Σχεδίαση συστήματος logistics



Συγκεντρωτικά οι λειτουργίες και οι τομείς των logistics είναι ακολούθως οι παρακάτω.

A. Εγκαταστάσεις logistics (warehousing): Ο όρος “Warehousing” εκφράζει μια διαδικασία κατά την οποία γίνεται η αποθήκευση των προϊόντων (πρώτες ύλες, συμπληρωματικά τελικά, τελικά προϊόντα κ.α.) στις εγκαταστάσεις αποθήκευσης (αποθήκες) (Κανάκη, 2002).

B. Δίκτυα διανομής (με πίνακες, διαγράμματα ροής): Η επιχείρηση είναι ελεύθερη να διαμορφώσει το δίκτυο διανομής κατά τον τρόπο που θεωρεί ότι εξυπηρετεί περισσότερο τις ανάγκες της. Συνήθως το δίκτυο είναι έτσι οργανωμένο ώστε να καλύπτει αποτελεσματικά κάποια γεωγραφική περιοχή, ενώ δίκτυα διανομής μπορεί να λειτουργούν σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο (Περάκης, 1999).

Γ. Προγραμματισμός stock αποθήκης-λειτουργίες αποθήκης: Στον προγραμματισμό για την λειτουργία της αποθήκης πρέπει να υπολογίζονται τα εξής: i) Υποστήριξη της αποθήκευσης και της διακίνησης των επικίνδυνων υλικών και όλων των άλλων αγαθών που απαιτούν ειδική μεταχείριση, ii) επεξεργασία πολλαπλών κινήσεων αγαθών, iii) υποστήριξη απογραφής: σε ετήσια βάση διεξάγεται φυσική καταμέτρηση του πραγματικού αποθέματος, καταχωρούνται στην εφαρμογή οι ενδείξεις υπολοίπων, δημιουργούνται διορθωτικά παραστατικά αποθήκης που αποκαθιστούν τις ορθές-σύμφωνες με την πραγματικότητα- μηχανογραφικές ενδείξεις, iv) υποστήριξη της χρήσης των συστημάτων ραβδωτού κώδικα (bar code scanners), της τεχνολογίας συχνοτήτων (Radio Frequency) και αυτοματοποιημένων συστημάτων περονοφόρων για όλες τις κινήσεις των αποθεμάτων μέσω αυτοματοποιημένης διασύνδεσης για τον έλεγχο της αποθήκης, v) Δημιουργία περιοχών συλλογής και περιοχών παραγωγής με αυτόματο και συνεχή ανεφοδιασμό (π.χ. Kanban³ ή ανεφοδιασμό σε συγκεκριμένο όριο) (Φιτσιλής, 2012).

Δ. Σχετική νομοθεσία, θεσμικό πλαίσιο: Στο νομοθετικό πλαίσιο για τις αποθήκες, περιλαμβάνονται γενικοί κανόνες λειτουργίας και επιπλέον κανονισμοί αναλόγως το εμπόρευμα, την τοποθεσία κ.α. Ένα παράδειγμα είναι η αποθήκη να χωρίζεται με προστατευτικό τοίχο πυρασφάλειας ή επιπλέον κανονισμοί σε περίπτωση που το εμπόρευμα είναι από εύφλεκτο υλικό.

³ Είναι ένα εργαλείο που βασική του ιδιότητα είναι να περιορίσει την εργασία που είναι σε εξέλιξη. Σε γενικές γραμμές θέτουμε ένα όριο ανά στήλη-στάδιο ροής εργασιών (πηγή: kanbantool.com).

Ε. Συστήματα σχεδιασμού: Ένα σύστημα σχεδιασμού θα μπορούσε να περιλαμβάνει τις εισροές, εκροές, τις ροές υλικών και τις ροές πληροφοριών. Στις εισροές θα μπορούσαμε να έχουμε τους φυσικούς, ανθρώπινους, οικονομικούς και πληροφοριακούς πόρους ενώ στις εκροές το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, η ευελιξία χρόνου, η προσαρμοστικότητα και το βεβαίως το κέρδος. Οι ροές λοιπόν θα είναι ανάμεσα στις προμήθειες, στην παραγωγική διαδικασία, στη διανομή και τους πελάτες (Σαρτζετάκη, 2013).

ΣΤ. Έλεγχος αποθεμάτων: Η διαχείριση αποθεμάτων (Inventory Management) περιγράφει πως κυκλοφορούν τα προϊόντα εντός και εκτός μιας επιχείρησης. Η διαχείριση αποθήκης (warehouse management) περιλαμβάνει διαδικασίες που επιτρέπουν την διαχείριση των υλικών στο φυσικό χώρο αποθήκευσης τους και είναι ιδιαίτερα χρήσιμη σε επιχειρήσεις που έχουν μεγάλες ποσότητες ακριβών αποθεμάτων. Μειονεκτήματα διατήρησης υψηλών αποθεμάτων: αυξάνει το κόστος, επιπλέον κόστος διαχείρισης αποθεμάτων, δυσκολότερος ο έλεγχος. Πλεονεκτήματα: υποκρύπτει τα προβλήματα παραγωγής, βελτιώνει την ταχύτητα εξυπηρέτησης πελατών.

Ζ. Ζήτηση αγοράς: Η ζήτηση των υπηρεσιών καθορίζεται από την ποιότητα, την τιμή, την εμπιστοσύνη, ταχύτητα ροών, εγγύηση της εταιρίας.

Πάντως στους βασικούς τομείς του κλάδου λογίζονται οι μεταφορές, η διαχείριση της αποθήκης, οι τεχνολογικές καινοτομίες αλλά και η συνολική λειτουργία μιας επιχείρησης του κλάδου που θα αναλύσουμε παρακάτω.

1.2.2 Μεταφορές - Η Βιομηχανία των Μεταφορικών Μέσων

Η βιομηχανία των μεταφορικών μέσων αποτελεί μια τάχιστα αναπτυσσόμενη βιομηχανία διεθνώς. Αιτία αποτελεί η επένδυση στην καινοτομία και στην παραγωγή νέων μεταφορικών μέσων και νέων τρόπων μεταφοράς. Οι παράγοντες που επηρεάζουν αυτή την παραγωγή είναι: α) να είναι ασφαλέστερα, β) μεγαλύτερης χωρητικότητας φορτίου, γ) χαμηλότερης κατανάλωσης, δ) και μεγαλύτερης

ταχύτητας. Άρα οι μεταβλητές της μεταφοράς είναι ο χρόνος, η χωρητικότητα, η ζήτηση, ο συγχρονισμός, η διαχείριση καναλιών και το κόστος-ρευστότητα (π.χ. Cross – Docking) και τέλος είναι η ασφάλεια και η αξιοπιστία.

Έπειτα, βασικό στον τομέα των μεταφορών είναι η ανάπτυξη των υποδομών τους. Παρόλα αυτά είναι κατανοητό ότι μόνες τους οι υποδομές δεν μπορούν να βοηθήσουν αν δεν αξιοποιηθούν με κατάλληλο τρόπο. Γι' αυτό το λόγο λοιπόν, λαμβάνουμε υπόψη τα μεταφορικά μέσα (transport modes) αλλά σε συνδυασμό πάντα με την διαχείριση τους (transport management) (Κυριαζόπουλος, 2005).

Πιο συγκεκριμένα στις οδικές μεταφορές οι επενδύσεις επικεντρώνονται στον μηχανολογικό εξοπλισμό και στα υλικά κατασκευής. Να αναφέρουμε στις οδικές μεταφορές, ότι αν και γίνονται επενδύσεις, μέχρι και σήμερα, για μεγαλύτερου μεγέθους φορτηγά, οι ανάγκες της αγοράς ζητούν οχήματα μικρότερου όγκου διανομής. Από την άλλη για το σιδηροδρομικό δίκτυο, η ανάπτυξη του κινείται οριζόμενη κυρίως από τον ανταγωνισμό με τις αεροπορικές μεταφορές (όπως οι Ιαπωνικοί σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας⁴). Παραδείγματα ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου αξιοποιώντας τη νέα τεχνολογία είναι η μαγνητική αιώρηση⁵ (όπως τα τραίνα τύπου Maglev) όπου μπορούν να μεταφέρονται βαρύτερα βαγόνια με υψηλότερες ταχύτητες. Τέλος οι αεροπορικές μεταφορές, οι οποίες αρχικά βρήκαν εφαρμογή λόγω της στρατιωτικής αεροπορικής βιομηχανίας, εξελίσσονται μέχρι και σήμερα στην εμπορική χρήση (Κυριαζόπουλος, 2005).

Αναλυτικότερα η αλληλεξάρτηση των μεταφορικών μέσων είναι ιδιαίτερα στενή και η εξέλιξη του ενός μέσου επηρεάζει την εξέλιξη του άλλου, όπως αντίστοιχα επηρεάζονται και οι μεταφορικές υποδομές που τα υποστηρίζουν. Το ζήτημα αυτό το

⁴ Οι οποίοι σιδηρόδρομοι, μάλιστα, χαρακτηρίζονται από πολύ υψηλές ταχύτητες διαδρομής και επίσης σταθερό περιβάλλον, ανθεκτικό σε τυφώνες και σεισμούς.

⁵ Τρένο υπερσύγχρονης τεχνολογίας που κινείται με πολύ υψηλή ταχύτητα (400 ως 500 χλμ. την ώρα) αιωρούμενο, δηλαδή υψωμένο λίγο πάνω από τις ράγες του, με τη βοήθεια μαγνητικών πεδίων. Οι έρευνες για την ανάπτυξη του μαγνητικού τρένου άρχισαν στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και συνεχίστηκαν κατά τις επόμενες δεκαετίες στην Ευρώπη, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ. Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 έχουν επικρατήσει δύο κύριες παραλλαγές του που βασίζονται στην ίδια αρχή λειτουργίας, δηλαδή τη δημιουργία ενός ισχυρού μαγνητικού πεδίου που ανυψώνει και προωθεί το τρένο, και διαφέρουν στο σχεδιασμό και στις διατάξεις που δημιουργούν το πεδίο. Η κίνηση του τρένου επιτυγχάνεται με τη βοήθεια γραμμικού επαγωγικού κινητήρα, ενός τύπου ηλεκτροκινητήρα σε εξελισσόμενο στάδιο που παράγει ένα οδεύον μαγνητικό πεδίο. Η πρώτη παραλλαγή (ηλεκτρομαγνητική αιώρηση) αναπτύχθηκε στη Γερμανία από τις αρχές της δεκαετίας του 1970.

αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα οι λιμένες, οι οποίοι στις περιοχές τους συγκλίνουν το σύνολο σχεδόν των μεταφορικών μέσων όπως φορτηγά, πλοία που μεταφέρουν κοντέινερ αλλά και αεροπλάνα (π.χ. υπάρχουν λιμένες που είναι άμεσα συνδεδεμένοι και με αερολιμένες όπως το Dalia Port - Κίνα). Εντούτοις, το πλοίο είναι αυτό που επηρεάζει άμεσα τον λιμένα (και αντίστροφα). Έτσι, λοιπόν η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κυρίως μέσω του κλάδου των εμπορευματοκιβωτίων δημιουργεί αυξανόμενες απαιτήσεις στους λιμένες τόσο σε δεξιότητες και τεχνικές όσο και σε υποδομές (όπως μεγαλύτερο στόλος, σύγχρονες μαρίνες κ.α.). Συγκεκριμένα, η ναυπηγική βιομηχανία έχει επιδοθεί σε ένα ξέφρενο ρυθμό ναυπήγησης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships), των οποίων το μέγεθος συνεχώς διογκώνεται δημιουργώντας έτσι οικονομίες κλίμακας⁶.

Εξάλλου την δεκαετία του 60', μια νέα τεχνική στις μεταφορές εφαρμόστηκε, η μοναδοποίηση (utilization)⁷. Η μοναδοποίηση του φορτίου ορίζεται ως ο τρόπος με τον οποίο αποθηκεύονται τα προϊόντα, επηρεάζοντας το κόστος, την ταχύτητα και την ακρίβεια των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής (παραλαβή, τακτοποίηση, συλλογή παραγγελιών, φόρτωση, έλεγχος, απογραφές, μεταφορές κτλ.). Σημαντικότερα μέσα μοναδοποίησης φορτίου είναι η παλέτα και το εμπορευματοκιβώτιο (container). Με την χρήση του εμπορευματοκιβωτίου (με συντελεστής TEU) δόθηκε μια νέα δυναμική σε όλα τα είδη μεταφορών (κυρίως στη θαλάσσια μεταφορά ξυρού φορτίου) με παράλληλη δημιουργία συνεργιών μεταξύ των εταιριών (Μαλινδρέτος, 2016).

Σημαντικά στατιστικά στοιχεία για τον διεθνή χώρο των μεταφορών είναι τα παρακάτω. Υπολογίζεται ότι περίπου το 1% του φορτίου των μεταφορών παγκόσμια γίνεται από τις εναέριες μεταφορές με παράδειγμα την δυνατότητα για υπερατλαντικές πτήσεις χωρίς καμιά ενδιάμεση στάση. Σχετικά με τον σιδηρόδρομο έπειτα, είναι γεγονός ότι με την πάροδο του χρόνου έχει μειώσει το μειονέκτημα της ταχύτητας αλλά δεν έχει ελαττώσει την ανελαστικότητα στις αλλαγές δρομολογίων

⁶ Οικονομίες κλίμακας είναι ένας όρος των οικονομικών, που αναφέρεται στην μείωση του κόστους που επιτυγχάνει μια επιχείρηση αυξάνοντας την ποσότητα του παραγόμενου προϊόντος και χαρακτηρίζει την παραγωγή ενός οποιουδήποτε προϊόντος.

⁷ Utilization: Εκφράζει την αναλογία του διαθέσιμου χρόνου (συνήθως ως ποσοστό) προς ένα κομμάτι του εξοπλισμού ή ενός συστήματος που βρίσκεται σε λειτουργία. Φόρμουλα: ώρες λειτουργίας x 100 ÷ διαθέσιμες ώρες

και προορισμών. Η Κίνα για παράδειγμα έχει ήδη αναπτύξει 6.500 χλμ σιδηροδρομικού δικτύου γεγονός που θα δώσει ώθηση στην οικονομία και στη τεχνολογική ανάπτυξη της χώρας. Στις θαλάσσιες μεταφορές τώρα αντιστοιχεί το 90% του συνόλου των διακινούμενων αγαθών παγκοσμίως. Έχει μάλιστα υπολογιστεί ότι ημερησίως διακινούνται παραπάνω από πέντε εκατομμύρια containers ανά τον κόσμο (Μαλινδρέτος, 2016).

Αξιοσημείωτο στατιστικό για την ελληνική οικονομία, είναι ότι το 60% περίπου των φορτηγών που χρησιμοποιούνται για τις εξαγωγές και εισαγωγές της χώρας ανήκουν σε ελληνικές επιχειρήσεις, όπως επίσης και ότι το 70% των εμπορευμάτων που διακινούνται γίνεται από έλληνες διαμεταφορείς. Επιπλέον με την σταδιακή αναβάθμιση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ μετά το 2017 αναμένεται σημαντική άνοδος με τη δημιουργία του νέου εμπορευματικού κέντρου rail cargo στο Θριάσιο Πεδίο, έργο που επιδοτείται από την ΕΕ (πρόγραμμα Marco Polo) στο πλαίσιο μείωσης του οδικού μεταφορικού έργου. Παράλληλα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών η Ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία είναι πρώτη σε τονάζ εμπορική ναυτιλία στον κόσμο αντιπροσωπεύοντας το 17,1% του παγκόσμιου τονάζ πλοίων άνω των 1000 τόνων. Στην Ευρώπη η Ελληνόκτητη ναυτιλία καταλαμβάνει το ποσοστό της τάξης του 51% του τονάζ. Επίσης η Ελλάδα έχει ένα δίκτυο από 40 αεροδρόμια, όπου τα πέντε μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κερκύρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι η Ελλάδα πραγματοποιεί σημαντικές εξαγωγικές υπηρεσίες μεταφοράς και διαμεταφοράς (Μαλινδρέτος, 2016).

Εύκολα, λοιπόν, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η μεγαλύτερη πρόκληση για τις μεταφορικές εταιρίες βρίσκεται στο να είναι ακριβής στο χρόνο παράδοσης, παράλληλα το εμπόρευμα να παραδοθεί ακέραιο άρα αξιόπιστο και φυσικά με χαμηλό κόστος. Κατά συνέπεια, κοινή συνισταμένη της εφαρμοσμένης τεχνολογίας στις μεταφορές είναι η βελτίωση στη ταχύτητα και η αύξηση του μεγέθους φορτίου (Κυριαζόπουλος, 2005).

1.2.3 Αποθήκες & Αποθήκευση

1.2.3.1 Αποθήκευση και e- logistics

Η αποθήκη είναι η «καρδιά» των logistics, ή όπως είπε κάποιος θεωρητικός, “αν τα logistics ήταν χώρα, τότε σίγουρα η πρωτεύουσα της θα ήταν η αποθήκη”, υποδηλώνοντας την κομβική σημασία που έχουν οι αποθήκες και η αποθήκευση γενικά για τα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα. Αρχικά η αποθήκη αποτελούσε ένα χώρο φύλαξης των προϊόντων μιας επιχείρησης τα οποία στη συνέχεια μπορούσε να διαθέσει στην αγορά και θεωρούνταν ως αναπόφευκτα κέντρα κόστους. Μάλιστα τα πρώτα συστήματα διαχείρισης αποθηκών εμφανίστηκαν το 1975 και μπορούσαν να παρέχουν μόνο βασικές λειτουργίες όπως είναι η διαχείριση των θέσεων αποθήκευσης. Οι εργασίες που γίνονται μέσα στην αποθήκη είναι πολλές και ξεκινούν με την οργάνωση των χώρων, την επιλογή εξοπλισμού των ραφιών, τη λογιστική παρακολούθηση των αποθεμάτων και γενικά την εκτέλεση πολλών εργασιών που βοηθούν ώστε να είναι έτοιμο το τελικό προϊόν από την αποθήκη να φτάσει στους καταναλωτές. Οι εργασίες αυτές πρέπει να εκτελούνται με μεγάλη ακρίβεια και προσοχή (ποιοτικά), γρήγορα (χρόνος) και οικονομικά (κόστος), γιατί παίζουν ένα κρίσιμο ρόλο στην τελική διαμόρφωση του κόστους. Επιπλέον οι αποθήκες αναλαμβάνουν το συνδυασμό προϊόντων και την ενοποίηση των αποστολών από τα διάφορα εργοστάσια παραγωγής προς τους πελάτες, καθώς και την ανάληψη μεγάλων φορτίων από τα εργοστάσια με παραγγελίες πολλών πελατών, ενώ στη συνέχεια γίνεται η διάσπασή τους σε μικρότερα φορτία με σκοπό την διανομή τους στους τελικούς πελάτες.

Ας δούμε, όμως, πως ρέει ο χρόνος σε μια σύγχρονη αποθήκη όπου χρησιμοποιούνται οι τεχνολογίες e-logistics. Κάθε προϊόν που βρίσκεται στο ράφι της αποθήκης διαθέτει ένα μοναδικό αριθμό, ο οποίος αναπαρίσταται με μια σειρά από μαύρες γραμμές, γνωστό ως barcode. Ένας υπολογιστής μπορεί να “θυμάται” όλα τα είδη που υπάρχουν μέσα στην αποθήκη όσο τεράστια κι αν είναι και να γνωρίζει την ακριβή ποσότητα για το καθένα από αυτά, αρκεί να τον ενημερώνουμε κάθε φορά που ένα προϊόν εισέρχεται ή εξέρχεται. Η ενημέρωση αυτή γίνεται μέσω ενός

σαρωτή γραμμωτού κώδικα (scanner), ο οποίος διαβάζει "πίσω από τις γραμμές" και μεταφέρει στον υπολογιστή την πληροφορία που υπάρχει στο barcode.

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

Στο χώρο λοιπόν της αποθήκης η παρουσία των e-logistics εντοπίζεται σε συστήματα συλλογής και κτήσης δεδομένων, σε εφαρμογές λογισμικού και σε υποδομές ενσύρματων ή ασύρματων τοπικών δικτύων, μέσω των οποίων μεταφέρονται τα δεδομένα. Αυτά είναι τα συστήματα τηλεματικής, τα οποία μπορούν να συνδέονται (ασύρματα) με τα συστήματα αποθήκευσης (WMS) και μέσω εκείνων να μεταφέρονται κρίσιμα δεδομένα που αφορούν στις παραγγελίες, τους πελάτες, τα αποθέματα, τις παραδόσεις, και στη συνέχεια να αναλύονται από τα προγράμματα του είδους. Επιπλέον, είναι δυνατόν τα συστήματα της αποθήκης να βρίσκονται συνδεδεμένα με τα συστήματα των συνεργατών (λ.χ. των προμηθευτών) και κάθε φορά που υπάρχει κάποια έλλειψη στην αποθήκη, ο προμηθευτής να ενημερώνεται αυτόματα από το σύστημα και να αναπληρώνει το στοκ.

Κάποια από τα οφέλη από τα e-logistics, δηλαδή την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα είναι τα ακόλουθα:

α) Καλύτερη εκμετάλλευση των υλικών πόρων της επιχείρησης. Υλικοί πόροι θεωρούνται τα οχήματα, οι αποθηκευτικοί χώροι, ο εξοπλισμός κ.λπ. Για παράδειγμα, η χρήση ενός συστήματος τηλεματικής στα οχήματα της επιχείρησης (διαχείριση στόλου, fleet management) έχει ως αποτέλεσμα πιο οργανωμένες κινήσεις και λιγότερα δρομολόγια. Σχετικά με τον αποθηκευτικό χώρο, ένα σύστημα WMS και η

εγκατάσταση κάποιου ασυρμάτου τοπικού δικτύου έχουν ως αποτέλεσμα αφενός την αξιοποίηση κάθε σπιθαμής της αποθήκης, αφετέρου τη γρηγορότερη επιτέλεση των διαδικασιών μέσα σ' αυτήν. Λόγου χάρη, το σκάνερ διαβάζει το γραμμωτό κώδικα μιας κούτας και στέλνει αυτόματα την πληροφορία (τι περιέχει η κούτα) σε κεντρικό υπολογιστή εφοδιασμένο με σύστημα WMS, μέσω του ασύρματου τοπικού δικτύου.

β) Καλύτερη αξιοποίηση των έμψυχων πόρων της επιχείρησης. Εδώ εντάσσονται όχι μόνο οι εργαζόμενοι αλλά και οι πελάτες, οι προμηθευτές κ.λπ. Για παράδειγμα, ένα σύστημα ERP ή WMS ενημερώνει σχετικά με το ποιοι είναι οι επικερδείς πελάτες, εξασφαλίζει πολύτιμες εργατοώρες για το προσωπικό και συντελεί στην καλύτερη οργάνωση των εισερχόμενων ροών από τους προμηθευτές. Ο ενδιαφερόμενος δεν χρειάζεται πλέον να ασχολείται με τον έλεγχο του στοκ, αφού αυτό το έχει αναλάβει το ίδιο το σύστημα, η απογραφή αποθήκης γίνεται με το πάτημα ενός κουμπιού, ενώ το ίδιο απαιτείται για να μάθουμε τα έσοδα, τα έξοδα και τα κέρδη για μια ημέρα ή ένα μήνα. Συγχρόνως, γνωρίζει ποια είδη διακινούνται περισσότερο και αναλόγως διαμορφώνει τις παραγγελίες του (Ζαχαριάδης, Πετρίδης, 1998).

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

1.2.3.2 Διαχείριση Αποθεμάτων

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση είναι σκόπιμο να δοθούν οι ορισμοί μερικών βασικών εννοιών. Ο όρος ‘‘Αποθέματα’’ αναφέρεται σε οποιοδήποτε, προϊόν ή υλικό αποκτά η επιχείρηση και το αποθηκεύει για να το χρησιμοποιήσει ή για να το μεταπωλήσει σε κάποια μελλοντική στιγμή. Απ’ την άλλη μεριά, ο όρος ‘‘Απογραφή’’ περιλαμβάνει ένα κατάλογο που περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα, όλα τα είδη που βρίσκονται, κάποια δεδομένη στιγμή, στους χώρους της επιχείρησης (αποθήκη) και γίνεται συνήθως στο τέλος της οικονομικής χρήσης. Στον κατάλογο δίνεται η πλήρης

περιγραφή του είδους και αναγράφεται η ποσότητα κάθε προϊόντος που μετρήθηκε τη δεδομένη στιγμή. Τέλος ο όρος “Έλεγχος των Αποθεμάτων” περιγράφει το σύνολο των εργασιών και των διαδικασιών που εξασφαλίζουν την ύπαρξη της σωστής ποσότητας για κάθε είδος που χρησιμοποιεί ή που εμπορεύεται η επιχείρηση σε κάθε αποθήκη της. Επίσης είναι σημαντικό το απόθεμα να είναι στο σωστό σημείο, εκεί όπου και ζητείται. Είναι αδιάφορο αν κάποιο προϊόν υπάρχει στις κεντρικές αποθήκες αλλά το χρειάζονται οι περιφερειακές υπηρεσίες (Κανάκη, 2002).

Σχετικά με την διαχείριση των αποθεμάτων, υπάρχουν μια σειρά από ερωτήματα που θα μας κατευθύνουν την μελέτη μας. Για παράδειγμα αν υπάρχει ένας ακριβής αριθμός αποθηκών που χρειαζόμαστε στον κλάδο, τι προϊόντα και ποιες περιοχές θα εξυπηρετούν. Επίσης ποιο είναι το σωστό ύψος αποθεμάτων, τι και σε ποια ποσότητα θα μεταφέρουν τα μέσα όπως και ποια μεταφορικά μέσα πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Η διαδρομή που θα χρησιμοποιηθεί (λ.χ δρόμοι, λιμάνια, σύνορα) και το σχετικό κόστος της.

Παλιότερα η διαδικασία της ροής των αποθεμάτων γινόταν με τον παραδοσιακό τρόπο της χρήσης χειρογράφων, όντας αρκετά πολύπλοκη. Στη διαδικασία αυτή τα προϊόντα παραλαμβάνονταν από ένα υπάλληλο και στη συνέχεια καταγράφονταν τα στοιχεία του (μεταφοράς και συναλλαγής). Η αυτοματοποίηση της παραπάνω διαδικασίας προέκυψε σαν μία λογική πρόοδος στον τομέα της διαχείρισης των αποθεμάτων. Οι πρώτες προσπάθειες ξεκίνησαν το 1932 στο Harvard Business School, αλλά βασίζονταν στη χρήση μηχανικών συστημάτων που ήταν αρκετά πολύπλοκα και ακριβά. Τα πρώτα συστήματα διαχείρισης αποθηκών εμφανίστηκαν το 1975 και μπορούσαν να παρέχουν μόνο βασικές λειτουργίες όπως είναι η διαχείριση των θέσεων αποθήκευσης (Christopher, 1999). Σήμερα η διαχείριση των αποθεμάτων έχει απλοποιηθεί από συστήματα διαχείρισης αποθήκης όπως το WMS σε συνδυασμό με τις ετικέτες ραδιοσυχνότητας (RFID) και προγράμματα όπως το Telnet που βασίζεται στην αρχιτεκτονική client/server. Γενικά η διαχείριση αποθεμάτων ασχολείται με τις διαδικασίες αποθήκευσης, με την επιλογή τρόπου αποθήκευσης, με την επιλογή τοποθεσίας, σχεδίασης αποθήκης, βασική και λεπτομερή χωροθέτηση, επιλογή μονάδας φορτίου, συστήματα αποθήκευσης, συστήματα ενδο-διακίνησης και

πληροφοριακά συστήματα αποθηκών, κύρια αποθήκευση, εκτέλεση παραγγελιών κ.α. (Φωλίνας, 2014).

Πέντε είναι οι βασικοί λόγοι που κάνουν τα αποθέματα τόσο σημαντικά για μια επιχείρηση:

- Τα αποθέματα χρειάζονται ώστε μια επιχείρηση να δημιουργήσει τις οικονομίες κλίμακας στις αγορές, στις μεταφορές και στην παραγωγή. Εδώ το κόστος διατήρησης αποθεμάτων πρέπει να συγκριθεί με την μείωση του κόστους παραγωγής. Όταν ένα εργοστάσιο λειτουργεί κοντά στην πλήρη δυνατότητα του για παραγωγή, οι πολλές διαφοροποιήσεις στην παραγωγή θα προκαλέσει μείωση στα κέρδη επειδή θα υπάρχουν περιπτώσεις που δεν θα καλύπτεται η ζήτηση
- Ισορροπία προσφοράς και ζήτησης. Η εποχικότητα της προσφοράς (ανάγκης εφοδιασμού) και της ζήτησης, ίσως κάνουν αναγκαίο για μια επιχείρηση να διατηρεί αποθέματα. Η απόφαση διατήρησης μια σταθερής παραγωγικής δυνατότητας και μόνιμου προσωπικού σε όλη την διάρκεια του έτους δημιουργεί μεγάλα αποθέματα, αλλά το συνολικό κόστος στην επιχείρηση είναι χαμηλότερο.
- Εξειδίκευση. Τα αποθέματα επιτρέπουν σε ένα εργοστάσιο να εξειδικεύεται στα προϊόντα που κατασκευάζει. Το κόστος διαχείρισης αποθεμάτων καλύπτεται από τις οικονομίες που δημιουργούνται από την μείωση κόστους μεταφοράς και από την αύξηση της παραγωγής.
- Προστασία από τις αβεβαιότητες. Τα αποθέματα ημικατεργασμένων προϊόντων προστατεύουν από έκτατα περιστατικά (π.χ. βλάβες του εξοπλισμού). Επίσης σε έκτακτες ζητήσεις, για να μην υπάρχει συχνά έλλειψη υπάρχουν τα αποθέματα έτοιμων προϊόντων.
- Τα αποθέματα σαν ρυθμιστής. Τα αποθέματα διατηρούνται σε όλο το κανάλι διανομής, για να λειτουργούν σαν ρυθμιστής των εξής σχέσεων: α) προμηθευτή-προμηθειών, β) προμηθειών-παραγωγής, γ) παραγωγής-marketing, δ) marketing-διανομής, ε) διανομής-εμπόρων, ζ) εμπόρων-πελάτη/χρήστη.

Βέβαια στον τομέα των αποφάσεων, για να λάβουμε απόφαση σχετικά με τις προμήθειες χρειάζεται να εξετάσουμε τις μεθόδους λειτουργίας της επιχείρησης - του κλάδου - των ροών, το στρατηγικό σχέδιο της επιχείρησης - του κλάδου - του κράτους - της περιφέρειας, επίσης παράγοντες όπως το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον δράσεων, τα προβλήματα και τους κινδύνους, το κόστος διακίνησης - συντήρησης κ.α..

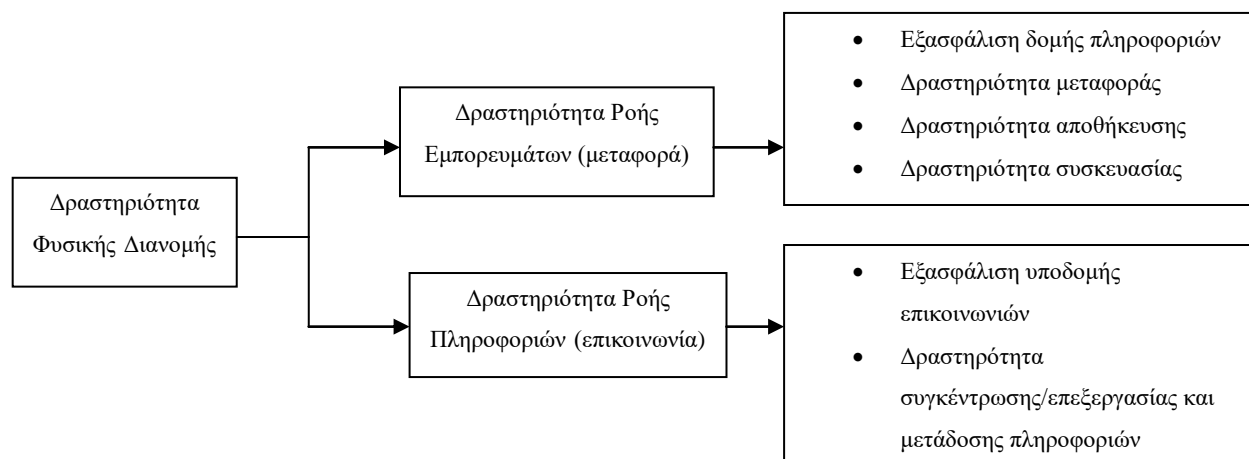
1.2.3.3 Διανομή - Αποστολές

Η διανομή περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται αφενός με την τροφοδοσία της αγοράς, δηλαδή τη ροή των προϊόντων από τους παραγωγούς προς τα σημεία πώλησης και αφετέρου στη διευκόλυνση των τελικών καταναλωτών για αγορές από τα σημεία πώλησης. Γίνεται από τους μηχανισμούς ανεφοδιασμού, που είναι ως επί το πλείστον τα μέσα μεταφοράς, δηλαδή τα οδικά μέσα, ο σιδηρόδρομος, τα πλοία και τα αεροπλάνα. Μέσω καναλιών ή αλλιώς δικτύων, στόχο έχει την έγκαιρη παράδοση των σωστών προϊόντων, στο σωστό χρόνο και τόπο. Τα δίκτυα (channels) logistics διαχειρίζονται την φυσική ροή του προϊόντος (Johnson, Wood, Wardlow, Murphy, 1999). Ένα δίκτυο διανομής που είναι ορθά σχεδιασμένο έχει την δυνατότητα να ικανοποιεί ακόμη και έκτακτες ανάγκες των πελατών, επιστροφές ελαττωματικών προϊόντων και την αντικατάσταση τους σε κατάλληλο χρόνο. Επεξηγηματικά αποτελούν τις αρτηρίες μιας επιχείρησης για την συνεχή και επιτυχημένη τροφοδοσία της αγοράς με καταναλωτικά προϊόντα και έχουν αποκτήσει μεγάλη βαρύτητα για την επιβίωση της επιχείρησης και την κερδοφορία της. Τα δίκτυα διανομής του προϊόντος αποτελούνται από εκείνες τις επιχειρήσεις οι οποίες μεσολαβούν στην πώληση του προϊόντος της επιχείρησης (π.χ. μεσίτες, αντιπρόσωποι κ.λπ.) και εκείνες που αγοράζουν το προϊόν της επιχείρησης προς μεταπώληση (π.χ. χονδρέμποροι, λιανέμποροι κ.λπ.) (Σαρτζετάκη, 2013).

Αξίζει να αναφέρουμε ότι οι συνεργαζόμενες εταιρείες μεταφορών και διαχείρισης αποθεμάτων (3PL:Third party logistics) με οικονομικά αποδοτικότερο τρόπο μέσω οικονομικών κλίμακας να συνδυάζουν τις μεταφορές για περισσότερες επιχειρήσεις, μειώνοντας έτσι το κόστος που αναλογεί σε κάθε επιχείρηση ανά διακινούμενο προϊόν. Παραδείγματος χάριν η Ελλάδα έχει ένα πολύπλοκο δίκτυο logistics που την

χαρακτηρίζει εξαιτίας μορφολογίας του εδάφους (νησιά, Πίνδος κλπ). Συγκεκριμένα τα νησιά, όπου είναι μικροί προορισμοί άρα τοπική διανομή, συνεργασία με τοπικά πρακτορεία διανομών ώστε να γίνει πιο αποτελεσματικό το δίκτυο.

Διαγραμμα 3: Ροές διανομής



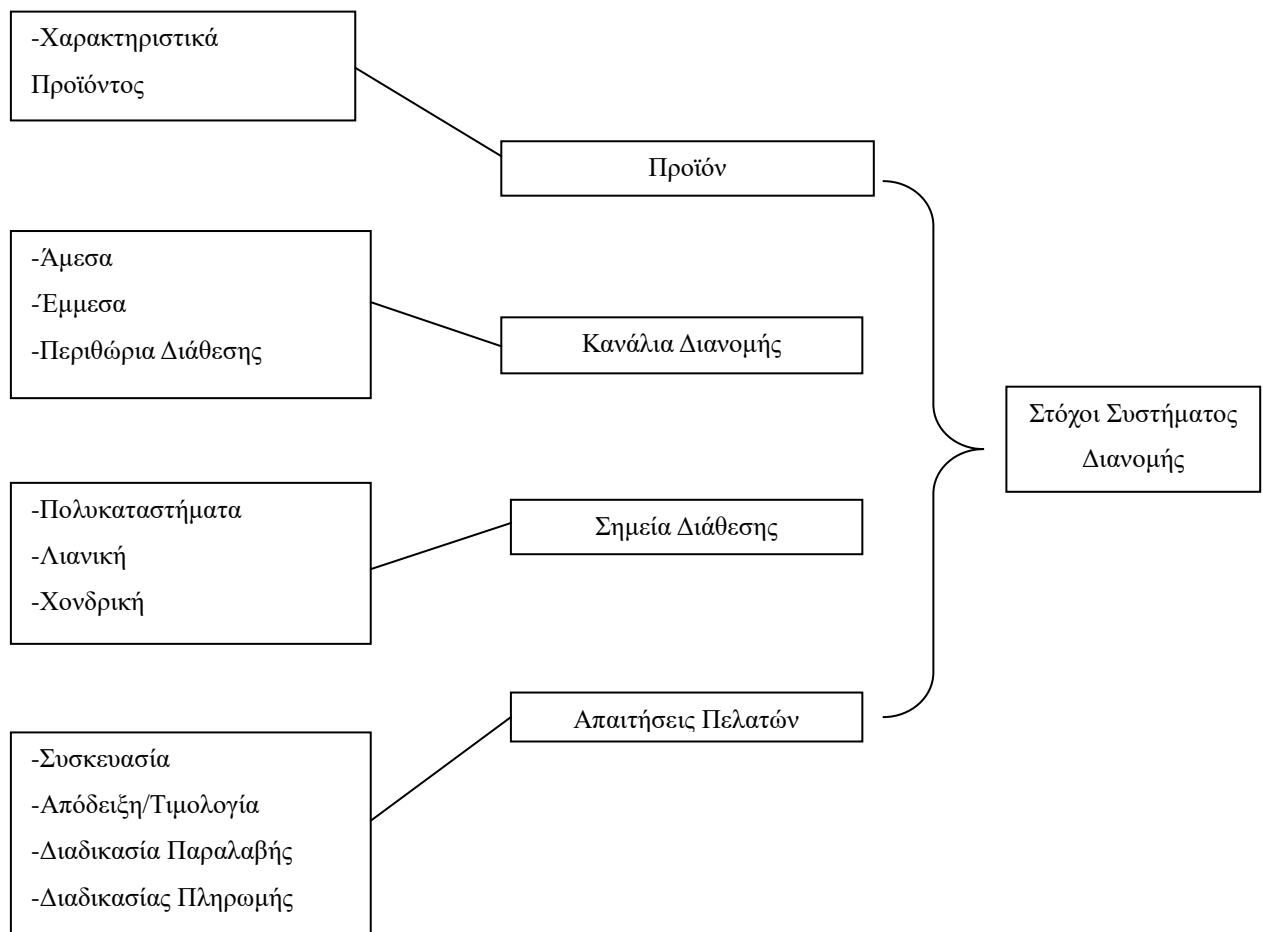
Βέβαια η επιχείρηση που δραστηριοποιείται σε διεθνείς αγορές αντιμετωπίζει διαφορετικές εναλλακτικές επιλογές δικτύων διάθεσης και φυσικής διανομής και θα πρέπει να επιλέξει εκείνες που εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα των πωληθέντων προϊόντων στον κατάλληλο χρόνο, στον κατάλληλο τόπο και με την κατάλληλη παροχή υπηρεσιών. Αυτές μάλιστα οι δραστηριότητες διέπονται έντονα και άμεσα από τον προσανατολισμό στις ανάγκες και τις επιθυμίες των καταναλωτών στις διάφορες αγορές. Με άλλα λόγια, τα δίκτυα διανομής που θα επιλεγούν θα πρέπει να εξασφαλίζουν στην επιχείρηση μεταξύ των άλλων και τα ακόλουθα: α) την έγκυρη και έγκαιρη πληροφόρηση για την αγορά, β) την προώθηση των προϊόντων και υπηρεσιών, γ) τις επαφές και τη διαπραγμάτευση με τοπικούς αγοραστές, δ) την αποθήκευση και φυσική διανομή των προϊόντων, ε) τη συλλογή, επεξεργασία και διαβίβαση παραγγελιών, στ) την ανάληψη κινδύνου, ζ) τις χρηματοοικονομικές λειτουργίες και η) την πληρωμή των προϊόντων και υπηρεσιών.

Σχετικές με την ποσοτική διάσταση της διανομής είναι και οι έννοιες εντατική, επιλεκτική και αποκλειστική διανομή, οι οποίες αποτελούν αποφάσεις αναφορικά με

το εύρος του δικτύου διανομής (channel breadth) και οι οποίες ονομάζονται και στρατηγικές κάλυψης της αγοράς.

Μια ακόμα διάκριση είναι ο όρος εντατική διανομή (intensive distribution) που ονομάζεται η χρησιμοποίηση όσο το δυνατόν περισσότερων σημείων πώλησης για τη διάθεση του προϊόντος της επιχείρησης. Οι παράγοντες που οδηγούν στη χρησιμοποίηση μιας στρατηγικής εντατικής διανομής είναι η χαμηλή τιμή του προϊόντος, οι συχνές μειώσεις στην τιμή του, η μικρή προσήλωση στη μάρκα και στην τεχνική πολυπλοκότητα του προϊόντος και η μη ύπαρξη απαίτησης για εξυπηρέτηση του πελάτη μετά την πώληση (Δεληδημήτρη, Σεπτέμβριος 2010). Καθώς μια εταιρία αυξάνει την παραγωγή της (και κινείται σε διεθνή επίπεδα) προχωράει και στην κεντρική διαχείριση της διανομής των προϊόντων της.

Διάγραμμα 4: Σύστημα διανομής



Ας δούμε τώρα κάποια χαρακτηριστικά των αποστολών. Μια επιχείρηση είτε είναι παραγωγός (δηλαδή παράγει ή εμπορεύεται το προϊόν), είτε μεταφορέας (είτε διαμεταφορέας) στο εμπορικό του τμήμα υπολογίζει τον τρόπο αποστολής. Η διάκριση που κάνει λοιπόν, η οποία γίνεται ανάλογα τον **χρόνο παράδοσης**, τον **όγκο** του φορτίου και την **τιμή**, είναι σε παραδοσιακές αποστολές και σε άμεσες αποστολές. Στις παραδοσιακές αποστολές έχουμε μεγάλες παρτίδες αποστολών σε τακτά χρονικά διαστήματα (όχι σε καθημερινή βάση) σε χαμηλή τιμή και κόστος που χρειάζεται σχετικά αρκετά δικαιολογητικά και ολόκληρα φορτηγά, κοντέινερ κ.τ.λ. Στον αντίποδα οι γρήγορες αποστολές (γνωστές και ως Just In Time delivery) οι οποίες αναφέρονται κατά βάση στις μικρές παρτίδες, σε συνεχείς παραδόσεις και επιλέγουν προμηθευτή για μακρά διάρκεια. Όσον αφορά την αιτιολογούμενη τιμή είναι μεγαλύτερη από τις μεγάλες παραδόσεις, τα δικαιολογητικά της αποστολής είναι ελάχιστα, ενώ για την συσκευασία του φορτίου χρησιμοποιούνται μικρά φορτηγά, μικρά κοντέινερ κ.τ.λ. Η αξιολόγηση βέβαια γίνεται βάση της ποιότητας της υπηρεσίας, του χρόνου παράδοσης και της σχέσης κόστους/τιμής.

Δύο σύγχρονες τάσεις στις διεθνείς και εθνικές μεταφορές είναι η χρήση του Groupage και του Cross-Docking. Μπορούν να λειτουργήσουν αυτόνομα σαν μέθοδοι στις μεταφορές, αλλά η ταυτόχρονη χρήση τους επιτυγχάνει τη μέγιστη εξοικονόμηση κομίστρων και μεταφορικού κοστολογίου για τις εταιρείες. Σχετικά με τις δύο έννοιες, αρχικά το Groupage (γκρουπάζ) είναι η πρακτικής συλλογής εμπορευμάτων από διαφορετικούς αποστολείς (συνδυαστικά) για την φόρτωση τους προς ένα συγκεκριμένο σημείο. Η μαζική αποστολή αποτελεί τον πλέον οικονομικό και ενδεδειγμένο τρόπο για να αποφευχθούν άσκοπα μεταφορικά κόστη. Ενώ το Cross – Docking (κρος-ντόκινγκ) είναι μια υπηρεσία όπου συσσωρευμένα φορτία σε αποθήκες ή φορτηγά διαμοιράζονται απευθείας σε εξερχόμενα φορτηγά, με ελάχιστη ή καμία αποθήκευση στο μεταξύ. Αυτό γίνεται για να επιδεχθεί η στοχευόμενη μεταφορά σε μέσο που θα κινηθεί σε συγκεκριμένο προορισμό.

Επίσης παρέχονται υπηρεσίες (όπως express, economy, standard, saver) που μπορεί να συνδυάζουν το χαμηλό κόστος με τον χρόνο παράδοσης. Έχει παρατηρηθεί, όσον

αφορά κυρίως τις αποστολές εντός Ευρώπης, ότι η υπηρεσία με τον χαμηλότερο χρόνο παράδοσης συνήθως ανεβάζει το κόστος και το αντίστροφο (Johnson, Wood, Wardlow & Murphy, 1998). Όλα τα παραπάνω καθιστούν την διανομή καίριας σημασίας για την διεκπεραίωση της παραγγελίας.

1.2.4 Τεχνολογίες & μοντέλα logistics

1.2.4.1 Τεχνολογίες logistics

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούμε στην εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών στην αποθήκευση και περαιτέρω στην αυτοματοποίηση σύγχρονων αποθηκών. Σε αυτόν τον τομέα συμβάλλουν σημαντικά και οι τεχνολογίες ασύρματης δικτύωσης. Αρχικά θα αναφέρουμε τα προγράμματα διαχείρισης της ροής των logistics. Η λειτουργία δηλαδή ενός προγράμματος διαχειρίζεται είτε μια παραγγελία, είτε τα αποθέματα προϊόντος, είτε την αποστολή/εξαγωγή, είτε την τιμολόγηση, είτε τον συνδυασμό αυτών των τομέων. Γενικά ο σκοπός του λογισμικού είναι η βελτίωση του προγραμματισμού των προμηθειών και των αποστολών σε πραγματικό χρόνο.

Αναλυτικότερα, τα συστήματα πληροφορικής είναι εξειδικευμένες εφαρμογές λογισμικού, που αναλαμβάνουν να εξυπηρετήσουν το σύνολο των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι πιο γνωστές είναι τα συστήματα επιχειρηματικού σχεδιασμού (κυρίως το Enterprise Resource Planning - ERP και το Advance Planning and Scheduling Systems - APS) και τα πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Execution - SCE). Η συνηθέστερη μορφή των συστημάτων SCE είναι τα προγράμματα διαχείρισης αποθηκών (Warehouse Management System - WMS και το Manufacturing Resource Planning - MRP), τα οποία εν πολλής ταυτίζονται ή συνδέονται (μέσω 'γέφυρας') με τα συστήματα SCE.

Μάλιστα οι λειτουργίες των προγράμματος ERP και APS είναι παραπλήσιες και οι εφαρμογές τους συμβάλλουν στα κάτωθι:

- Στρατηγικός και μακροπρόθεσμος σχεδιασμός
- Σχεδιασμός δικτύου εφοδιαστικής αλυσίδας
- Προγραμματισμός ζήτησης και προβλέψεις
- Σχεδιασμός παραγωγής και πωλήσεων
- Σχεδιασμός αποθεμάτων
- Σχεδιασμός εφοδιαστικής αλυσίδας
- Προγραμματισμός παραγωγής
- Προγραμματισμός διανομής
- Προγραμματισμός Μεταφορών
- Χρονικός προγραμματισμός παραγωγής
- Χρονικός προγραμματισμός αποστολών

Από την άλλη πλευρά, ένα σύστημα διαχείρισης αποθήκης (όπως το WMS) είναι μια εφαρμογή λογισμικού, σχεδιασμένη να υποστηρίζει την διοίκηση της αποθήκης, την διανομή και βεβαίως το προσωπικό της αποθήκης. Συγκεκριμένα μπορούν να διευκολύνουν στην καθημερινή διαχείριση, σχεδιασμό, οργάνωση, στελέχωση, διοίκηση και έλεγχο της χρήσης των διαθέσιμων πόρων. Επίσης διαχειρίζεται την κυκλοφορία και την αποθήκευση των υλικών μέσα και έξω από μια αποθήκη, ενώ υποστηρίζει το προσωπικό κατά την εκτέλεση των υλικών μετακίνησης και αποθήκευσης γύρω από μια αποθήκη.

Επίσης στον τομέα αυτό εφαρμόζονται οι λεγόμενες τεχνολογίες αναγνώρισης και κτήσης δεδομένων, οι οποίες είναι εξειδικευμένες τεχνολογικές υποδομές (hardware και software) που συλλέγουν την πληροφορία τη στιγμή της δημιουργίας της. Αυτό γίνεται σε πολλά τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας, λ.χ. μέσα στην αποθήκη όταν γίνεται μια παραλαβή εμπορεύματος από τον προμηθευτή μέσω τερματικού χειρός στο πρόγραμμα (π.χ. WMS) και στη συνέχεια μεταβιβάζουν για επεξεργασία. Τέτοιες υποδομές είναι τα φορητά τερματικά χειρός (scanner), τα τερματικά οχημάτων (όπως το VMC), οι τεχνολογικές λύσεις Αυτόματης Αναγνώρισης και Κτήσης Δεδομένων (Automatic Identification and Data Capture - AIDC), στις οποίες ανήκουν ο γραμμωτός κώδικας (barcode), οι "έξυπνες" κάρτες (πλαστικές κάρτες τύπου PVC), τα συστήματα αναγνώρισης χαρακτήρων και οι εφαρμογές ασύρματης αναγνώρισης

που είναι ευρύτερα γνωστές με το ακρωνύμιο RFID (Radio Frequency IDentification).

Ας δούμε παρακάτω τα οφέλη από τις καινοτόμες λύσεις που έχουν εφαρμόζονται σήμερα στον κλάδο:

- Απλότητα λύσης (Lean Logistics)⁸ για την ταχύτερη η ροή των προϊόντων
- Κατάργηση Μηχανημάτων συλλογής εμπορεύματος (όπως είναι τα scanner)
- Μεγιστοποίηση Παραγωγικότητας στη συλλογή εμπορεύματος (picking)
- Ασφάλεια Εργασίας λόγω απαλοιφής επικίνδυνων μηχανημάτων
- Μείωση Νεκρού και Σταθερού Χρόνου picking
- Τυποποίηση Διαδικασίας Τροφοδοσίας (π.χ. με μεγιστοποίηση της τιμής FIFO⁹)
- Διαχείριση & Τροφοδοσία επιστρεφόμενων υλικών (reverse logistics) με μηδενικό κόστος
- Παράλληλη & Ταυτόχρονη Χρήση του ίδιου αυτόματου συστήματος (π.χ. E-TOW¹⁰) για τη διαχείριση α) απορριμμάτων από προϊόντα που κατασκευάζονται από ανακυκλωμένα ή ανακατασκευασμένα υλικά (Green Logistics) και β) επιστρεφόμενων κατάλληλων-ακατάλληλων προϊόντων
- Τροφοδοσία Εμπορευσίμων Επιστρεφόμενων σε θέσεις picking με μηδενικό κόστος
- Επεκτασιμότητα του αυτόματου συστήματος
- Μετατροπή των Διαδικασιών picking, επιστροφών, ανακυκλούμενων και κενών στη Γραμμή Παραγωγής

⁸Lean Logistics, με απλά λόγια, μπορεί να περιγραφεί ως ένας τρόπος για να αναγνωρίσουμε και να εξαλείψουμε τις σπάταλες δραστηριότητες από την αλυσίδα εφοδιασμού προκειμένου να αυξηθεί και γίνει ταχύτερη η ροή των προϊόντων. Περιλαμβάνει ένα σταθερό κύκλο που αναζητεί την βελτιστοποίηση με την εξάλειψη των αποβλήτων και τη μεγιστοποίηση της αξίας του προϊόντος.

⁹Μέθοδος Αποτίμησης FIFO (First in, First out) είναι μια λογιστική μέθοδος προσδιορισμού του κόστους πωληθέντων και της αξίας των αποθεμάτων σε μια επιχείρηση. Σύμφωνα με τη μέθοδο FIFO, το απόθεμα μιας εταιρείας αποτιμάται με βάση την υπόθεση ότι τα πρώτα εμπορεύματα που αγοράστηκαν είναι και τα πρώτα που θα πωληθούν.

¹⁰E-TOW: πρόκειται ουσιαστικά για μια ενδοδαπέδια αλυσίδα μεταφοράς φορτίων για την ενδοδιακίνηση και κατανομή τους εντός της αποθήκης.

1.2.4.2 Μοντέλο Outsourcing

Θα αποτελούσε παράλειψη να μην αναφέρουμε και να μην τονίσουμε το καινοτόμο και αναπτυσσόμενο μοντέλο του Outsourcing (με εξωτερική ανάθεση). Μάλιστα η ολοκληρωμένη έννοια του Outsourcing εξελίχθηκε κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Ο όρος Outsourcing αναφέρετε στη διαδικασία προσδιορισμού του πώς και πού να προμηθεύονται τα βιομηχανικά προϊόντα και τις πρώτες ύλες μια επιχείρηση. Γενικότερα η ανάθεση συγκεκριμένων διαδικασιών (οικονομικές υπηρεσίες και εργασίες) μιας επιχείρησης σε εξωτερικό συνεργάτη χαρακτηρίζεται ως Outsourcing. Η υιοθέτηση του outsourcing επιτρέπει στην επιχείρηση να εξοικονομήσει σημαντικά κεφάλαια, γιατί αποφεύγει την αγορά υλικού (hardware) και λογισμικού (software), όπως επίσης αποφεύγει τις δαπάνες για τη δημιουργία και τη στελέχωση τμημάτων που θα διαχειρίζονται το hardware και το software. Οπότε ο σκοπός είναι η επίτευξη της μέγιστης δυνατής απόδοσης των διαθέσιμων πόρων και γνώσεων της επιχείρησης στο κύριο αντικείμενο της (Σαρτζετάκη 2013).

Πολλά νέα στοιχεία έχουν υιοθετηθεί στα συστήματα outsourcing. Μια εξήγηση για τις αλλαγές στις δραστηριότητες outsourcing είναι η πρωτοφανής επιτυχία των ιαπωνικών εταιρειών στην παγκόσμια αγορά κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό, στην ανώτερη δομή των συστημάτων παραγωγής τους. Επιπροσθέτως ένα μοναδικό χαρακτηριστικό αυτής της δομής είναι η πυραμίδα του “προμηθευτή” με πολλαπλές στρώσεις. Η πυραμίδα “προμηθευτής” είναι το σύστημα των βαθμίδων προμηθευτή που απαιτούνται για την παραγωγή τελικού προϊόντος. Η ανώτατη βαθμίδα της πυραμίδας είναι η τελική (τελικό προϊόν) μονάδα συναρμολόγησης που εξυπηρετεί τον τελικό χρήστη των πελατών. Κάθε βαθμίδα της πυραμίδας τροφοδοτεί προϊόν/υλικό στην επόμενη υψηλότερη βαθμίδα. Χρησιμοποιώντας αυτή την προσέγγιση, οι εταιρείες (όπως οι ιαπωνικές) παράγουν συνήθως προϊόντα με υψηλή περιεκτικότητα σε εξωτερική ανάθεση υλικών. Ως αποτέλεσμα, τα λειτουργικά τους συστήματα είναι σταθερά, αλλά ευέλικτα, καινοτόμα, και αποτελεσματικά τόσο από άποψη κόστους όσο και διοίκησης.

Πίνακας 1: Μοντέλα συνεργασίας επιχείρησης – προμηθευτών

<i>Παραδοσιακό Μοντέλο</i>	<i>Συνεταιρισμός Προμηθευτών</i>
<i>Κύρια έμφαση στην τιμή</i>	<i>Πολλαπλά κριτήρια</i>
<i>Βραχυπρόθεσμες επαφές</i>	<i>Μακροπρόθεσμες επαφές</i>
<i>Αξιολόγηση από τις προσφορές</i>	<i>εκτενής και εντατική αξιολόγηση</i>
<i>Πολλοί προμηθευτές</i>	<i>Επιλεγμένοι προμηθευτές</i>
<i>Τα Οφέλη βελτίωσης μοιράζονται με βάση τη σχετική εξουσία</i>	<i>Βελτιωτικά οφέλη μοιράζονται πιο δίκαια</i>
<i>Βελτίωση σε διακριτά χρονικά διαστήματα</i>	<i>Η συνεχής βελτίωση είναι αναγκαία</i>
<i>Τα προβλήματα είναι ευθύνη των προμηθευτών για τα διορθώσουν</i>	<i>Τα προβλήματα λύνονται με συνεργασία</i>
<i>Σαφής οριοθέτηση της ευθύνης των επιχειρήσεων</i>	<i>Κάθετη οριοθέτηση των επιχειρήσεων</i>
<i>Πληροφορίες είναι ιδιόκτητες</i>	<i>Πληροφορίες κοινές σε όλους</i>

Οι αιτίες που οι επιχειρήσεις διαλέγουν την εξωτερική ανάθεση για την βιομηχανική κατασκευή ή αλλιώς παραγωγή είναι πολλές. Όπως για παράδειγμα πολλοί βιομηχανικοί κατασκευαστές υιοθετούν την ανάθεση της κατασκευής σε τρίτους, περιορίζοντας κατά πολύ το ποσοστό των υλικών που κατασκευάζουν οι ίδιοι. Ένα κλασικό παράδειγμα είναι η Dell Computers, στην οποία δεν ανήκει ούτε ένα εργοστάσιο παραγωγής. Το 1994 η Dell είχε 2,9\$ δις ετήσια έσοδα με μόνο 60\$ εκατομμύρια σε πάγια κεφάλαια. Έβγαζε 50\$ σε πωλήσεις για κάθε δολάριο που επένδυε σε εξοπλισμό και παραγωγή. Η IBM, στον αντίποδα, είχε περίπου έσοδα 3,5\$ για κάθε δολάριο που επένδυε σε εξοπλισμό.

Τέλος, έρευνα από το Outsourcing Institute¹¹ (1995) καθορίζει τους πέντε λόγους στρατηγικής και τακτικής αντίστοιχα ενός συστήματος outsourcing.

A) Οι πέντε λόγοι στρατηγικής είναι οι εξής:

- 1.Βελτίωση επιχειρηματικών στόχων
- 2.Η πρόσβαση σε παγκόσμιες δυνατότητες/ικανότητες
- 3.Επιτάχυνση του ανασχεδιασμού του οφέλους
- 4.Κατανομή κινδύνων
- 5.Ελεύθεροι πόροι για άλλους σκοπούς

B) Ενώ οι πέντε λόγοι τακτικής είναι οι εξής:

- 1.Έλεγχος και μείωση του λειτουργικού κόστους
 - 2.Διαθεσιμότητα των κεφαλαίων
 - 3.Διάχυση μετρητών
 - 4.Αποταμίευση για έλλειψη εσωτερικών πόρων
 - 5.Η βελτίωση της οργάνωσης των προβληματικών λειτουργιών
- (Global Operations and Logistics 1998, Σελ148-150)

1.2.5 Θεσμικό πλαίσιο

Η πολυπλοκότητα του νομοθετικού πλαισίου στην Ελλάδα, καθώς και ο μη καθορισμός του πλαισίου λειτουργίας του κλάδου των logistics, δημιουργεί εμπόδια στην απόλυτη συμμόρφωση του με αυτό καθώς και στη συνεχή παρακολούθηση του. Σήμερα, αναφορικά με τις δραστηριότητες και τη σύσταση εταιρειών και εγκαταστάσεων logistics, υπάρχει ένα σύνθετο νομοθετικό πλέγμα, του οποίου η αδιάκοπη βελτίωση θεωρείται απαραίτητη, έτσι ώστε να αποσαφηνιστεί πλήρως το πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου.

Επιπρόσθετα, πέρα από την ανάγκη του κλάδου για περαιτέρω βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου, η Ελλάδα, ως κράτος-μέλος της ΕΕ είναι υποχρεωμένη να

¹¹ Το Ινστιτούτο Outsourcing ιδρύθηκε το 1993 και είναι μια αμερόληπτη επαγγελματική ένωση αφιερωμένη αποκλειστικά στην εξωτερική ανάθεση (outsourcing), την παροχή πληροφοριών, την έρευνα, τις ευκαιρίες δικτύωσης και εξατομικευμένες υπηρεσίες outsourcing και λύσεων για τον κλάδο.

συμμορφώνεται με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, καθώς και να εναρμονίζει την εθνική νομοθεσία της με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς. Οπότε στο πλαίσιο της δράσης για βελτίωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου εμπίπτει η εναρμόνιση του με το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία της αγοράς logistics στην ΕΕ καθώς και η υιοθέτηση και ενσωμάτωση βέλτιστων πρακτικών από το Ευρωπαϊκό και Διεθνές περιβάλλον. Συγκεκριμένα σήμερα, η λειτουργία και η ανάπτυξη του κλάδου στη χώρα μας συνάδει κυρίως με την έναρξη και την εντατικοποίηση των δραστηριοτήτων logistics σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Άρα είναι ζητούμενο η ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού και σύγχρονου Θεσμικού Πλαισίου για τα Logistics. Παρακάτω, αυτή η δράση μπορεί να ομαδοποιηθεί σε τρεις κατευθύνσεις:

A) Δημιουργία οργανωτικής μονάδας που θα συντονίζει κεντρικά τη δημόσια διοίκηση ως μοναδικό σημείο επαφής για την προώθηση της αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

B) Οι νέες διαδικασίες θα απλοποιηθούν και θα υποστηρίζουν την αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας και την κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων.

Γ) Κυρίως απλοποίηση διαδικασιών εκτελωνισμού, μείωση φυσικών ελέγχων των εμπορευμάτων στις πύλες με εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων ανάλυσης κινδύνου (risk analysis), επέκταση της χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων, προώθηση του θεσμού του Authorised Economic Operator¹², πλήρης εκμετάλλευση και marketing του καθεστώτος 42¹³, κλπ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετές εταιρείες του κλάδου καθώς και εμπορικές επιχειρήσεις υλοποιούν επενδύσεις δημιουργίας νέων κέντρων logistics. Πολλές από αυτές τις επενδύσεις επιχορηγούνται από τον αναπτυξιακό νόμο 3299/2004. Ας δούμε λοιπόν τις νομοθετικές μεταρρυθμίσεις του 2014. Η προετοιμασία του νομοσχεδίου ξεκίνησε στις αρχές του 2013 και ολοκληρώθηκε το 2014, με συνταγή της Παγκόσμιας Τράπεζας, καθώς καθυστέρησε ιδιαίτερα η προεργασία για τη συλλογή

¹² Σημαίνει εγκεκριμένος οικονομικός φορέας. Τέτοιοι φορείς είναι οι κατασκευαστές, εισαγωγείς, εξαγωγείς, μεσίτες, φορείς, υπηρεσίες διεκπεραίωσης, μεσάζοντες, αποθήκες και διανομείς όπου λαμβάνουν μέρος στη διεθνή κυκλοφορία εμπορευμάτων και έχουν εγκριθεί την Εθνική Διοίκηση Τελωνείων.

¹³ Αυτό το καθεστώς επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία προϊόντων με καταβολή του εισαγωγικού δασμού, αλλά με αναστολή καταβολής του ΦΠΑ, με την αιτιολογία της άμεσης αποστολής σε χώρα της Ε.Ε.

των στοιχείων που αφορούν στο σύνολο του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας¹⁴. Ουσιαστικά με το Νόμο 4302/2014 έγινε η πρώτη προσπάθεια να αντιμετωπιστεί η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής (Logistics) ως σύνολο και όχι αποσπασματικά με νομοθετικές ρυθμίσεις για τις επιμέρους δραστηριότητες αποθήκευσης, διανομής, μεταφοράς κ.τ.λ. όπως γινόταν έως σήμερα. Βάσει του νόμου λοιπόν «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» (εφημερίδα της κυβερνήσεως, ΦΕΚ 225/Α/8-10-2014). Με το νόμο αυτό δίνονται ορισμοί, επίσης διαχωρίζονται οι έννοιες του Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής (αυτόνομη εγκατάσταση) και των αποθηκευτικών και λοιπών εγκαταστάσεων (που αποτελούν τμήμα άλλης βιομηχανικής ή εμπορικής δραστηριότητας) και ρυθμίζονται θέματα αδειοδότησης. Ακόμη, εισάγεται και οριοθετείται η έννοια του Επιχειρηματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας, το οποίο αποτελεί θεματικό επιχειρηματικό πάρκο με ειδικά χαρακτηριστικά, ήτοι δύναται να ιδρύεται σε έκταση τουλάχιστον 500 στρεμμάτων και θα πρέπει οπωσδήποτε να εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά, λόγω της ενσωμάτωσης σε αυτό ή της εγγύτητάς του με μεταφορικές υποδομές είτε ήδη υφιστάμενες είτε μέλλουσες να αναπτυχθούν. Περαιτέρω, ρυθμίζονται θέματα κατασκευής των απαραίτητων σιδηροδρομικών υποδομών και οι ειδικοί, κατ' ανώτατο όριο, όροι δόμησης που αφορούν στα πάρκα αυτά, ώστε να καταστούν ανταγωνιστικά και αποτελεσματικά, αλλά και να αποτελέσουν πεδία προσέλκυσης επενδύσεων.

Τέλος, δίνεται η δυνατότητα στα επενδυτικά σχέδια που αφορούν την ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας να υπάγονται στις διατάξεις του ν. 3897/2010¹⁵, ο οποίος έχει γίνει γνωστός και ως νόμος για τη “fast track”¹⁶ αδειοδότηση των λεγόμενων στρατηγικών επενδύσεων. Με αυτό τον τρόπο

¹⁴ Υπενθυμίζεται ότι η Ελλάδα έχει συνάψει συμφωνία με την Παγκόσμια Τράπεζα σε συμβουλευτικό επίπεδο.

¹⁵ ΦΕΚ Α-208/10-12-2010

¹⁶ Διαδικασία Ταχείας Αδειοδότησης

έγινε απλούστερο το καθεστώς αδειών για fast track επενδύσεις όπως εξίσωση αποθηκών με βιομηχανικά κτήρια κ.α. Άλλωστε στο σχέδιο νόμου υπάρχει η «Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις» όπου προβλέπει την δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων εθνικής εμβέλειας (άρθρο 16/01/17, ιστότοπος Premium Property Operations).

Συγκεντρωμένα, τα βασικά σημεία του νέου νόμου είναι τα εξής:

1. Καθιερώνεται ο ορισμός των Logistics ενώ παράλληλα ορίζονται οι δραστηριότητές τους. Επίσης καθιερώνεται ο ορισμός των επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας (3rd Party Logistics), τα οποία δεν υπήρχαν έως τώρα στη νομοθεσία και αποτελούσαν πάγιο αίτημα της αγοράς.
2. Καθιερώνεται η ελεύθερη άσκηση μιας ή περισσότερων δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής ταυτόχρονα (π.χ. διαχείριση αποθήκης και μεταφορικό έργο), ενώ μέχρι σήμερα υπήρχε η λάθος αντίληψη ότι για να κάνει κάποιος ένα 3PL έργο πρέπει να δημιουργήσει ξεχωριστή μεταφορική εταιρεία.
3. Οι όροι δόμησης των αποθηκών εξισώνονται με αυτούς των βιομηχανικών κτηρίων και καταργείται ο διαχωρισμός βιομηχανικής και εμπορικής αποθήκης. Πρόκειται για πάγιο αίτημα της αγοράς, η ικανοποίηση του οποίου θα επιτρέψει να χτίζονται νέες ή να λειτουργούν ήδη υφιστάμενες αποθήκες με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα βιομηχανικά κτήρια.
4. Απλουστεύεται το πλαίσιο αδειοδότησης κέντρων αποθήκευσης (συγχώνευση δύο διαφορετικών νομοθετικών πλαισίων, απλούστευση με γνώμονα την περιβαλλοντική επιβάρυνση). Στις περισσότερες περιπτώσεις θα αρκεί είτε μία υπεύθυνη δήλωση συμμόρφωσης είτε πιστοποίηση τρίτων, χωρίς ιδιαίτερη εμπλοκή της δημόσιας διοίκησης. Αυτό θα συνδυασθεί με το νόμο - πλαίσιο για την απλοποίηση στις αδειοδοτήσεις των επιχειρήσεων.
5. Τίθεται το πλαίσιο για την Αστική Μεταφορά και Διανομή Εμπορευμάτων (urban logistics) και για την Πράσινη Μεταφορά Εμπορευμάτων (green logistics), σύμφωνα και με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις. Παρέχεται η δυνατότητα στους δήμους να δημιουργούν χώρους για την προσωρινή συγκέντρωση όλων των προϊόντων προς διανομή στα καταστήματα. Στόχος είναι να μπει τάξη και να αποτρέπονται χαοτικές καταστάσεις με τη στάθμευση φορτηγών σε δρόμους μεγάλων πόλεων.

6. Προβλέπεται θέσπιση επιχειρηματικών πάρκων εθνικής εμβέλειας, τα οποία θα έχουν έκταση τουλάχιστον 500 στρεμμάτων, θα διαθέτουν υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά και θα υπάγονται στις διαδικασίες fast track, ώστε να γίνει προσέλκυση μεγάλων επενδύσεων.

7. Προώθηση, τυποποίηση και προτυποποίηση logistics. Αποσαφηνίζονται ζητήματα που αφορούν π.χ. τη σήμανση των φορτίων, τα υλικά αποθήκευσης κ.λπ. Θα γίνει με ευθύνη του Ελληνικού Οργανισμού Τυποποίησης¹⁷ (με την βοήθεια του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών).

8. Όσες εγκαταστάσεις έχουν αδειοδοτηθεί με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο (ΠΔ 79/2004 και Ν 3982/2011) και αποτελούν εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων θεωρείται πως έχουν ήδη συμμορφωθεί. Για όσες δεν έχουν αδειοδοτηθεί προβλέπεται περίοδος δύο ετών για να καταθέσουν τα δικαιολογητικά τους.

Άλλωστε το σχέδιο νόμου αποτελεί μέρος της εθνικής στρατηγικής για τα logistics, η οποία έχει στόχο αφενός να μειώσει το κόστος εφοδιασμού των επιχειρήσεων με παράλληλη μείωση του κόστους των καταναλωτικών αγαθών στα ράφια των σούπερ μάρκετ. Αφετέρου στόχος είναι να καταστεί η Ελλάδα ελκυστική για την προσέλκυση του διερχόμενου φορτίου από τα λιμάνια και μέσω των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών στις αγορές της Βαλκανικής και της Κεντρικής Ευρώπης (άρθρο 16/01/17, ιστότοπος Premium Property Operations).

Ωστόσο από τα πλέον σοβαρά προβλήματα που θα επιχειρηθεί να λυθούν με το νόμο που θα κληθεί σύντομα να ψηφίσει η Βουλή είναι ο κατακερματισμός του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μικρές, οικογενειακές επιχειρήσεις, που δεν έχουν τις δυνατότητες, πλην ελάχιστων εξαιρέσεων, να είναι ανταγωνιστικές στη διεθνή αγορά. Πολύ σημαντικό είναι και το πρόβλημα της γραφειοκρατίας το οποίο εκτείνεται σε όλα τα επίπεδα, αποτελώντας σημαντικό τροχοπέδη της επιχειρηματικότητας για τα logistics. Χαρακτηριστικά, οι εμπειρογνώμονες της Παγκόσμιας Τράπεζας διαπίστωσαν με έκπληξη ότι και μόνο για την πώληση ενός φορτηγού απαιτείται μια

¹⁷ Ο Ελληνικός Οργανισμός Τυποποίησης Ανώνυμη Εταιρεία (ΕΛ.Ο.Τ. Α.Ε.) είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και ιδρύθηκε το 1976 με έδρα την Αθήνα. Από το 1997, λειτουργεί ως Ανώνυμη Εταιρεία βάσει του Νόμου 414/96. Σκοπός του ΕΛ.Ο.Τ. είναι η προαγωγή και εφαρμογή της τυποποίησης και των δραστηριοτήτων που είναι συναφείς και απορρέουν από αυτή (π.χ. πιστοποίηση, πληροφόρηση, έλεγχοι και δοκιμές).

σειρά χαρτιά και χρονοβόρες διαδικασίες, την ώρα που διεθνώς οι διαδικασίες αυτές ολοκληρώνονται συνοπτικά και χωρίς κόστος για τον ενδιαφερόμενο (ιστότοπος Naftemporiki.gr, 21 Ιουνίου 2016).

1.2.6 Κανόνες Εξαγωγής - Τελωνεία – Ελεύθερες ζώνες

Το σύνολο των logistics ως διαδικασία εμπεριέχει το στάδιο εκείνο όπου το προϊόν βρίσκεται έτοιμο να σταλεί από την αποθήκη της επιχείρησης μέχρι τον τελικό προορισμό. Για το στάδιο αυτό θα αναλύσουμε τους κανόνες εξαγωγής, τα τελωνεία, και τις ελεύθερες ζώνες. Στη διαδικασία της εξαγωγής εντάσσονται: το σημείωμα φόρτωσης αλλιώς φορτωτική¹⁸ (π.χ. στα sea freight shipments¹⁹ βγαίνει το Bill of Lading²⁰), ύστερα ο έλεγχος της φορτωτικής με την τράπεζα (τυχόν διορθώσεις της φορτωτικής, κράτηση (booking) από τρίτο πράκτορα, συνημμένη η εξωτερική αλληλογραφία, αντίγραφο φορτωτικής στο λιμάνι εκφόρτωσης σταλμένο από τον πράκτορα- η αλληλογραφία για νούμερο φορτωτικής, container, σφραγίδα, βεβαίωση φόρτωσης κ.λπ.) και η έκδοση αντίγραφου φορτωτικής (θα αποστέλλεται από το τμήμα εξαγωγής με κοινοποίηση πάντα τον πωλητή και τον liner). Εάν η αλληλογραφία επεκτείνεται σε θέματα ναύλων ή άλλων εμπορικών πληροφοριών συνεχίζεται από τον πωλητή (Παπαβασίλειος, 10/08/2013).

Ξεχωριστός λόγος, όμως μπορεί να γίνει και για τις Ελεύθερες Ζώνες. Συγκεκριμένα αποτελούν μια οριοθετημένη περιοχή μέσα στην οποία οι βιομηχανικές εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες εξασφαλίζουν ένα ειδικό οικονομικό και δασμολογικό καθεστώς (Christopher, 1999). Πρώτες ύλες και ενδιάμεσα προϊόντα εισάγονται χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις και δασμολογικές επιβαρύνσεις με σκοπό

¹⁸ Περιλαμβάνει τα στοιχεία της αποστολής όπως: shipper-consignee, βάρος, διαστάσεις, σφραγίδα, και υπογραφή, παρατηρήσεις/αναφορές κ.α.

¹⁹ Αποστολές δια θαλάσσης

²⁰ Η λεγόμενη φορτωτική, (bill of lading), είναι ένα αξιόγραφο που περιέχει προσδιορισμό δικαιώματος χαρακτηριζόμενο ως προς το είδος, την έκταση και την ιδιότητά του. Πρόκειται για πιστωτικό τίτλο. Το διαλαμβανόμενο δικαίωμα στη φορτωτική αφορά τη κυριότητα αναφερομένων πραγμάτων (εμπορευμάτων και γενικά φορτίων), που έχουν φορτωθεί σε μέσον μεταφοράς (πλοίο) για τα οποία και εκδόθηκε αυτή.

την επεξεργασία και την επανεξαγωγή τους με μορφή τελικού προϊόντος (Johnson, 1998).

Οι κύριοι παράγοντες για την προσέλκυση, εγκατάσταση και ανάπτυξη ξένων επιχειρήσεων στις Ελεύθερες Ζώνες είναι οι εξής:

- Το χαμηλό κόστος παραγωγής και εργατικού δυναμικού
- Η ποιότητα του εργατικού δυναμικού
- Η δασμολογική πολιτική των εμπλεκόμενων χώρων
- Η δυνατότητα υποκατάστασης εισαγωγών με την παραγωγή των επιχειρήσεων της Ζώνης.
- Η επάρκεια υποδομών στην Ζώνη και στην ευρύτερη περιφέρεια. Η επάρκεια αυτή αναφέρεται τόσο στην βιομηχανική υποδομή όσο στην περιφερειακή και κοινωνική υποδομή.
- Η επάρκεια φορολογικών και χρηματοδοτικών κινήτρων προς τις επιχειρήσεις.
- Η ύπαρξη θεσμικού πλαισίου για την λειτουργία των Ελευθέρων Ζωνών και η διαμόρφωση μιας διοικητικής δομής για την λειτουργία και την διαχείριση των Ζωνών.

Οι βασικοί κλάδοι της μεταποίησης που εγκαθίστανται σε Ελεύθερες Ζώνες είναι: α) ηλεκτρονικά, β) ένδυμα, υφαντουργικά προϊόντα, γ) ηλεκτρικές συσκευές, δ) αθλητικά είδη, ε) αγροτικά προϊόντα, ζ) χημικά προϊόντα κ.α. Η κλαδική ειδίκευση όπως είναι φυσικό ποικίλλει εξαρτώμενη από την χωροθέτηση της ελεύθερης ζώνης.

Σχετικά με τις Τελωνιακές Υπηρεσίες, πρέπει να ληφθούν τα παρακάτω μέτρα ώστε να γίνει πιο ομαλή η λειτουργία τους:

- Αναστολή δασμών και φόρων (όπως ο Φ.Π.Α.)
- Διαδικασία έκδοσης αδείας «**Εγκεκριμένου Φορολογικού Αποθηκευτή**» για λογαριασμό του εκάστοτε πελάτη, με πλήρη ευθύνη έναντι του Ελληνικού Δημοσίου
- **Ευελιξία** επιλογών και εξοικονόμηση χρόνου

- Δυνατότητα πώλησης με όρους **DDP** (Delivered Duty Paid²¹), χωρίς μόνιμη φορολογική εγκατάσταση στην Ελλάδα
- **On-line ενημέρωση** και ηλεκτρονική παρακολούθηση εμπορευμάτων
- Ευκολότερη πρόσβαση - Λιγότεροι φυσικοί έλεγχοι και έλεγχοι εγγράφων
- **Απόλυτη ασφάλεια** εμπορευμάτων και προστασία δεδομένων,

(Παπαϊωάννου, 1995).

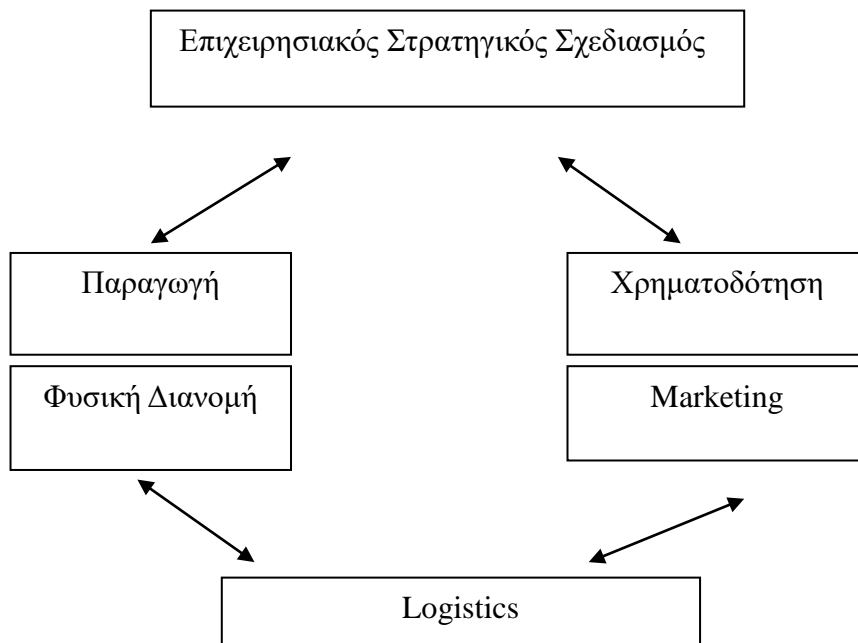
1.2.7 Logistics και Επιχειρήσεις

Γενικά μια εταιρεία ως οργανισμός επικεντρώνεται στη(ν): α) δημιουργία νέων προϊόντων– υπηρεσιών, β) αύξηση παραγωγικότητας, γ) νέα τεχνολογία, δ) δέσμευση και εμπιστοσύνη στο ανθρώπινο δυναμικό, ε) αύξηση πωλήσεων, στ) βελτίωση στη ποιότητα, ζ) αποτελεσματική διανομή προϊόντων και επιτυχημένα τμήματα μεταφοράς και σωστή εξυπηρέτηση πελατείας.

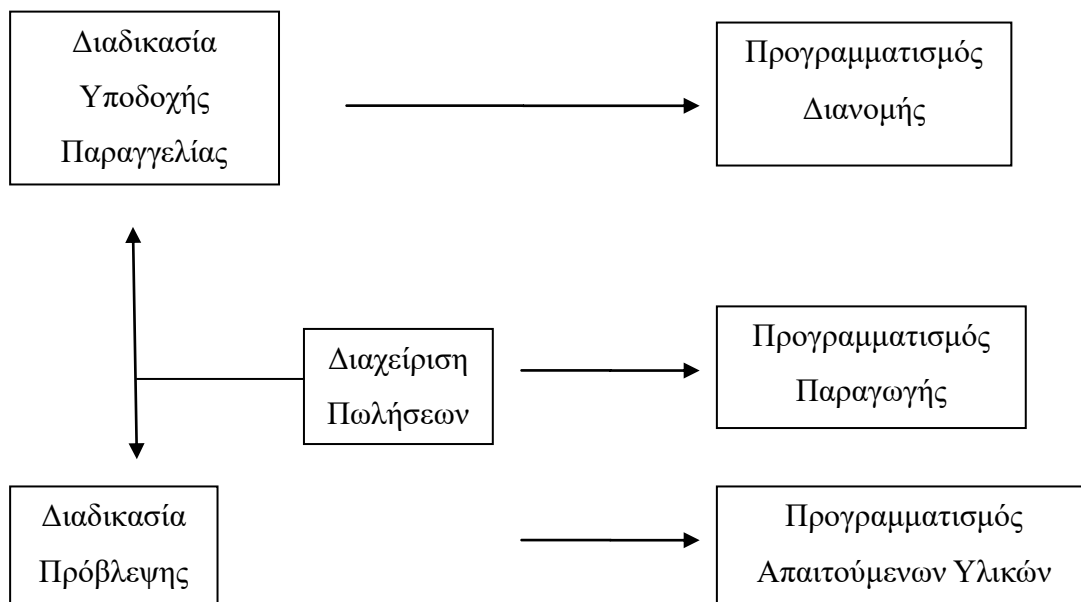
Παρακάτω, στο πρώτο διάγραμμα βλέπουμε πως η επιχειρησιακή στρατηγική συνδέεται με τα logistics, ενώ στο δεύτερο διάγραμμα φαίνεται η ροή των λειτουργιών της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μια εταιρία.

²¹ Διεθνής Εμπορικός Όρος (γνωστός ως Incoterm) που έχει θεσπίσει το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce) και αφορούν την διακίνηση εμπορευμάτων. Το DDP σημαίνει παραδοτέο-δασμός πληρωμένος, δηλαδή ο πωλητής είναι υπεύθυνος για την παράδοση από την έδρα του μέχρι τον τελικό προορισμό (έδρα αγοραστή) και επιβαρύνεται οποιοδήποτε κόστος, ακόμα και το κόστος εκτελωνισμού εισαγωγής. Η μεταβίβαση της κυριότητας και του κινδύνου γίνεται κατά την παράδοση στον αγοραστή.

Διάγραμμα 5: Στρατηγικός σχεδιασμός



Διαγραμμα 6: Λειτουργία logistics – εμπορικού τμήματος



Εργοστάσιο → Αποθήκη → Λιανέμπορος → Καταναλωτής

(Δημήτριος Β. Λυρίδης, 2010).

Ας εξετάσουμε λοιπόν πως δρα μια επιχείρηση στο πλαίσιο των logistics. Αποδεδειγμένα μια εταιρία λειτουργεί πάντα με γνώμονα τους στόχους της, τους πελάτες αλλά και τους προμηθευτές της. Ο σκοπός μιας επιχείρησης του κλάδου (είτε είναι εταιρίες logistics είτε εμπορικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν τμήμα που λειτουργεί στον κλαδο logistics) είναι να βρεί την προσέγγιση με το χαμηλότερο συνολικό κόστος για αυτήν, που θα ικανοποιεί ταυτόχρονα τους πελάτες της. Με αυτό σαν κριτήριο λαμβάνει τις λειτουργίες της (όπως αποθήκευση, διανομή κ.τ.λ) σαν μια ενιαία λειτουργία ώστε να ελαχιστοποιήσει το κόστος. Ένας παράγοντας που είναι καίριος σε αυτό είναι οι νέες τεχνολογίες των logistics. Με κύρια αφετηρία τις αρχές της δεκαετίας του 80' όπου αξιοποιήθηκαν τα νέα εργαλεία, εν μέσω τεχνολογικών αλλαγών και της επανάστασης της πληροφορικής, έτσι ώστε οι manager της εφοδιαστικής αλυσίδας να ανταπεξέλθουν στην πρόκληση με νέα μοντέλα διαχείρισης αποθήκης (WMS, ERP, RFID, γραφικές διεπαφές, βάσεις δεδομένων, barcode κτλ.) όπως και έκαναν. Θα αποτελούσε παράλειψη αν δεν αναφέραμε τα καινοτόμα συστήματα που βασίστηκαν οι επιχειρήσεις όπως το ICS (Incident Command System)²² για την διαχείριση αποθέματος προϊόντος, όπως επίσης το σύστημα FIFO (First In – First Out)²³, το οποίο είναι για την οργάνωση της αποθήκης. Ουσιαστικά είναι μια μέθοδος αποτίμησης της αποθήκης όπου τα αγαθά που αγοράζονται πρώτα είναι και τα αγαθά που πωλούνται πρώτα (Dornier, 1998).

Η χρησιμοποίηση των logistics στις εμπορικές επιχειρήσεις δεν προϋποθέτει μόνο τη διαθεσιμότητα του κατάλληλου τεχνολογικού εξοπλισμού (υλικά) και λογισμικού (software), αλλά πάνω απ' όλα τα ανάλογα προσόντα του προσωπικού. Συνεπώς, τα συστήματα logistics στις εμπορικές επιχειρήσεις απαιτούν συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού. Τα συστήματα αυτά δεν πρέπει να έχουν μόνο επιδράσεις στην πολιτική των μεμονωμένων εμπορικών επιχειρήσεων, αλλά συγχρόνως να έχουν επιδράσεις στις διαδικασίες συνεργασιών εφοδιασμού (προμηθευτικοί συνεταιρισμοί, κοινοπραξίες και ενώσεις) και η συνδεδεμένη μείωση του αριθμού των κέντρων

²² ICS είναι το εργαλείο διοίκησης, ελέγχου, και συντονισμού μιας λύσης και παρέχει ένα μοντέλο για να συντονίσει τις προσπάθειες των μεμονωμένων οργανισμών καθώς εργάζονται προς τον κοινό στόχο της σταθεροποίησης των κερκτημένων για προστασία της ζωής, της ιδιοκτησίας και του περιβάλλοντος (www.seapro.org).

²³ Είναι μια μέθοδος αποτίμησης της αποθήκης όπου τα αγαθά που αγοράζονται πρώτα είναι και τα αγαθά που πωλούνται πρώτα.

αγοραστικών αποφάσεων πρέπει να υποστηρίζεται με την εφαρμογή αποτελεσματικών συστημάτων logistics.

Ειδικότερα, η κάθε εταιρία χρειάζεται να έχει σαν κριτήρια τα εξής, σε ό,τι αφορά την αποθήκη της: τον όγκο των προϊόντων, τη συχνότητα φορτοεκφορτώσεων, είδος των διακινούμενων προϊόντων, κλίσεις εξωτερικών χώρων, εξωτερικοί χώροι ελιγμών, διαστάσεις φορτηγών οχημάτων, ελαχιστοποιούνται τα εργατικά κόστη, εξασφάλιση σταθερού περιβάλλοντος στην αποθήκη (θερμοκρασία κ.τ.λ.), προστασία εργαζομένων κ.τ.λ.

Άρα το πλεονέκτημα είναι το γνώση και η εμπειρία που έχει κάθε εξαγωγική εταιρία στην Ελλάδα. Συχνά οι ελληνικές εξαγωγικές εταιρείες έχουν παραρτήματα σε άλλες χώρες ή συνεργάζονται με μεγάλες εξαγωγικές εταιρείες οι οποίες κατέχουν ένα μεγάλο μέρος της αγοράς των Logistics. Στόχοι τους είναι η καλή και σωστή επικοινωνία με τον πελάτη, τον προμηθευτή, τον εξαγέα και τον εισαγωγέα. Επίσης σκοπός είναι η βελτίωση της τεχνολογίας (πυλοτικά προγράμματα), η βελτίωση των εγκαταστάσεων (αποθήκες, οχήματα – leasing, σημεία εκφόρτωσης, π.χ. ηλεκτρικά παλετοφόρα, βιομηχανική «πόρτα-ράμπα-αεροφραγή»), η ύπαρξη περιβαλλοντικής ευθύνης, η ενιαία στρατηγική για της υπηρεσίες.

Περαιτέρω, στο επίπεδο της στρατηγικής τρία είναι τα κύρια βήματα. Πρώτο βήμα η κατανόηση των αναγκών του πελάτη. Δεύτερο βήμα είναι η κατανόηση της εφοδιαστικής αλυσίδας και τρίτο η επίτευξη της στρατηγικής καταλληλότητας (strategic fit)²⁴.

Επιπλέον στο επίπεδο του σχεδιασμού μπορούμε να αναφέρουμε μερικά στάδια όπως τον καθορισμό του μεγέθους της παραγωγής, του μεγέθους του εργατικού δυναμικού, του μεγέθους αποθέματος, του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και των ωρών εργασίας.

²⁴ Στρατηγική προσαρμογή εκφράζει το βαθμό στον οποίο μια οργάνωση ταιριάζει τους πόρους και τις δυνατότητές της με τις ευκαιρίες στο εξωτερικό περιβάλλον. Η αντιστοίχιση πραγματοποιείται μέσω της στρατηγικής και, συνεπώς, είναι ζωτικής σημασίας η εταιρεία να έχει τους πραγματικούς πόρους και τις ικανότητες για την εκτέλεση και την υποστήριξη της στρατηγικής αυτής (www.businessdictionary.com).

Όλα αυτά με γνώμονα μεταξύ άλλων την δεδομένη ζήτηση και την ελαχιστοποίηση του κόστους.

Στο οργανόγραμμα έχουμε την οργάνωση της αποθήκης και των τμημάτων (λ.χ του τμήματος αποστολών), την καταχώρηση εισαγωγών, τις λογιστικές καταχωρήσεις, τις μεθοδολογίες υπολογιστικού κόστους κ.α. Μια συνήθης οργάνωση των τμημάτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι: η Τεχνική Διεύθυνση, το Τμήμα Προμηθειών, η Αποθήκη & Διακίνηση, η Παραγωγή, η Συντήρηση και ο Ποιοτικός Έλεγχος (Δ. Β. Λυρίδης, 2010).

Οποσδήποτε ο αριθμός των αποδοτικών επιχειρήσεων στατιστικά είναι διαφορετικός για κάθε μια από τις χωρικές διαμερίσεις καθώς ο αριθμός των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε κάθε μια από αυτές τις χωρικές διαμερίσεις είναι διαφορετικός. Για παράδειγμα για την χώρα μας μπορούμε να πάρουμε τέσσερα χωρικά τμήματα: Αττική, Πελοπόννησο, Κρήτη, και λοιπή Ελλάδα και να χρησιμοποιήσουμε μια σειρά από στατιστικές μεθόδους όπως πολυωνυμική κατανομή, διωνυμική κατανομή, DEA²⁵, bootstrapping²⁶ κ.α. ώστε να μετρήσουμε την παραγωγικότητα (εργασίας, κεφαλαίου, συνολική) (Καφεντζάκη, 2014).

Βέβαια στο επιχειρηματικό περιβάλλον, όπως αυτό διαμορφώνεται σήμερα, ζητούμενο της διοίκησης δεν είναι ο λεπτομερής έλεγχος κάθε τμήματος της επιχείρησης, καθώς κάτι τέτοιο απαιτεί πολλή ενέργεια και χρόνο. Ζητούμενο είναι η αυτοματοποίηση των διαδικασιών μέσω της χρήσης τεχνολογικών εργαλείων. Οι νέες τεχνολογίες παρέχουν πλήθος πληροφοριών στη διοίκηση και τα στελέχη της επιχείρησης, ώστε να είναι δυνατή η λήψη ορθών και άμεσων αποφάσεων, καθώς και η χάραξη μακρόπνοης αναπτυξιακής στρατηγικής (Ζαχαριάδης & Πετρίδης, 1998).

²⁵ Data Envelopment Analysis (Βέλτιστων Προτύπων Αποδοτικότητας): Η μέθοδος DEA συγκρίνει για κάθε λειτουργική μονάδα μιας επιχείρησης την κατανάλωση των πόρων της λειτουργικής μονάδας (τις εισροές) με την παραγωγή έργου (τις εκροές) αυτής της μονάδας. Με αυτό τον τρόπο μας δίνεται η δυνατότητα να καταγράψουμε τη σχετική αποδοτικότητα μιας λειτουργικής μονάδας ενός οργανισμού.

²⁶ Bootstrapping είναι η πρακτική του υπολογισμού των ιδιοτήτων ενός εκτιμητή (όπως η διακύμανση του) με την μέτρηση εκείνων των ιδιοτήτων όταν δειγματοληπτούνται από μια κατά προσέγγιση κατανομή.

Γενικά η ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων logistics προσφέρει στις εμπορικές επιχειρήσεις τεράστια βελτίωση της βάσης πληροφόρησης για τον σχεδιασμό της επιχειρηματικής τους πολιτικής. Η ηλεκτρονική καταγραφή των δεδομένων σε ό,τι αφορά τα προϊόντα και τους πελάτες στα ταμεία (check-out), καθώς και η ηλεκτρονική καταγραφή των στοιχείων εισόδου (check-in) των προϊόντων στην αποθήκη της εκάστοτε επιχείρησης παρέχουν τη δυνατότητα ενός νέου προσανατολισμού της πολιτικής εφοδιασμού και των πωλήσεων.

Πράγματι ο εφοδιασμός παρέχει, μεταξύ άλλων, ειδικές πληροφορίες που συμβάλλουν σε αναλύσεις σε ό,τι αφορά: α) προϊόντα και κατανομές πωλήσεων, β) προμηθευτές και γ) τιμές, προωθήσεις πωλήσεων και ειδικές προσφορές. Οι παραπάνω πληροφορίες δεν οδηγούν μόνο σε αλλαγή της διαδικασίας απόφασης σχετικά με τον εφοδιασμό νέων προϊόντων αλλά και σε αλλαγή των απαιτήσεων στην προσφορά πληροφοριών των προμηθευτών στο πλαίσιο των συζητήσεων και συναλλαγών μαζί τους.

Τέλος, εξετάζοντας τους στόχους της εμπορικής επιχείρησης και ποια είναι η συμβολή των logistics στην επίτευξή τους μπορούν να αναφερθούν τα παρακάτω. Πρώτον το κέρδος μπορεί να αυξηθεί είτε μέσω της μείωσης των δαπανών είτε μέσω μιας μειωμένης αναλογικά αύξησης των δαπανών σε περίπτωση μιας μεγαλύτερης αναλογικά αύξησης του κύκλου εργασιών της. Επίσης η παροχή πληροφοριών αποτελεί τη δεύτερη συμβολή των logistics στην επίτευξη των στόχων (α) «κέρδος», (β) «κύκλος εργασιών» και (γ) «εξασφάλιση της ύπαρξης λειτουργίας» της επιχείρησης. Αυτό επιτυγχάνεται με την παροχή ειδικών πληροφοριών σε ό,τι αφορά την ποσότητα και την αξία των προϊόντων. Ακόμα η διαθεσιμότητα του προϊόντος αποτελεί την τρίτη συμβολή των logistics στην επίτευξη των στόχων «εξασφάλιση της ύπαρξης λειτουργίας» και «απόδοση του κύκλου εργασιών» της εμπορικής επιχείρησης. Αυτό φέρεται εις πέρας με τη διαθεσιμότητα αποστολής, τη διαθεσιμότητα πώλησης και τον βαθμό εξυπηρέτησης που προσφέρει το σύστημα logistics με αποτέλεσμα την ικανοποίηση των πελατών (Παπαβασίλειος, 10/08/2013).

1.2.7.1 Διαμεταφορείς

Σημαντικό κομμάτι των logistics αποτελούν οι διαμεταφορείς για αυτό και θα τους αναλύσουμε ξεχωριστά. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει η FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations²⁷) ο διεθνής διαμεταφορέας είναι μια εταιρία η οποία διεκπεραιώνει υπηρεσίες διαμεταφοράς για λογαριασμό ενός πελάτη. Πιο συγκεκριμένα η διαμεταφορά περιλαμβάνει τη μεταφορά, τη ομαδοποίηση, τη αποθήκευση, τη διαχείριση, τη συσκευασία και τη διανομή φορτίων. Αυτές τις διαδικασίες τις αναλαμβάνει ο διαμεταφορέας σε συνεργασία με τον αποστολέα, τον παραλήπτη και τον μεταφορέα (ναυτιλιακή εταιρία, αεροπορική εταιρία κτλ).

Ειδικότερα διαμεταφορείς ονομάζονται οι εταιρείες που δέχονται παραγγελίες υπηρεσιών μεταφοράς από τους πελάτες τους αλλά επειδή δεν διαθέτουν μεταφορικά μέσα απευθύνονται σε μεταφορικές εταιρίες για την εκπλήρωση της μεταφοράς. Εξαιτίας του μεγάλου όγκου φορτίου που διαχειρίζονται έχουν την δυνατότητα να παίρνουν χαμηλές ανταγωνιστικές τιμές που τις προσφέρουν/μεταπωλούν στους πελάτες τους. Είναι σύνηθες στις θαλάσσιες μεταφορές οι εξαγωγικές εταιρείες να ζητούν από τους διαμεταφορείς την μεταφορά και παράδοση του φορτίου λόγω των χαμηλότερων προσφορών σε σχέση με τις ναυτιλιακές εταιρείες. Δηλαδή ο διαμεταφορέας μπορεί να προσφέρει ευελιξία αναφορικά με το μέγεθος του φορτίου (groupage²⁸, full truck²⁹, container) και την συνδυασμένη μεταφορά (διαδρομή, λιμάνια, τόποι παράδοσης). Η χρέωση του ναύλου γίνεται με βάση το βάρος (κιλά) ή τον όγκο (διαστάσεις) του φορτίου. Μετά την οργάνωση της αποστολής από τους διαμεταφορείς (όπως κλείσιμο θαλάσσιας μεταφοράς, πτήσης κ.τ.λ.) έπεται το στάδιο της συλλογής και ομαδοποίησης εμπορευμάτων με κοινό σημείο παράδοσης (λιμάνι, αεροδρόμιο). Από εκεί ο ανταποκριτής του διαμεταφορέα αναλαμβάνει το διαχωρισμό των φορτίων και την παράδοση στους παραλήπτες. Άρα αναλαμβάνουν ολόκληρη την διαδικασία: φόρτωση, τυχόν αποθήκευση, μεταφορά (στο λιμάνι, στο αεροδρόμιο, στο τελωνείο), εκφόρτωση, στοιβαξη φορτίου, παράδοση κτλ. Η

²⁷ Η Διεθνής Ομοσπονδία των Ενώσεων Διαμεταφοράς (FIATA) είναι μια μη-κυβερνητική οργάνωση, που αντιπροσωπεύει σήμερα έναν κλάδο που καλύπτει περίπου 40.000 επιχειρήσεις μεταφορών και logistics. Είναι επίσης γνωστή ως η "Αρχιτέκτονες Μεταφορών», απασχολώντας περίπου 8 - 10.000.000 ανθρώπους σε 150 χώρες.

²⁸ Είναι η συγκέντρωση δεμάτων με κοινή προέλευση.

²⁹ Σημαίνει πλήρες φορτίο φορτηγού.

λειτουργία αυτή του διαμεταφορέα διευκολύνει τους εξαγωγείς που δεν διαθέτουν την υποδομή (φορτηγά κ.α.) για αυτές τις διαδικασίες (Μαλινδρέτος, 2016).

1.2.8 Ο Έλεγχος του Συστήματος Logistics

Ο έλεγχος του συστήματος αναφέρεται τόσο στον έλεγχο των αποτελεσμάτων του σχεδιασμού όσο και στον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των σχεδίων. Για να είναι αποτελεσματικός ο έλεγχος πρέπει να γίνεται συστηματικά και να διαπερνά ολόκληρο το σύστημα logistic.

Ο έλεγχος είναι μία συνεχής διαδικασία μέσα στην επιχείρηση και καλύπτει όλες τις εργασίες που πρέπει να εκτελεστούν, για να φτάσουν τα προϊόντα από τους προμηθευτές της επιχείρησης στους τελικούς πελάτες της, περνώντας από την παραγωγή. Ο σκοπός του ελέγχου είναι διπλός. Ο πρώτος αναφέρεται στο αν έγιναν σωστά, αν εφαρμόστηκαν, δηλαδή, οι εντολές της επιχείρησης από τους υπευθύνους. Στην περίπτωση αυτή ο έλεγχος είναι ποσοτικός και ποιοτικός.

Αρχικά ο ποσοτικός έλεγχος μπορεί να αναφέρεται στον αριθμό των μονάδων των προϊόντων που παραλαμβάνει η επιχείρηση από κάποιο προμηθευτή της και η διαπίστωσή του αν ο αριθμός αυτός ακολουθεί την πολιτική αποθεμάτων της επιχείρησης ή αν τα προϊόντα αυτά αντιπροσωπεύουν αποθέματα πολλών μηνών ή ελάχιστων ημερών. Ο ποσοτικός έλεγχος μπορεί, επίσης, να αναφέρεται και στις παραγγελίες των πελατών της επιχείρησης, αν δηλαδή οι ποσότητες των μονάδων που αποστέλλονται στους πελάτες είναι οι σωστές (δεν πρέπει να στέλνονται ούτε λιγότερα ούτε περισσότερα, πρέπει να στέλνονται αυτά που ζητούνται) και κάθε πότε (συχνότητα) και πόσα (ποσότητα) λάθη γίνονται.

Ο ποιοτικός έλεγχος μπορεί να αφορά τις προδιαγραφές που πρέπει να ικανοποιούν τα προϊόντα του προμηθευτή της επιχείρησης ή στα προϊόντα που παράγει η επιχείρηση. Ο ποιοτικός έλεγχος δεν σταματά στην παραγωγή, αλλά φτάνει μέχρι τη διαπίσωση της ποιότητας των προϊόντων που αποστέλλονται στους πελάτες της, μέσα στις εγκαταστάσεις του πελάτη και μέχρι τα ράφια του καταστήματος.

Ο δεύτερος σκοπός του ελέγχου, ο οποίος είναι μεγαλύτερης σημασίας από τον πρώτο, είναι η επιτυχία του συστήματος που σχεδιάστηκε. Είναι γεγονός ότι κάθε επιχείρηση στηρίζει τα ποιοτικά της συμπεράσματα βασιζόμενη σε ορισμένους στόχους και κανόνες. Επίσης είναι γεγονός ότι εκτός από το κέρδος έχουν και άλλα κριτήρια απόδοσης όπως να διαμορφώνουν διαχρονικά την εικόνα της επιχείρησης προς τους τρίτους (τράπεζες, μέτοχους, προμηθευτές) και κυρίως προς τους πελάτες της (Κανάκη, 2002).

Τα συχνά λάθη στις παραγγελίες, η συχνή καθυστέρηση στις παραδόσεις, η κατάσταση των προϊόντων κατά την παράδοση και πολλά άλλα θέματα μπορεί να βλάψουν μακροχρόνια την επιχείρηση και να χάσει πελάτες. Αυτές οι καταστάσεις θα διαμορφώνουν τα κέρδη των επόμενων χρήσεων (Ricardo Ernst, 1998).

Επιπροσθέτως ο έλεγχος είναι και οικονομικός, χρειάζεται δηλαδή να διαπιστώνεται αν επιτυγχάνονται οι στόχοι που τέθηκαν από τη διοίκηση της επιχείρησης σε ότι αφορά την παραγωγικότητα και αν το επίπεδο εξυπηρέτησης που επέλεξε η επιχείρηση επιτυγχάνεται συνεχώς και με συνέπεια, αν τα δεσμευμένα κεφάλαια σε αποθέματα είναι αυτά που είχαν καθοριστεί κ.τ.λ. (James C. Johnson, 1998).

Ανακεφαλαιώνοντας ο έλεγχος πραγματοποιείται για να αξιολογηθούν τα αποτελέσματα και να γίνονται διορθωτικές επεμβάσεις στο σύστημα που σχεδιάστηκε. Μόλις ολοκληρωθεί ένα σύστημα ξεκινά η μελέτη βελτίωσης του.

1.3 Ιστορία των Logistics

1.3.1 Ιστορική αναδρομή των logistics

Η σημασία των Logistics καταδεικνύεται και ιστορικά, παραδείγματα εφαρμογής Logistics, αλλά και η κρισιμότητα της επιτυχούς εφαρμογής τους βρίσκονται σε πολλές στιγμές της ιστορίας. Ως λειτουργία του Κράτους ή του Δημοσίου, ο ορισμός του logistics management, δεν είναι καθόλου νέος. Η εξέλιξη των Logistics μέσω των εφαρμογών στο στρατό είναι πάρα πολύ μεγάλες και πολύ παλιές, από την αρχαιότητα μάλιστα. Ο Ένγκελς αναφέρει στο βιβλίο του «Alexander the Great and logistics of the Macedonia Army» ότι η βάση της στρατηγικής και της τακτικής του Μ. Αλεξάνδρου ήταν η τροφοδοσία των στρατευμάτων. Ο Μ. Αλέξανδρος ήταν φανατικός οπαδός της μεγάλης κινητικότητας των στρατευμάτων του και γι' αυτό δεν ήθελε να κρατά στάσιμο το στρατό του. Προσπαθούσε να λύνει τα θέματα της τροφοδοσίας των στρατευμάτων του, με τα εφόδια που αποκτούσε από τους αντιπάλους του και από τις τοπικές πηγές της τροφοδοσίας (Λιούμης & Μίσσος, 2004).

Με την δεύτερη βιομηχανική επανάσταση (1850-1880) η οποία χαρακτηρίστηκε από σημαντικές καινοτομίες στις μεταφορές και στις επικοινωνίες (σιδηρόδρομος, ατμόπλοια, τηλέγραφος) η οικονομική δραστηριότητα μετατράπηκε σε ένα συντονισμένο σύστημα μαζικής παραγωγής και διανομής προϊόντων. Η τεράστια αυτή ανάπτυξη ώθησε τις επιχειρήσεις να επινοήσουν νέες μεθόδους και στρατηγικές ώστε να μειώσουν σημαντικά τα κόστη παραγωγής τους και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Έτσι στις δεκαετίες που ακολούθησαν, οι οικονομικοί παράγοντες στράφηκαν στη διοίκηση ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας δηλαδή το κύκλωμα προμηθειών, παραγωγής, μεταφοράς και διανομής των προϊόντων (Σαρτζετάκη, 2013).

Το σιδηροδρομικό δίκτυο για παράδειγμα διευρύνθηκε τόσο στην Ευρώπη όσο και στη Βόρειο Αμερική. Η αρχή γίνεται στη Μεγάλη Βρετανία, το 1825, με τη λειτουργία της πρώτης ατμοκίνητης αμαξοστοιχίας στη γραμμή Στόκτον –

Ντάρλινγκτον και στη συνέχεια με το άνοιγμα της γραμμής Λίβερπουλ- Μάντσεστερ, ενώ ακολουθούν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως Γαλλία, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Αυστρία, η Ρωσία, η Ολλανδία και η Ιταλία. Μέσα σε δύο δεκαετίες το διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτείνεται θεαματικά. Πολλαπλές διεθνείς συνδέσεις γίνονται πραγματικότητα, καλύπτοντας σιδηροδρομικώς τεράστιες αποστάσεις. Από την άλλη πλευρά, σημαντική είναι και η παρουσία της ναυτιλίας. Το 1838 για πρώτη φορά πραγματοποιείται ο διάπλους του Ατλαντικού με τη δύναμη του ατμού από τα βρετανικά ατμόπλοια «Sirius» και «Great Western».

Ο όρος αρχικά σχετίστηκε με τον στρατό, στην διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Για παράδειγμα το ναυτικό εξέλιξε τους μηχανισμούς του ανεφοδιασμού του (ή αλλιώς τα μέσα μεταφοράς) νωρίτερα από του στρατού επειδή οι ναυτικοί περνούν μεγάλη περίοδο μακριά από την στεριά σε αντίθεση με τους στρατιώτες. Έτσι το ναυτικό ανέπτυξε τα οπλοστάσια και τις αποθήκες εμπορευμάτων του για να φροντίσει όλες τις ανάγκες του. Επίσης την αναγκαιότητα των logistics στον πόλεμο, δείχνει το γεγονός ότι εκατομμύρια στρατιώτες για να επιβιώσουν και να εκτελέσουν με επιτυχία την αποστολή τους έπρεπε να εφοδιάζονται καθημερινά με μεγάλο όγκο αγαθών. Αναφορικά με τον κλάδο λοιπόν που ήταν ζωτικής σημασίας, η μετακίνηση των στρατευμάτων, του οπλισμού και των εφοδίων τους έγινε κατά μεγάλο μέρος με αεροπορικές μεταφορές.

Μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο επανασχεδιασμός των πολιτικών συνόρων της Ευρώπης δημιουργεί ένα εντελώς διαφορετικό τοπίο στο χώρο των μεταφορών. Πλέον οι εταιρείες εστιάζουν στις υπηρεσίες υπερταχείων παραδόσεων, περιφερειακών διαμεταφορών και εμπορικών εκθέσεων. Οι πρώτες αεροπορικές αποστολές πραγματοποιούνται το 1922 στη Γερμανία, ενώ οι πρώτες αποστολές μέσω θαλάσσης γίνονται το 1931. Από την άλλη μεριά, ο Δεύτερος Παγκόσμιος ανακόπτει την πορεία εξέλιξης του κλάδου και καταστρέφει τις υποδομές πολλών εταιρειών. Πολλές από τις τεχνικές που εφαρμόστηκαν κατά την διάρκεια των πολέμων προσωρινά αγνοήθηκαν στην οικονομική δραστηριότητα.

Την δεκαετία του 50' αρχίζουν πάλι οι επιχειρήσεις να αντιλαμβάνονται το κόστος της διανομής και της διαδικασίας του εφοδιασμού. Τότε παρουσιάστηκαν οκτώ

κύριες τάσεις-απόψεις. Η πρώτη έδειχνε ότι οι παραδοσιακοί τρόποι διανομής αύξαναν το κόστος και αυτό έπρεπε να περιοριστεί. Ειδικά την δεκαετία του 70' με τις αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων, έγινε αντιληπτό ότι η μεταφορά του προϊόντος δεν είναι πια μια σταθερά στο επιχειρηματικό πλάνο. Στα τέλη της δεκαετίας άρχισε και ο επαναπροσδιορισμός των κανονισμών και των κανόνων της εφοδιαστικής αλυσίδας. Δεύτερον δεν είχε μπει στην εξίσωση η αποτελεσματικότητα και ειδικότερα την ώρα που η αποτελεσματικότητα της παραγωγής ήταν σε πολύ υψηλό επίπεδο. Επίσης είχε αλλάξει η απογραφή των εμπορευμάτων. Σε αυτό, ρόλο έπαιξε και η αναδιανομή που έγινε στο ποσοστό της παραγωγής ανάμεσα σε λιανοπωλητές και σε διανομείς. Τέταρτον, οι γραμμές παραγωγής πολλαπλασιάστηκαν με αποτέλεσμα να φτάνει στον καταναλωτή από του επιθυμεί (αφού ταυτόχρονα πολλαπλασιάστηκαν οι ανάγκες). Η πέμπτη τάση ήταν η επανάσταση στην πληροφορική και στην τεχνολογία των τηλεπικοινωνιών. Ο έκτος παράγοντας σχετιζόταν με την αύξηση της χρήσης του υπολογιστή σε μια επιχείρηση. Ένας ακόμα παράγοντας ήταν το κόστος για το περιβάλλον και πως πρέπει να μειωθεί μέσω της ανακύκλωσης των υλικών που χρησιμοποιούνται στην αλυσίδα διανομής του προϊόντος, όπως στο πακετάρισμα. Ο όγδοος συντελεστής (ή αλλιώς τάση) ήταν η εμφάνιση και ανάπτυξη αρκετών μεγάλων αλυσίδων χονδρεμπορίου που ήταν απαραίτητο να έχουν εξελιγμένο σύστημα logistics για να είναι ανταγωνιστικές.

Για να έχουμε μια καλύτερη εικόνα των μεταβολών που παρουσιάστηκαν κατά περιόδους στον κλάδο από το 60' και μετά, θα αναφέρουν τα εξής:

- Από το 1960 έως το 1975, το εμπόρευμα έφτανε στους λιανοπωλητές από τα κέντρα διανομής που διαχειρίζονταν ο παραγωγός. Αυτό σήμαινε ότι οι παραγωγοί αναγκάστηκαν να δημιουργήσουν τις δικές τους περίπλοκες λειτουργίες logistics.
- Από το 1980 έως το 1984, ο παραγωγός άρχισε την παράδοση στα κέντρα διανομής, όπως παντοπωλεία και σουπερμάρκετ. Σαν παράδειγμα έχουμε τα αυτοδιαχειριζόμενα κέντρα διανομής των παραγωγών στη Γαλλία (με ανώτατο όριο, ένα ανά διοικητική υπηρεσία).
- Από το 1984 έως το 1986 το σύνολο του συστήματος αποσταθεροποιήθηκε με τις άνισες ροές που δημιουργήθηκαν. Ξεκίνησε με ειδίκευση των

επιχειρήσεων στις δραστηριότητές του συστήματος και για τους διανομείς την αξιοποίηση του δυναμικού τους στις λειτουργίες των Logistics, η οποία οδήγησε σε αύξηση του μεριδίου των προϊόντων που παραδίδονταν στις αποθήκες των διανομέων.

- Από το 1986 έως το 1992 η οργάνωση της εφοδιαστικής μεταμορφώθηκε με ένα νέο σύνολο των ρόλων και των ορισμών. Δηλαδή σχηματίστηκαν περιφερειακές αυτοδιχειριζόμενες πλατφόρμες και περιφερειακές πλατφόρμες υπεργολαβίας. Οι λειτουργίες των εγκαταστάσεων αυτών ανήλθαν σε διαχείριση της ροής, την προετοιμασία των παραγγελιών και την αποστολή. Παραδείγματος χάριν, ο χονδρέμπορος ήταν υπεύθυνος για την παραγγελιοληψία και τιμολόγηση. Ενώ ο διανομέας ήταν υπεύθυνος για την ενοποίηση παραγγελιών στην αποθήκη.
- Τέλος, μεταξύ των ετών 1993 και 1995, οι διαδικασίες απλοποιήθηκαν και οι δραστηριότητες συγκεντρώθηκαν σε ενιαία κέντρα Logistics. Μικτές κεντρικές εγκαταστάσεις Logistics μοιράστηκαν μεταξύ και των διανομέων.

Αυτή η τελευταία εξέλιξη των μικτών εγκαταστάσεων Logistics από κοινού τους παραγωγούς και τους διανομείς είναι γνωστό ως “αμοιβαιότητα” (mutualization), ή αλλιώς κατανομή των εγκαταστάσεων Logistics από δύο ή περισσότερους εταίρους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο όρος mutualization εκφράζει μια καινοτομία που πηγάζει απ' ευθείας από την σφαιρική προσέγγιση της Εφοδιαστικής. Δηλαδή δημιουργείται μια κεντρική λειτουργία εγκατάστασης μέσω της συγκέντρωσης ροών που οδηγεί στην επεξεργασία της αποστολής ανάλογα με τον προορισμό. Στο πλαίσιο αυτό, για μια επιχείρηση, έχουμε την παραγγελία που φτάνει στο στάδιο της διανομής σε καθημερινή βάση. Αυτή η μετατροπή είναι δυνατή με μια συντονισμένη προσπάθεια συνεργασίας της παραγωγής, των χονδρικών πωλήσεων, των εταιρειών παροχής υπηρεσιών Logistics, καθώς και των εμπόρων λιανικής πώλησης σε θέματα Logistics.

Σύμφωνα με τον επικεφαλής της Business Concept Supply Chain ΕΠΕ³⁰, η δεκαετία του 1990 ήταν δεκαετία επενδύσεων σε χώρους. Αυτή την περίοδο ξεκίνησαν τα συστήματα μηχανογράφησης να είναι πιο οργανωμένα. Η δεκαετία του 2000 και η

³⁰ Εταιρεία συμβούλων επιχειρήσεων

τρέχουσα είναι περίοδοι επενδύσεων σε τεχνολογίες αιχμής (bar code, Web Host Manager, αυτοματοποίηση πληροφορίας φυσική διακίνηση και παραλαβή κ.α.) οι οποίες συμβάλλουν τόσο στην αναβάθμιση της ποιότητας του κυκλώματος αποθήκευσης, όσο και στη μείωση του λειτουργικού κόστους. Μετά το 2002 και στο πλαίσιο των νέων τότε επενδυτικών προγραμμάτων, στις παραπάνω επενδύσεις προστέθηκαν επενδύσεις σε αυτοματισμούς. Ουσιαστικά υπήρξε εξωστρέφεια, με τις επιχειρήσεις να ζητούν περισσότερα και να αντιλαμβάνονται ότι επειδή η αποθήκη και η διανομή δεν αποτελούν αξία αλλά κόστος, θα μπορούσαν να μειώσουν αυτό το κόστος με την εισαγωγή ολοκληρωμένων συστημάτων διαχείρισης.

1.3.2 Τα logistics σήμερα

Σήμερα η βελτίωση της διακίνησης των προϊόντων σε όρους ταχύτητας, με τον συντονισμό των διαφορετικών μέσων και διαδικασιών, έχει συντελέσει καθοριστικά στην άνθηση του παγκόσμιου εμπορίου και στην επίτευξη του στόχου για ποικιλία αγαθών στα νοικοκυριά, έγκαιρα και σε τιμές προσιτές για τους καταναλωτές. Πλέον οι περισσότερες χώρες επενδύουν στις υποδομές (δρόμους, δίκτυα, σιδηρόδρομο, λιμάνια, αεροδρόμια, εκσυγχρονισμό των μεθόδων διανομής κ.α.). Η απόσταση λοιπόν δεν αποτελεί πλέον περιορισμό και σε όλο τον κόσμο μεταφέρονται αγαθά με σκοπό την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής των πολιτών με ποικιλία ποιοτικών αγαθών.

Τα τελευταία χρόνια, γίνονται όλο και περισσότερες επενδύσεις στις καινοτομίες. Νέες και καινοτόμες ψηφιακές τεχνολογίες έχουν εισέλθει στο χώρο των logistics και έχουν επιφέρει θεαματικές αλλαγές. Εκεί που η απογραφή της αποθήκης απαιτούσε μολύβι, χαρτί και αρκετό χρόνο, τώρα πραγματοποιείται αυτόματα μέσω φορητών τερματικών (σκάνερ) και ηλεκτρονικών υπολογιστών. Η κακή οργάνωση της αποθήκης, ο ανεφοδιασμός χωρίς πρόγραμμα και σύστημα και τόσα άλλα αρνητικά, έχουν δώσει τη θέση τους σε ολοκληρωμένα συστήματα υψηλού αυτοματισμού και αποτελεσματικότητας.

Εν τω μεταξύ στην αρχή της τελευταίας τετραετίας άρχισε σταδιακά η μείωση των επενδύσεων σε αποθηκευτικούς χώρους. Συνεχίστηκε η τάση όμως σε επενδύσεις τεχνολογίας και καινοτομίας με στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους. «Παράλληλα η κρίση ανάγκασε τις εταιρείες να ασχοληθούν πιο εντατικά με τη μείωση του κόστους ή με την μετατροπή αυτού σε μεταβλητό μέσω TPL» υποστηρίζει ο επικεφαλής της εταιρίας BCSC σε άρθρο στο site logistics-management news (Ιούλιος 2013). Η συντομογραφία TPL σημαίνει **Third-Party Logistics προμηθευτής**³¹ και είναι ουσιαστικά η επιχείρηση που παρέχει μια υπηρεσία σημείων ενιαίας εξυπηρέτησης στους πελάτες της και αφορά εξωτερικές (ή τρίτες) υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης, είτε για ένα μέρος είτε για ολόκληρη την λειτουργία της εφοδιαστικής τους αλυσίδας. Κύριος στόχος των υπηρεσιών αυτών είναι τα προϊόντα των πελατών τους να καταλήξουν στον τελικό χρήστη στον μικρότερο δυνατό χρόνο και το χαμηλότερο δυνατό κόστος, προσφέροντας εξαιρετικής ποιότητας εξυπηρέτηση και απόλυτη εξειδίκευση ανάλογα με το τι απαιτήσεις και ανάγκες έχουν τα αγαθά που μεταφέρουν.

Οι third-party logistics προμηθευτές ως επί το πλείστον ειδικεύονται στον τομέα της ολοκληρωμένης παροχής υπηρεσιών λειτουργίας, αποθήκευσης και μεταφοράς. Μεταξύ των υπηρεσιών που προσφέρουν αυτές οι εταιρείες περιλαμβάνονται η μετακίνηση, η αποθήκευση, το cross-docking, η διαχείριση των αποθεμάτων, η συσκευασία και η αποστολή των εμπορευμάτων στους τελικούς αποδέκτες. Έχουν την δυνατότητα να κλιμακωθούν και να προσαρμοστούν στις ανάγκες του κάθε πελάτη, βασιζόμενοι στις εκάστοτε συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, στις απαιτήσεις και στις υπηρεσίες παράδοσης που χρειάζονται τα προϊόντα και τα υλικά τους (Σαρτζετάκη, 2013).

1.3.3 Οι μεταφορές στην Ελλάδα

Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση της χώρας μας αποτελούσε και αποτελεί τη βασική προϋπόθεση ώστε να διαδραματίσει κομβικό σημείο στην παγκόσμια εμπορευματική

³¹ Third Party Logistics Providers σημαίνει Εργολάβοι Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής

διακίνηση. Μετά τον εμφύλιο στην Ελλάδα αναπτύχθηκαν άναρχα τα αστικά κέντρα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ένα περιβάλλον με συμφορημένες χωρικές ενότητες που έφερναν ανισορροπία ανάμεσα σε οικονομικά ιδιωτικά οφέλη και κοινωνικά οφέλη-κόστη. Επίσης είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των λεγόμενων «αστικών αγαθών» άρα και περιορισμένη προσφορά πλεονεκτημάτων συγκέντρωσης.

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης του Εθνικού Χώρου, από 1/1/93 με την συνθήκη του Maastricht και την ενοποίηση, ο κλάδος των μεταφορών και γενικά των logistics στην χώρα μας έπρεπε να έχει οικονομικό και κοινωνικό περιεχόμενο. Ουσιαστικά με την σωστή λειτουργία και οργάνωση των μεταφορών οδηγούνται τα αστικά κέντρα σε αναδιαμόρφωση. Για την υλοποίηση αυτού του πλάνου χρειάζεται να ληφθούν μέτρα: για την αύξηση του ανταγωνισμού, για οργάνωση του μεταφορικού έργου σε ένα ενιαίο σύστημα, για την καίρια συμμετοχή των δημόσιων αρχών, για την επανασύνδεση του προϊόντος με το σύστημα μεταφοράς κ.τ.λ.

Σήμερα η Ένωση Logistics στην Ελλάδα εκτιμά ότι ο κλάδος συνεισφέρει κατά 10,8% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ. Ποσοστό το οποίο είναι μεγάλο όταν ο τουρισμός συμβάλλει κατά 16% στο ΑΕΠ, όντας μια τουριστική χώρα. Αξίζει να αναφέρουμε πάνω σε αυτό ότι οι επενδύσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα έχουν ταχύτερη απόδοση, ενώ γενικά οι περισσότερες επενδυτικές στρατηγικές απαιτούν 2 και 3 χρόνια για να αποδώσουν. Στην Ελλάδα, υπάρχει κυρίως εμπειρική εφαρμογή του τομέα των logistics, ενώ η προσέγγιση του χρειαζόταν να είναι περισσότερο επιστημονική και συστηματική. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με σαφέστερο προσδιορισμό των στόχων κάθε τμήματος της εφοδιαστικής αλυσίδας, με τον ακριβή προσδιορισμό των επιμέρους απαιτήσεων κάθε λειτουργίας της οικονομικής μονάδας και με τον προσδιορισμό των απαιτήσεων σε πόρους μέσω της ανάλυσης των επιχειρηματικών λειτουργιών.

Μέσα στις πρώτες πολιτικές που ξεκίνησαν στη Ευρωπαϊκή Ένωση, ήταν η πολιτική των μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό η χώρας μας χρειάζεται να επωφεληθεί από την Ευρωπαϊκή Οικονομική Ολοκλήρωση για την χάραξη μιας βέλτιστης στρατηγικής, και ενός ορθολογικού σχεδιασμού. Μια ανάληψη δηλαδή επενδύσεων στην Ελλάδα που θα λειτουργεί σαν πύλη-έξοδος προϊόντων στις γειτονικές χώρες. Το όραμα της

χώρας είναι α) να γίνει ο κόμβος της Ν.Α Ευρώπης, ώστε με αυτόν τον τρόπο υπάρξει αύξηση του Α.Ε.Π., β) η εφοδιαστική αλυσίδα να λειτουργήσει ως πυλώνας αειφόρου ανάπτυξης και μείωσης κόστους για τις ελληνικές επιχειρήσεις.

Σχετικά με την Ενοποίηση των μεταφορών, στην εγχώρια αγορά των μεταφορών, όπως και στις υπόλοιπες αγορές η κρατική παρέμβαση συμβαίνει σε πολύ μεγάλο βαθμό. Δηλαδή μετά την ενοποίηση υλοποιούνται τα εξής: α) οι αστικές συγκοινωνίες με τα μέσα μαζικής μεταφοράς ελέγχονται από το κράτος β) τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, οι δρόμοι παρέχονται από το κράτος, γ) τα δρομολόγια γίνονται με κοινωνικά κριτήρια, δ) δημιουργείται θεσμικό πλαίσιο για προστασία του περιβάλλοντος και για την ασφάλεια οδηγού-εμπορεύματος, ε) ασκείται έλεγχος στη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης (ΔΧΦΑ). Για παράδειγμα τέτοιες δράσεις είναι η εναρμόνιση φορολογικής πολιτικής, οι συνθήκες εργασίας και οι τεχνικές προδιαγραφές σαν «κοινή πολιτική» .

Κεφάλαιο 2^ο : Πόλοι Ανάπτυξης

2.1 Η έννοια των Πόλων Ανάπτυξης

Σε αυτό το κεφάλαιο περιγράφεται η έννοια του χώρου αλλά κυρίως η έννοια της Πολικής Ανάπτυξης και πως οι δύο έννοιες συνδέονται με τον τομέα των logistics. Οι έως τώρα αναλύσεις της οικονομικής επιστήμης, σε σχέση με την οικονομική του χώρου, καταγράφουν τις διαφοροποιήσεις και αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των χωρικών οικονομικών μονάδων. Για παράδειγμα είναι αποδεδειγμένο ότι το περιβάλλον στο οποίο λαμβάνει χώρα μια διαπεριφερειακή οικονομική μεταβολή διαφέρει πολύ ανάμεσα σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες (π.χ. Νορβηγία - Ελλάδα). Αναφέροντας την επίδραση του χώρου στην οικονομική συμπεριφορά, παίρνουμε ως υπόθεση ότι η έννοια του χώρου με τον γεωγραφικό χώρο είναι έννοιες ταυτόσημες με συνέπεια να μπορεί να υποστηριχθεί η αρχή ότι κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα εξελίσσεται στην επιφάνεια της γης σε ορισμένο τόπο ή μεταξύ δύο σημείων του γεωγραφικού χώρου.

Συνοπτικά αναφέρεται η έννοια της Οικονομικής του Χώρου όπου είναι η επιστήμη που μελετά τις διαφοροποιήσεις και αλληλεξαρτήσεις των περιοχών (χωρικών μονάδων) σ' ένα κόσμο άνισης κατανομής και ατελούς κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής (Dubey, 1964.οπαν., Κυριαζόπουλος, 2005).

Αναφορικά με την ανάπτυξη στον χώρο, πρωταρχικός όρος για την επιλογή της στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης είναι να βασίζεται σε ένα πρότυπο ανάπτυξης. Τώρα οι παράγοντες που θα συμβάλουν στην εκλογή του προτύπου είναι κατά βάση δυο κατευθύνσεων. Ο πρώτος παράγοντας έχει να κάνει με τα χαρακτηριστικά της χώρας όπως κοινωνικά, οικονομικά, γεωπολιτικά και βεβαίως γεωφυσικά. Από την άλλη πλευρά το εξωτερικό περιβάλλον αποτελεί τον άλλο σημαντικό παράγοντα. Εξωτερικό περιβάλλον ονομάζεται ο γεωγραφικός προσανατολισμός των εξαγωγών, η οικονομική συγκυρία, οι διεθνείς πολιτικοοικονομικοί προσανατολισμοί της κάθε χώρας κ.α..

Ένα βασικό Πρότυπο Περιφερειακής Ανάπτυξης είναι το Πρότυπο της Πολικής Ανάπτυξης. Σκοπός αυτού του προτύπου είναι να υποστηρίξει τις οικονομικές δραστηριότητες σε συγκεκριμένα σημεία, στους λεγόμενους πόλους ανάπτυξης, βοηθώντας παράλληλα την περιφέρεια (γύρο από τους πόλους) να αναπτυχθεί μέσω των ροών από τους κεντρικούς πόλους.

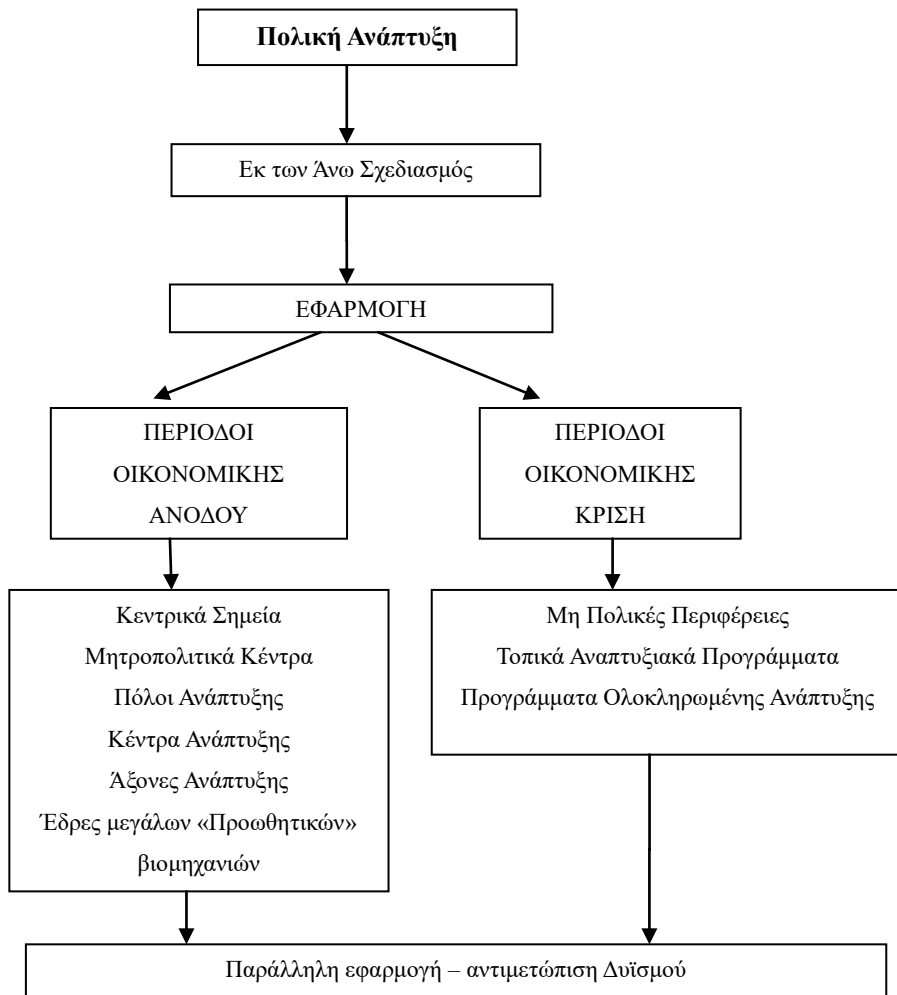
Αρχικά ο Γάλλος οικονομολόγος F. Perroux ήταν ο πρώτος που διατύπωσε την έννοια του πόλου ανάπτυξης. Σε άρθρο του, το 1955, αναφέρει ότι η εκδήλωση της ανάπτυξης παρουσιάζεται σε ορισμένα σημεία (ή πόλους ανάπτυξης), ύστερα γίνεται διάχυση μέσω κάποιων καναλιών με τα αποτελέσματα τους να εμπίπτουν στο σύνολο της οικονομίας. Είναι γεγονός ότι όρισε τον πόλο ανάπτυξης ως ένα σύνολο προωθητικών βιομηχανιών που ασκούν θετικές επιδράσεις στον περιβάλλοντα χώρο. Οπότε αυτές οι βιομηχανίες προκαλούν την εγκατάσταση και ανάπτυξη ενός αριθμού συμπληρωματικών περιφερειών και είναι η αιχμή της αναπτυξιακής διαδικασίας (Κυριαζόπουλος, 2005).

Ουσιαστικά ο πόλος αποτελεί μια προωθητική βιομηχανία, η οποία αυξάνει την δυναμική των οικονομικών δραστηριοτήτων που βρίσκονται σε σχέση με αυτή

(προκαλώντας ανάπτυξη). Αυτό γίνεται μέσω των ροών εισοδημάτων και αγαθών που προέρχονται από αυτή και καταλήγουν στις γύρω χωρικές μονάδες (δηλ. την περιφέρεια της) με μια αμφίδρομη σχέση. Στις βελτιώσεις που προκύπτουν από αυτή την διαδικασία είναι η αύξηση του περιφερειακού εισοδήματος με την συγκέντρωση νέων δραστηριοτήτων, πρόοδο του τριτογενή τομέα κ.α..

Βέβαια επειδή οι σχέσεις και οι ροές ανάμεσα στον πόλο και τις χωρικές μονάδες είναι διαδραστικές, οι χωρικές μονάδες θα δέχονται και τα αρνητικά χαρακτηριστικά του πόλου. Άρα μεταξύ του πολιτικού κέντρου και της περιβάλλουσας περιφέρειας του, αναπτύσσονται έντονες σχέσεις και ροές, που είναι δυνατόν να οδηγήσουν είτε σε διάχυση της ανάπτυξης είτε στην απομύζηση των παραγωγικών πόρων της περιμέτρου. Μάλιστα, εξαιτίας του συμπληρωματικού χαρακτήρα τους και του όγκου των συναλλαγών με τον πόλο, οι επί μέρους χωρικές μονάδες της πολιτικής περιφέρειας συνιστούν ένα σύνολο ιεραρχικά διαρθρωμένο που χαρακτηρίζεται από λειτουργική συνεκτικότητα και αλληλεξάρτηση και από μια σειρά συστηματικών σχέσεων και ροών προς και από τον πόλο που αναπόφευκτα υφίστανται τις θετικές η αρνητικές επιδράσεις του πόλου ανάπτυξης. Συγχρόνως, η εγκατάσταση των προωθητικών βιομηχανιών σε ορισμένα αστικά κέντρα που διαθέτουν τα χαρακτηριστικά που προαναφέρθηκαν (όπως συγκριτικό πλεονέκτημα), διευκολύνει την συγκέντρωση μεταποιητικών επιχειρήσεων (Παπαδασκαλόπουλος, 1995, σελ 33-36).

Διάγραμμα 7: Σχεδιασμός Πολιτικής Ανάπτυξης



Στη συνέχεια, μια κατηγοριοποίηση των πόλων ανάπτυξης είναι η εξής:

- Κέντρα ανάπτυξης, που είναι αστικά κέντρα με πληθυσμό έως 30.000 κατοίκους και σχετικά μικρή ακτίνα επιρροής.
- Πόλοι ανάπτυξης, που είναι αστικά κέντρα της τάξης των 100.000 ή κατ' άλλους των 200.000 κατοίκων.
- Άξονες ανάπτυξης, που συγκροτούνται από γειτονικούς πόλους ή κέντρα και

- Μητροπολιτικές περιφέρειες, με πυρήνα πολικό κέντρο μεγάλου μεγέθους, σύστημα δορυφόρων πόλεων και ζώνες καθορισμένων χρήσεων.

Πίνακας 2: Πρότυπα και κατευθύνσεις Στρατηγικής για τα Αστικά Κέντρα

<u>Πρότυπο ανάπτυξης</u>	<u>Στρατηγικές κατευθύνσεις</u>	<u>Κατευθύνσεις δράσεων</u>
Πολική Ανάπτυξη	<ul style="list-style-type: none"> - Προσδιορισμός και ενίσχυση της ζώνης επιρροής και της δυναμικότητας του αστικού κέντρου - Προσδιορισμός και εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου του αστικού κέντρου – δικτύωση 	<ul style="list-style-type: none"> -Ενίσχυση των υποδομών και των υπερδομών με παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας (π.χ. Λιμάνια, Αεροδρόμια, Οδικοί Άξονες, ΒΕΠΕ, Πανεπιστήμια, Ερευνητικά Κέντρα, ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης κ.λπ.) -Προσδιορισμός προωθητικών δραστηριοτήτων για κάθε Αστικό Κέντρο -Διαμόρφωση πολιτικής προσέλευσης εγκατάστασης και στήριξης των προωθητικών δραστηριοτήτων
Ολοκληρωμένη-Τοπική-Ενδογενής Ανάπτυξη	<ul style="list-style-type: none"> -Οριοθέτηση αστικών μικροπεριφερειών προγραμματισμού -Ενεργοποίηση των τοπικών φορέων και διαμόρφωση της εταιρικής σχέσης σε τοπικό επίπεδο – οικοδόμηση κοινωνικής συναίνεσης -Διαμόρφωση ολοκληρωμένων Σχεδίων Δράσης και εφαρμογή δράσεων κατά αστική μικροπεριφέρεια 	<ul style="list-style-type: none"> - Επέκταση, διαφοροποίηση και ευελιξία της τοπικής οικονομίας -Ανάπτυξη του ανθρωπίνου δυναμικού και της τοπικής απασχόλησης - Οργάνωση του αστικού χώρου -Ανάπτυξη αστικών υποδομών μικρής κλίμακας και τεχνολογίας -Αειφόρος αστική ανάπτυξη

Πηγή: Χριστοφάκης, 2001, Ζητήματα Αστικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης στον ελληνικό χώρο.

Όμοια, μια έννοια σε άμεση συσχέτιση με τον Πολιτική Ανάπτυξη είναι η Πολιτική Περιφέρεια. Η έννοια αυτή είναι ένα σύνολο ιεραρχικά διαρθρωμένων ετερογενών χωρικών μονάδων, που έχουν λειτουργική συνεκτικότητα και αλληλεξάρτηση μεταξύ τους, μέσω ενός πλέγματος σχέσεων και ροών και εξαρτώνται από ένα κεντρικό πόλο ανάπτυξης. Ο όρος αυτός είναι στρατηγικής σημασίας στην περιφερειακή ανάλυση διότι είναι το τυπικότερο παράδειγμα δυναμικής γεωγραφικής ενότητας χωρίς μόνιμα και σταθερά όρια. Σαφέστερα, μεταβαλλόμενων των οικονομικών συνθηκών, μεταβάλλεται και η ένταση των ροών και σχέσεων των περιμετρικών χωρικών μονάδων με τον πόλο ανάπτυξης. Δηλαδή ενδεχόμενη ένταση των ροών των μονάδων με ένα γειτονικό πόλο, οδηγεί στην οικονομική και κοινωνική ενσωμάτωση τους σε νέα πολιτική περιφέρεια.

Συνεπώς, για τη οριοθέτηση των πολιτικών περιφερειών χρησιμοποιούνται τα παρακάτω εργαλεία:

- Πολυπεριφερειακά – Πολυκλαδικά Υποδείγματα Εισροών-Εκροών
- Ειδικοί Πίνακες Εισροών – Εκροών, που επιτρέπουν την αξιοποίηση Αλγορίθμων Μέγιστης Ροής (π.χ. μετακινήσεις προσώπων, τηλεφωνικές συνδιαλέξεις).
- Υποδείγματα Βαρύτητας, σε περιπτώσεις αδυναμίας προσφυγής σε στοιχεία εισροών εκροών.

Τέλος για τον προσδιορισμό των πολιτικών σημείων στον ελλαδικό χώρο είναι απαραίτητο να διερευνηθεί μια σειρά βασικών παραμέτρων των αστικών κέντρων όπως:

- το πληθυσμιακό μέγεθος
- η κλαδική ειδίκευση
- η δυνατότητα λειτουργίας προωθητικών βιομηχανιών
- η υποδομή
- οι εξωτερικές οικονομίες

- οι επιπτώσεις στους περιβάλλοντες νόμους
(Παπαδασκαλόπουλος, 1995)

2.2 Τα Logistics ως προωθητική δραστηριότητα

Για να φανεί πως συνδέεται η πολιτική ανάπτυξη με τα logistics, θα πρέπει να εξετάσει πως συνδέεται η ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας με έναν πόλο ανάπτυξης. Για παράδειγμα οι παραγωγικές υπηρεσίες που είναι οι υπηρεσίες που προσδιορίζονται για άλλες επιχειρήσεις και αποτελούν μέρος της πολιτικής ανάπτυξης συνδέονται με τον κλάδο των logistics. Η παραγωγή των υπηρεσιών αυτών εντάσσεται στις εξαγωγικές δραστηριότητες μιας περιφέρειας και έχει πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις. Η ενίσχυση του ρόλου των παραγωγικών υπηρεσιών αύξησε την ανάγκη συνεργασιών μεταξύ των επιμέρους δραστηριοτήτων τους και οδήγησε στην διαμόρφωση και ολοκλήρωση της αγοράς. Για παράδειγμα οι παραγωγικές υπηρεσίες στις κατασκευές (π.χ. αγωγών ύδρευσης, ανακαίνιση κτιρίων, κατασκευαστικές εργασίες για γέφυρες και σήραγγες) προκαλούν αλυσιδωτές κινήσεις (αλλιώς ροές) στην αγορά, ενεργοποιώντας πολλούς κλάδους (όπως των προμηθευτών υλικών) και τις επιχειρήσεις τους ώστε να παραχθούν εισοδήματα στην οικονομία, να υπάρξει βελτίωση των logistics δικτύων (δρόμοι, θαλάσσιοι δίοδοι κτλ.) και να δημιουργηθούν πάρκα logistics, βιομηχανικές περιοχές κ.α. μέσα στον πόλο (Perroux). Η όλη διαδικασία θα είναι αμφίδρομη επιφέροντας ανάπτυξη στο σύνολο της περιοχής (πόλο και περιφέρεια) (Δεληδήμητρη, Σεπτέμβριος 2010).

Αρχικά για να κατανοήσουμε την σημασία των logistics ως προωθητική δραστηριότητα θα αναφερθούμε στις θετικές επιδράσεις του πόλου πάνω στην ανάπτυξη της περιφέρειας. Αυτή συνίσταται στην ανάπτυξη ορισμένων ομάδων δραστηριοτήτων, συγκεκριμένα:

α. Στην αύξηση της παραγωγής πρώτων υλών ή και αγροτικών προϊόντων, των βιομηχανιών ειδών διατροφής και των βιομηχανιών εξοπλισμού και παραγωγής εργαλείων.

β. Στην ανάπτυξη των βιομηχανιών επεξεργασίας και αξιοποίησης των ημικατεργασμένων προϊόντων καθώς και των βιομηχανιών καταναλωτικών προϊόντων.

γ. Στην ανάπτυξη του τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα του εμπορίου, των μεταφορών, της χρηματοδότησης.

Οι επιπτώσεις των παραπάνω είναι η αύξηση του περιφερειακού εισοδήματος στην περιβάλλουσα περιφέρεια, δημιουργώντας νέες θέσεις απασχόλησης με συνέπεια την συγκράτηση του πληθυσμού, κυρίως των δυναμικών ομάδων του και την δημιουργία κατάλληλου κλίματος (για την ακρίβεια ενός πεδίου δυνάμεων) για την διάχυση της ανάπτυξης του πόλου.

Όπως προκύπτει λοιπόν δημιουργείται μια κυρίαρχη περιοχή (πόλος) και μια περιοχή που κυριαρχείται, όπου αυτή η περιοχή αναπτύσσει οικονομικές δραστηριότητες που επηρεάζονται από τη ζήτηση που υπάρχει στην κυρίαρχη περιοχή. Η πόλωση που δημιουργείται είναι τεχνολογική και τεχνική (συγκέντρωση νέας τεχνολογίας), εισοδηματική (αύξηση των εσόδων), ψυχολογική (προβλέψεις, πληροφορίες) και γεωγραφική (οικονομική δραστηριότητα σε καθορισμένο χώρο).

Το κεφάλαιο επικεντρώνεται στα δίκτυα διανομής, εκεί όπου η οργάνωση και η διοίκηση τους τοποθετούνται σε κεντρικά σημεία δηλαδή τα μεγάλα αστικά κέντρα και στις μητροπολιτικές περιοχές. Παρόλα αυτά η συνεχής ανάγκη για κάλυψη νέων περιμετρικών περιφερειών, δίνει την δυνατότητα για ανάπτυξη των υπηρεσιών σε πολλά αστικά κέντρα περιμετρικά. Όπως μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε οι ροές για να διαδοθούν χρειάζονται τα αντίστοιχα κανάλια, τις αντίστοιχες υποδομές και τις αντίστοιχες συνθήκες. Στο πρώτο κομμάτι, που είναι και αυτό που μελετάμε, έχουμε τα κανάλια logistics τα οποία είναι δίκτυα διάθεσης (δηλ. κάνουν τη μεταφορά, την αποθήκευση, την επικοινωνία κ.α.) όπως οι οδικοί άξονες, οι εθνικές οδοί, οι σιδηρόδρομοι και κόμβοι όπως τα λιμάνια και τα αεροδρόμια. Ταυτόχρονα θα πρέπει να υπάρχει επάρκεια υποδομών στα δίκτυα, στα μέσα μεταφοράς (φορτηγά, αεροπλάνα, υπερταχείες κ.τ.λ.), να υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για τις

εγκαταστάσεις, όπως επίσης η ύπαρξη ορισμένων φυσικών προτερημάτων ώστε να αναπτυχθεί ο χώρος (πολική περιφέρεια) (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

Σχετικά με τα κανάλια διανομής γίνεται η διάκριση ανάμεσα α) στα συμβατικά συστήματα διανομής, β) στο κάθετο σύστημα διανομής, γ) στα οριζόντια συστήματα διανομής και γ) στα υβριδικά συστήματα διανομής. Πιο συγκεκριμένα στα συμβατικά κανάλια εφαρμόζεται η ροή παραγωγός-καταναλωτής με τον καθένα που συμμετέχει να είναι αυτόνομος με στόχο το μέγιστο κέρδος. Από την άλλη πλευρά στο κάθετο σύστημα οι επιχειρήσεις κοινών συμφερόντων συνδέονται με συμμαχίες. Ένα σύστημα διανομής που συναντάται ευρέως είναι το ονομαζόμενο οριζόντιο όπου δημιουργούνται στρατηγικές συνεργασίες για την αξιοποίηση μιας επαγγελματικής ευκαιρίας, από εταιρείες στο ίδιο επίπεδο διανομής. Τα υβριδικά συστήματα τέλος, τα οποία βρίσκουμε σήμερα κυρίως στην αγορά των υπηρεσιών, αποτελούν σύνθετα κανάλια που εξυπηρετούν την ίδια ή διαφορετικές αγορές .

Μια από τις προϋποθέσεις για να σχεδιαστεί ένα σύστημα διανομής από τις επιχειρήσεις είναι η πλήρη γνώση του τύπου και του χρόνου των καναλιών που θα διασχίσουν τα μεταφορικά μέσα. Επιπλέον το χρονοδιάγραμμα παραγωγής-προμήθειας πρέπει να συγχρονίζεται με την αγορά, να γίνεται καλή συνεννόηση ανάμεσα στα μέλη του καναλιού όπως και να υπάρχει συμβατότητα εμπορεύματος-μεταφορικού μέσου. Ένας ακόμα παράγοντας είναι ο ανταγωνισμός, οπότε κάθε επιχείρηση χρειάζεται ενημέρωση για τις μεθόδους που χρησιμοποιούν οι ανταγωνιστές στον εκάστοτε κλάδο. Τέλος πρέπει να γίνει επίτευξη των παραπάνω στόχων με το κόστος του δικτύου διανομής να παραμείνει χαμηλό (Σαρτζετάκη, 2013).

2.3 Θεωρία

Σε θεωρητικό επίπεδο, πολλοί ήταν εκείνοι οι θεωρητικοί που διαμόρφωσαν το πρότυπο των πόλων ανάπτυξης και διάχυσης. Οι σημαντικότεροι είναι οι εξής: ο

Myrdal (με την σωρευτική αιτιότητα³²), ο Christaller (με την θεωρία της ‘κεντρικής θέσης’), ο Perroux (με τους πόλους μεγέθυνσης) και ο Boudeville (που μίλησε για πόλους ανάπτυξης και πολική περιφέρεια). Ειδικότερα ο Perroux (1955-1961) προσδιόρισε ως πόλο μεγέθυνσης ένα σύνολο προωθητικών δραστηριοτήτων με θετικές επιδράσεις και πιέσεις στον περιβάλλοντα χώρο, ενώ έπειτα τον οριοθέτησε σ’ ένα προσδιορισμένο γεωγραφικό χώρο. Χαρακτήρισε την δραστηριότητα ‘προωθητική’ γιατί με τις ροές μιας δράσης (π.χ. διανομή των προϊόντων μέσω της Εφοδιαστικής) ευνοείται η πρόοδος μιας περιοχής και αυξάνει το περιφερειακό εισόδημα. Βέβαια η γεωγραφική διάσταση ενσωματώνεται πλήρως στη θεωρία και στην πολιτική των πόλων ανάπτυξης λίγο αργότερα (Parr, 1999), κυρίως βάσει της αρχικής εργασίας του Boudeville (1966), ο οποίος όρισε τον πόλο ανάπτυξης ως μια ομάδα προωθητικών βιομηχανιών που εγκαθίστανται σε μια αστική περιοχή προκαλώντας την περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας σε όλη τη ζώνη επιρροής του. Επίσης ο Boudeville (1968) προσδιόρισε και την «πολική περιφέρεια» σαν βασικό τύπο περιφέρειας. Άρα ο Boudeville έδωσε ένα περιφερειακό χαρακτήρα και μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιεχομένου πάνω από την οπτική του Perroux. Με λίγα λόγια, η θεωρία των πόλων ανάπτυξης έλαβε συγκεκριμένη γεωγραφική και περιφερειακή σημασία λόγω Boudeville..Μάλιστα ορίζει ένα περιφερειακό πόλο ανάπτυξης ως ένα σύνολο επεκτατικών βιομηχανιών που βρίσκονται σε μια αστική περιοχή και περιλαμβάνουν την περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας μέσω ζωνών επιρροής. Ο τόπος όπου αυτές οι «προωθητικές», «κυρίαρχες», «επεκτατικές» βιομηχανίες βρίσκονται στην περιοχή, γίνεται ο πόλος της περιοχής (Κυριαζόπουλος, 2005).

Αξίζει να σημειωθεί ότι εκτός από τον Boudeville και ο Perroux αναφέρει «προωθητικές», «κυρίαρχες» και «επεκτατικές» βιομηχανίες. Ανέφερε, μάλιστα, την καινοτομία και την σχέση της με την κυριαρχία και τις δραστηριότητες μεγάλης κλίμακας ως τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά της θεωρίας του³³, τα οποία οδήγησαν

³² «Σωρευτική αιτιότητα»: Η οικονομική ανάπτυξη πραγματοποιείται σε ορισμένα κέντρα ανάπτυξης από μια συγκυρία συσσώρευσης φυσικών και επίκτητων πλεονεκτημάτων που έχουν γεωγραφικά και ιστορικά αίτια, με συνέπεια να μεγαλώνει το χάσμα στο επίπεδο της ευημερίας κέντρου και περιφέρειας.

³³ Ουσιαστικά προσπάθησε να εξηγήσει πως η σύγχρονη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης παρέκλινε από τη στατική αντίληψη της ισόρροπης μεγέθυνσης.

στις έννοιες της δυναμικής προωθητικής επιχείρησης και στη προωθητική βιομηχανία. Αναλυτικά, δυναμική προωθητική επιχείρηση ονομάζεται μια σχετικά μεγάλη εταιρία όπου ανήκει σε ένα σχετικά ταχέως αναπτυσσόμενο τομέα. Επιπλέον έχει υψηλή ικανότητα για καινοτομία και η ένταση της σχέσης της με τους άλλους τομείς της οικονομίας είναι αρκετά σημαντική για τα επαγόμενα αποτελέσματα που πρέπει να διαβιβάζονται σε αυτούς τους τομείς. Δεύτερον, μια προωθητική βιομηχανία κυρίαρχος, έχει εξαιρετικά υψηλό επίπεδο τεχνολογίας και διοικητικής εμπειρίας αλλά και υψηλή εισοδηματική ελαστικότητα για τα προϊόντα της, που σημειώνουν τοπικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και αναπτύσσουν ισχυρούς δεσμούς μεταξύ της βιομηχανίας με άλλους τομείς³⁴.

Αναφέρετε λοιπόν στο ρόλο των καινοτομιών και των επιχειρήσεων μεγάλης κλίμακας. Άρα η θεωρία Ρεγκουχ βασίζεται στη Σουμπετεριανή θεωρία ανάπτυξης και στη θεωρία των δεσμών μεταξύ βιομηχανίας και της βιομηχανικής αλληλεξάρτησης. Σύμφωνα με τον Σουμπέτερ³⁵: «Η ανάπτυξη δεν εμφανίζεται παντού ούτε κατευθείαν, αλλά φαίνεται στα σημεία (αλλιώς πόλους ανάπτυξης) με μεταβλητή ένταση και απλώνεται κατά μήκος των διαφορετικών καναλιών και με διαφορετικά τερματικά αποτελέσματα στο σύνολο της οικονομίας». Έχει δηλαδή άμεση σχέση με την ιδέα του Ρεγκουχ για τον οικονομικό χώρο που είναι ένα πεδίο δυνάμεων που αποτελείται από κέντρα ή αλλιώς πόλους (Κυριαζόπουλος, 2005).

Τέλος, ο Richardson (1975) αναπτύσσει σειρά επιχειρημάτων για το ρόλο και τη χρησιμότητα της πολιτικής ανάπτυξης στη χάραξη της περιφερειακής πολιτικής,

³⁴ Υπάρχουν δύο τύποι σύνδεσης, η προς τα εμπρός και προς τα πίσω σύνδεση. Στη προς τα πίσω σύνδεση μια βιομηχανία ενθαρρύνει τις επενδύσεις στα προηγούμενα στάδια της παραγωγής από την αυξανόμενη ζήτηση για τις εισροές. Στην περίπτωση προς τα εμπρός σύνδεσης, μια βιομηχανίας ενθαρρύνει τις επενδύσεις στα επόμενα στάδια της παραγωγής, είτε με τη μετάδοση της καινοτομίας είτε τα αποτελέσματα των καινοτομιών προς τα εμπρός. Ως αποτέλεσμα των καινοτομιών, το κόστος παραγωγής στην βιομηχανία μειώθηκε. Αυτό οδήγησε σε μια πτώση της τιμής της παραγωγής της. Σε αυτή την κατάσταση, η ζήτηση για την παραγωγή αυτής της βιομηχανίας από τις βιομηχανίες που χρησιμοποιούν τις εκτιμήσεις της ως πρώτη ύλη, θα αυξηθεί.

³⁵ Στην ανάλυση του Σουμπέτερ, η ανάπτυξη εμφανίζεται ως αποτέλεσμα της ασυνεχούς έντασης σε ένα δυναμικό κόσμο. Η αιτία της ασυνεχούς έντασης είναι ο καινοτόμος επιχειρηματίας του οποίου οι δραστηριότητες πραγματοποιούνται σε επιχειρήσεις μεγάλης κλίμακας. Αυτές οι επιχειρήσεις είναι σε θέση να κυριαρχήσουν στο περιβάλλον τους, με την έννοια της άσκησης αναστρέψιμων και μερικών αναστρέψιμων επιδράσεων σε άλλες οικονομικές μονάδες, λόγω της διαπραγματευτικής δύναμης και της δύσης των δραστηριοτήτων.

δίνοντας έμφαση στις εξωτερικές οικονομίες³⁶, στις υποδομές και στις δικτυώσεις. Αναφορικά με αυτά τα τρία σημεία, τα logistics βρίσκουν άμεσες εφαρμογές, ενώ μπορούν να ενσωματωθούν και να λειτουργήσουν στο πλαίσιο της περιφερειακής ανάπτυξης, βοηθώντας στην αποτελεσματικότητα και στην ισότητα στις περιφέρειες μέσω ανταγωνιστικών πόλων αλλά παράλληλα προστατεύοντας την περιφέρεια από τα προβλήματα του κεντρικού πόλου (Παπαϊωάννου, 1995).

Αναλυτικότερα, για την περιφέρεια, ο Hale (1967) διακρίνει οκτώ μηχανισμούς που συμβάλουν θετικά στην ανάπτυξη της. Ο πρώτος μηχανισμός είναι το σύστημα μεταφορών. Έπειτα έχουμε το γεωγραφικό διαχωρισμό των οικονομικών λειτουργιών της επιχείρησης, την μετανάστευση και τις μετακινήσεις των εργαζομένων ανά περιοχές (αστική περιοχή – περιφέρεια). Επίσης στους μηχανισμούς υπάγονται οι επιχορηγήσεις για τοπική βιομηχανική ανάπτυξη, η γενική ανάπτυξη των πόλεων και η οριοθέτηση ζωνών ανάπτυξης, ο διαφορισμός³⁷ των μισθών και τέλος οι επενδύσεις σε κοινωνικό κεφάλαιο.

Συνοψίζοντας τα συμπεράσματα για την παραπάνω θεωρία, παρά τα ορισμένα μειονεκτήματα της, έχουμε ότι:

- αποκαλύπτει ανισότητες στην οικονομία μιας χώρας (περιοχής) και εστιάζει την προσοχή μας στις προωθητικές μονάδες,
- προσφέρει μια δυναμική εικόνα της οικονομίας της χώρας (περιοχής), η οποία βασίζεται σε μια γενική τάση για χωρική εστίαση των εγκαταστάσεων παραγωγής σε διαπεριφεριακό επίπεδο,
- παρουσιάζει μια βάση για την προσεκτική αποκέντρωση με την υποστήριξη της δημιουργίας νέων πόλων ανάπτυξης (αποκεντρωμένη εστίαση).

³⁶ Α) Οικονομίες στο εσωτερικό της επιχείρησης : Αυτές είναι οι οικονομίες που σχετίζονται με κάθε μεμονωμένη επιχείρηση και την οργάνωση της.

Β) Οικονομίες εκτός της επιχείρησης, αλλά στο εσωτερικό του κλάδου : Σχετίζονται με την τοποθεσία της βιομηχανίας. Καθώς μια βιομηχανία επεκτείνεται σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία, το κόστος ανά μονάδα προϊόντος σε μια επιχείρηση μειώνεται.

Γ) Οικονομίες εξωτερικές στη βιομηχανία αλλά εσωτερικές στην αστική περιοχή: Αυτές οι οικονομίες αστικοποίησης, περιλαμβάνουν την ανάπτυξη των αστικών αγορών εργασίας, την πρόσβαση σε μια μεγάλη αγορά, και την παροχή ενός ευρύτερου φάσματος υπηρεσιών.

³⁷ Συνώνυμο: διάκριση

2.4 Αναπτυξιακά Πρότυπα διεθνώς

Διεθνώς η επιλογή ενός προτύπου περιφερειακής ανάπτυξης είναι απαραίτητη για την δημιουργία μιας αποτελεσματικής στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης. Βάση της στρατηγικής γίνεται ο καθορισμός των χωρικών και κλαδικών προτεραιοτήτων παρέμβασης με τις αντίστοιχες κατάλληλες πολιτικές. Για το αν είναι αποτελεσματικά τα πρότυπα ρόλο παίζει το επίπεδο ανάπτυξης, η τεχνολογική πρόοδος και φυσικά το οικονομικό περιβάλλον (λ.χ. οικονομική ύφεση) κάθε χώρας αλλά και ειδικότερα κάθε περιφέρειας (Ψυχάρης 2011-Barquero, 1991).

Οπότε για την σύσταση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ευρωπαϊκής περιφερειακής ανάπτυξης χρειάζεται να βασίζεται σε ένα πρότυπο περιφερειακής ανάπτυξης, με δύο να είναι τα επικρατέστερα. Για την ακρίβεια το πρότυπο της πολιτικής ανάπτυξης και το πρότυπο ολοκληρωμένης-ενδογενούς ανάπτυξης. Σχετικά με το πρώτο πρότυπο γίνεται συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε πολιικά σημεία και μετά η ανάπτυξη διαχέεται στην περιβάλλουσα περιφέρεια. Από την άλλη πλευρά, η δεύτερη αντίληψη βασίζεται στο ενδογενές δυναμικό των περιφερειών για την χωρική και κλαδική ανάπτυξη. Ένα από τα δύο πρότυπα έχει εφαρμοστεί περισσότερο κατά περιόδους (κυρίως το πολιτικό), αλλά στην πλειονότητα των περιπτώσεων τα τελευταία χρόνια συνδυάζονται και χρησιμοποιούνται παράλληλα. Βέβαια ο βαθμός αποτελεσματικότητας εξαρτάται από τις συνθήκες που επικρατούν στη κάθε χώρα ή περιφέρεια (όπως επίπεδο τεχνολογικής ανάπτυξης, μακροοικονομικοί δείκτες κ.α.).

Για να γίνει πιο σαφές, το πρότυπο της πολιτικής ανάπτυξης, μέσω σχετικά μεγάλης κυρίως κλίμακας παρεμβάσεων στοχεύει στην αξιοποίηση και ενίσχυση του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο, στην ενίσχυση των προωθητικών τους δραστηριοτήτων, στην επέκταση της εμβέλειάς τους και στη δικτύωση τους τόσο με την ύπαιθρο, όσο και με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα- πόλεις σε εθνικό και διακρατικό επίπεδο, καθώς και στην ενίσχυση των υποδομών και υπερδομών τους. Αντίθετα, το πρότυπο της τοπικής - ενδογενούς ανάπτυξης, που κατευθύνει την αναπτυξιακή διαδικασία «εκ των κάτω» με την ενεργοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης, των κοινωνικών φορέων, καθώς και άτυπων ομάδων,

αποσκοπεί στον προσδιορισμό τοπικών ζωνών μικρής κλίμακας στον αστικό χώρο στις οποίες επικεντρώνονται πολλαπλές και συνεκτικές δράσεις για την αναζωογόνηση και αναβάθμιση της περιοχής. Περαιτέρω ο σκοπός της θεωρίας αυτής ήταν η αξιοποίηση των τοπικών πόρων κάθε ευρωπαϊκής περιφέρειας διατηρώντας το εργατικό δυναμικό της και παράλληλα αποτρέποντας τη φυγή του σε άλλο, πιο αδύναμο πόλο. Η επίτευξη των στόχων της νέας αυτής θεωρίας απαιτούσε την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών για να βοηθήσουν τις μικρομεσαίες μεταποιητικές επιχειρήσεις των περιμετρικών περιφερειών να αυξήσουν την παραγωγή τους, όπως επίσης την εξειδίκευση και επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού των περιοχών αυτών (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

2.4.1 Εφαρμογή προτύπων διεθνώς, ιστορικά στοιχεία

Παρακάτω, γίνεται μια σύντομη αναδρομή στα αναπτυξιακά πρότυπα που ακολουθήθηκαν ανά χρονικές περιόδους. Από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης κιόλας, η στρατηγική που στηρίχθηκε στο πολιτικό πρότυπο ανάπτυξης, ήταν η ανάδειξη των πόλεων ως πόλων έλξης της βιομηχανίας και των επενδύσεων. Έτσι έχουμε την δημιουργία βιομηχανικών συγκροτημάτων και προωθητικών βιομηχανιών σε αστικά κέντρα όπου υπάρχουν οι υποδομές και οι εξωτερικές οικονομίες για να γίνει αυτό. Άλλωστε η στρατηγική της πολιτικής ανάπτυξης που αναφέρετε σε πόλους, μητροπόλεις, άξονες, τεχνολογικά πάρκα, κέντρα αναψυχής, κ.α. αποτελούσε αλλά και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης, κυρίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αρχικά η στρατηγική των πόλων ανάπτυξης εφαρμόστηκε σχεδόν καθολικά (αναπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες) για την περίοδο 1945-1975 περίπου (Friedman και Weaver, 1979). Από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ως τις αρχές τις δεκαετίας του 70', ο προγραμματισμός της Περιφερειακής Ανάπτυξης βασιζόταν στο πρότυπο της πολιτικής ανάπτυξης. Είναι γεγονός ότι τα κύρια χαρακτηριστικά της εποχής αποτελούσαν ο περιορισμένος αριθμός αστικών κέντρων (πόλων) ανάπτυξης, οι οικονομίες κλίμακας, οι μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις, η καθετοποίηση της παραγωγής και η ενσωμάτωση των περιφερειακών αγορών, τα οποία οδηγούσαν σε συνεχή οικονομική μεγέθυνση και σε ένα ασφαλές οικονομικό περιβάλλον (Παπαϊωάννου, 1995).

Έπειτα όμως για την περίοδο που ακολούθησε προς τα τέλη 70', οι κρίσεις που παρουσιάστηκαν επηρέασαν το κυρίαρχο αναπτυξιακό πρότυπο. Ένας κύκλος συζητήσεων ξεκίνησε πάνω στα αποτελέσματα της εφαρμογής της πολιτικής ανάπτυξης στην αστική και περιφερειακή ανάπτυξη. Ουσιαστικά οι σοβαρές δυσκολίες στην πολιτική ανάπτυξη εμφανίστηκαν μετά τις πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και 79'. Τότε οι πολυεθνικές εταιρίες μείωσαν την προωθητική τους δυναμική καθώς μειώθηκε ο ρυθμός της οικονομικής μεγέθυνσης ενώ παρουσιάστηκαν και μεγάλες απώλειες στις περιφερειακές αγορές. Ενώ στη συνέχεια, τα προβλήματα που ήδη υπήρχαν στο περιβάλλον της κάθε οικονομίας, ενισχύθηκαν από την παγκόσμια οικονομική κρίση των βιομηχανικά αναπτυσσόμενων κρατών, η οποία μοιράστηκε άνισα στους κλάδους της βαριάς βιομηχανίας (όπως μεταλλουργία, υφαντουργία, βαμβακοβιομηχανία, χημική βιομηχανία παραγωγής μηχανών και οχημάτων) που τότε λειτουργούσαν προωθητικά, καθορίζοντας την αναπτυξιακή πορεία κρατών και περιφερειών και ιδιαίτερα των μεγάλων αστικοβιομηχανικών πόλεων και των μητροπόλεων του αναπτυσσόμενου δυτικού κόσμου (Κομνηνός, 1993). Αποτέλεσμα της περιόδου αυτής, ήταν η υιοθέτηση μιας νέας περιφερειακής αναπτυξιακής στρατηγικής η οποία βασίστηκε στην θεωρία της Ενδογενούς Ανάπτυξης και η οποία αποτέλεσε την βάση της ανάπτυξης των logistics στα τοπικά δίκτυα που με την σειρά τους συνδέονται με το ενιαίο παγκόσμιο δίκτυο logistics.

Βέβαια η ένταση των προβλημάτων ποικίλει από πόλη σε πόλη και από περιοχή σε περιοχή. Τα κοινά σημεία ωστόσο είναι τα μεγάλα ποσοστά μακρόχρονης και διαρθρωτικής ανεργίας, εισοδηματικές ανισότητες, ανισότητες στο επίπεδο εκπαίδευσης, ανεπάρκεια υπηρεσιών, απαξίωση τεχνικών και βιομηχανικών υποδομών, ελλείψεις στον τομέα της υγείας, άνοδος εγκληματικότητας, κοινωνικός αποκλεισμός, εθνικές μειονότητες κ.α. Οι εξελίξεις αυτές οδήγησαν σε μια στροφή στην τότε αντίληψη για περιφερειακή ανάπτυξη, με βασικό αποτέλεσμα την στροφή από το γνωστό δόγμα των πόλων ανάπτυξης.

Οπότε, από τα τέλη της δεκαετίας του 70' υιοθετείται σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις το πρότυπο ολοκληρωμένης ενδογενούς ανάπτυξης ή αλλιώς της τοπικής ενδογενούς ανάπτυξης. Στο πρότυπο της τοπικής-ενδογενούς ανάπτυξης, οι χωρικές ενότητες αναπτύσσονται στο μεγαλύτερο τους κομμάτι ενδογενώς (τοπικοί φορείς με

καινοτόμες ιδέες, καινοτόμες δράσεις κ.α.). Επίσης, στο πρότυπο αυτό γίνεται προσήλωση σε ένα συγκεκριμένο τόπο με την εμφάνιση εξωτερικών οικονομιών και την ανάδειξη δυναμικών δραστηριοτήτων. Άρα υιοθετείται ένα νέο πρότυπο, αυτό της ολοκληρωμένης-ενδογενούς ανάπτυξης, όπου η βασική διαφοροποίηση από το πρότυπο της ολοκληρωμένης ανάπτυξης είναι η εστίαση σε ένα συγκεκριμένο τόπο (ή μικροπεριφέρεια), η αξιοποίηση δυναμικών δραστηριοτήτων, παράλληλα με τη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών σε επίπεδο μικροπεριφέρειας. Βασικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή του προτύπου της τοπικής-ενδογενούς ανάπτυξης στον αστικό χώρο και οι στρατηγικοί στόχοι είναι: 1) η οριοθέτηση αστικών μικροπεριφερειών προγραμματισμού, 2) ο σχηματισμός της εταιρικής σχέσης σε τοπικό επίπεδο, δραστηριοποίηση τοπικών φορέων, 3) διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου δράσης και η εφαρμογή συνεκτικών δράσεων κατά αστική μικροπεριφέρεια (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

Παρόλα αυτά, πολλά από τα προβλήματα συνεχίστηκαν και τα επόμενα χρόνια. Αυτό οδήγησε τις χώρες, από το 90' και μετά, στο να εκσυγχρονίσουν το πρότυπο πολιτικής ανάπτυξης και το συνδυάσουν με το πρότυπο της ολοκληρωμένης (ενδογενής) ανάπτυξης. Σε αυτό βασίστηκε η «νέα οικονομική γεωγραφία», που δίνει έμφαση στις αυξανόμενες αποδόσεις κλίμακας εξαιτίας της γεωγραφικής συγκέντρωσης, στην επίδραση των μεταφορών και στο ρόλο των κόμβων για τη δημιουργία δυναμικών αστικών κέντρων, στη βιομηχανική χωροθέτηση, στις οικονομίες συγκέντρωσης και στο ρόλο των πόλεων και αστικών δικτύων στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και στις διεθνείς εμπορικές σχέσεις. Μέσω του συνδυασμού και της συνεργασίας των παραπάνω δύο προτύπων (πολικής και ενδογενούς), δημιουργείται ένα μεικτό πρότυπο για την ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη. Η πολιτική ανάπτυξη στοχεύει στον αναπτυξιακό ρόλο των αστικών κέντρων, στον πολλαπλασιασμό των ροών και των δράσεων, την δικτύωση υπαίθρου με την πόλη και στην βελτίωση των υποδομών τους (οδικό δίκτυο, μεταφορές, υπηρεσίες, κόμβοι –λιμάνια, τραίνο κ.α.) - εδώ μάλιστα είναι κομβική η λειτουργία των logistics. Ενώ το πρότυπο της τοπικής-ενδογενούς ανάπτυξης ενεργοποιεί τις κοινωνικές ομάδες, τους οικονομικούς φορείς και την τοπική αυτοδιοίκηση για την βελτίωση και αναβάθμιση των χωρικών δράσεων, χωρικών εισοδημάτων και γενικά της περιοχής μέσω των δράσεων μικρής κλίμακας. Στόχος του μεικτού προτύπου είναι η αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση

των χωρικών ανισοτήτων. Πιο συγκεκριμένα, ανισότητες παρουσιάζονται ανάμεσα στην πόλη και την ύπαιθρο, ανάμεσα στις παράκτιες και στις ορεινές περιοχές αλλά και μεταξύ του νησιωτικού και ηπειρωτικού χώρου.

Η υιοθέτηση ενός σύνθετου προτύπου ολοκληρωμένης και πολιτικής ανάπτυξης επιβάλλει την δημιουργία ενός τουλάχιστον κέντρου ανάπτυξης σε κάθε περιφέρεια, με στόχους τη δημιουργία ισχυρών οικονομιών συγκέντρωσης, τη λειτουργία προωθητικών δραστηριοτήτων, την ένταση και διάχυση της αναπτυξιακής διαδικασίας καθώς και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των περιφερειακών οικονομιών (Κυριαζόπουλος, 2005).

Άρα στην χάραξη πολιτικής για την αντιμετώπιση χωρικών ανισοτήτων λαμβάνεται σοβαρά υπόψη το δίλλημα ισότητα ή αποτελεσματικότητα. Αυτό το δίπολο, μπορεί να συμβάλλει παράλληλα στη δημιουργία ανταγωνιστικών πόλων (εξωστρέφεια - αποτελεσματικότητα) και στην ανάσχεση της υποβάθμισης περιφερειών με την ενίσχυση τοπικών πόλων ή κέντρων ανάπτυξης (ισότητα), θωρακίζοντας επιπλέον τις περιφέρειες αυτές από τα απομυζητικά αποτελέσματα των κεντρικών πόλων.

2.4.2 Εφαρμογή του Προτύπου Πολικής Ανάπτυξης στην Ευρώπη

Για το πολικό πρότυπο υπάρχει το πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα της Γαλλίας στην οποία εφαρμόστηκε μια ολοκληρωμένη στρατηγική πολικής ανάπτυξης που περιλαμβάνει 15 μητροπόλεις, 71 πόλους ανταγωνιστικότητας, και 379 πόλους αγροτικής αριστείας (CIADT, 2003).

Συγκεκριμένα, η CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire³⁸) πρότεινε μια εθνική στρατηγική για τις γαλλικές μητροπόλεις στην ΕΕ (13/12/02):

-Πρώτον, ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης με τη δημιουργία επιχειρηματικών περιοχών, την προσέλκυση εδρών πολυεθνικών επιχειρήσεων, την αναβάθμιση

³⁸ Διυπουργική Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης της γαλλικής επικράτειας

κέντρου των μητροπόλεων, την βελτίωση δραστηριοτήτων σχετικών με διεθνή συνέδρια και την εγκατάσταση περιοχών logistics διεθνούς ενδιαφέροντος.

-Δεύτερον να δοθεί έμφαση στις υποδομές και υπηρεσίες που αφορούν τραίνα υψηλής ταχύτητας, αεροδρόμια, διευρωπαϊκά δίκτυα και ιδίως ενίσχυση της σύνδεσης των γαλλικών με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις, καθώς και των διασυνοριακών κέντρων συνεργασίας και ανάπτυξης.

Βασική αρχή της στρατηγικής αυτής, είναι η ενίσχυση της εξωστρέφεια και της ανταγωνιστικότητας που θα οδηγήσουν στη διάχυση της ανάπτυξης από τις μητροπόλεις αυτές στην περιβάλλουσα περιφέρεια της κάθε μιας.

Πιο συγκεκριμένα, οι 15 μητροπόλεις που δημιουργήθηκαν είχαν στόχο να γίνουν ανταγωνιστικές σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο και παράλληλα να λειτουργούν προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των περιφερειακών οικονομιών. Οι κατευθύνσεις λοιπόν που ακολούθησαν για την κάθε μητρόπολη είναι α) η κλαδική εξειδίκευση και ανάπτυξη, β) η δικτύωση της με μεσαίες πόλεις που την περιβάλλουν και γ) η κατοχύρωση μητροπολιτικού ρόλου στον ευρωπαϊκό χώρο για κάθε μητροπολιτικό κέντρο.

Παράλληλα αναφορικά με τους 71 πόλους “ανταγωνιστικότητας”, ο κάθε ένας πόλος αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο χώρο όπου έχει κάποια κύρια χαρακτηριστικά. Αυτά είναι τα εξής: α) να υπάρχει συνεργασία επιχειρήσεων, ερευνητικών κέντρων και φορέων κατάρτισης, με στόχο την σύνδεση της έρευνας και ανάπτυξης (R&D) με την παραγωγή και β) την εμφάνιση οργανισμών καινοτομίας στην περιφέρεια. Ουσιαστικά, μιλάμε για πόλους που λειτουργούν ως τεχνοπόλεις. Συνοπτικά, οι στόχοι των πόλων είναι η αύξηση της απασχόλησης, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας των γαλλικών περιφερειών. Τέτοιοι πόλοι ανταγωνιστικότητας υπάρχουν και σε άλλες χώρες όπως στη Γερμανία, Δανία, Φινλανδία, Μεγάλη Βρετανία, Σουηδία, Ελβετία, στον Καναδά και στο Ισραήλ.

Τέλος, η γαλλική κυβέρνηση το 2006 οργάνωσε την οριοθέτηση 379 “πόλων αγροτικής αριστείας”, βλέποντας ότι οι αγροτικές περιοχές προσφέρουν στρατηγικούς οικονομικούς πόρους στο πλαίσιο μιας αειφόρου ανάπτυξης. Η λειτουργία των 379

αυτών πόλων έχει ως σκοπό την τοπική βελτίωση και αναβάθμιση μέσω της συγκέντρωσης νέου πληθυσμού, προσέλκυσης νέων δραστηριοτήτων αρά και εισοδημάτων. Επίσης έχει στόχο να αυξήσει την περιφερειακή παραγωγική δυναμική μέσω καινοτόμων σχεδίων. Στο πλαίσιο αυτό, οι τοπικές αρχές στις περιφέρειες διαμορφώνουν ολοκληρωμένα αναπτυξιακά σχέδια, που προσανατολίζονται μεταξύ άλλων στην αξιοποίηση και ενίσχυση των προωθητικών δραστηριοτήτων και στα αποτελέσματα διάχυσης στον ευρύτερο χώρο.

2.4.3 Ιστορία των Πόλων Ανάπτυξης στην Ελλάδα

Στην χώρα μας, σχετικά με τα αναπτυξιακά πρότυπα πάνω στα οποία βασίζονται τα περιφερειακά μας προγράμματα, υπήρχε η τάση από το πολιτικό πρότυπο να κατευθύνονται στο πρότυπο ενδογενούς ανάπτυξης, για να καταλήξουν στις μέρες μας στο συνδυασμό των δύο αυτών προτύπων για την χάραξη εθνικής στρατηγικής.

Οπότε μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 70' στην Ελλάδα, οι δυναμικοί κλάδοι συγκεντρώνονται στην Αθήνα αρχικά, έπειτα στην Θεσσαλονίκη και τέλος και σε άλλους αναπτυξιακούς πόλους όπως Πάτρα, Βόλο, Ιωάννινα κ.α. Οι περιφέρειες γύρω από τα παραπάνω συγκροτήματα παρουσιάζουν τοπικά αναπτυξιακά πλεονεκτήματα. Άρα έχουμε με την σειρά χρονολογικά το 1950-60 η πρωτεύουσα να είναι κυρίαρχη, το 1960-70 να υπάρχει το διπολικό σύστημα Πρωτεύουσα-Θεσσαλονίκη και την περίοδο 1970-80 να παρουσιάζεται η ανάπτυξη ενός ολιγοπολικού συστήματος περιφερειακών αστικών και οικιστικών³⁹ κέντρων.

Την περίοδο, 1974-1981 έχουμε εφαρμογή του πολιτικού συστήματος στην Ελλάδα. Η στρατηγική των αντίπαλων πόλων, που είχε αντικειμενικό σκοπό τη συγκράτηση της ελκτικής δύναμης των δύο μεγάλων Μητροπολιτικών κέντρων, της Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τη δημιουργία δυναμικών κέντρων στη περιφέρεια, δεν εφαρμόστηκε ουσιαστικά. Από το 1981 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 90' γίνεται

³⁹ Οι κατηγορίες οικιστικών κέντρων είναι οι εξής: 1) Αθήνα, Θεσσαλονίκη, 2) Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ), 3) Αστικά Οικιστικά Κέντρα (ΑΣΤΚ), 4) Αγροτοβιομηχανικά Οικιστικά Κέντρα (ΑΓΡΟΚ)

μια στροφή προς την τοπική - ενδογενή ανάπτυξη. Τέλος, στα τέλη της δεκαετίας του 90' μέχρι και σήμερα, επικρατεί ο συνδυασμός των δύο προτύπων (συγκέντρωση αλλά και ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη) στα προγράμματα Β' ΚΠΣ 1994-1999, Γ' ΚΠΣ 2000-2006 και ΕΣΠΑ 2007-2013. Θα αναφέρουμε τα κυριότερα γεγονότα της κάθε περιόδου παρακάτω.

Στις αρχές του 80' υπάρχουν άλλες αναπτυσσόμενες περιφέρειες και άλλες περιοχές με τοπικά πλεονεκτήματα αλλά όχι ικανοποιητική διάχυση από τα δυναμικά αστικά κέντρα στην υπόλοιπη περιφέρεια. Προβλήματα που παρουσιάστηκαν εκείνη την περίοδο είναι τα διαρθρωτικά προβλήματα των αστικών κέντρων, τα τοπικά μειονεκτήματα και οι ελλείψεις στην περιφέρεια. Επίσης τότε οι αλλαγές που συντελούνται είναι παράλληλες σε όλους τους κλάδους της οικονομίας. Ακόμα, το 83' έχουμε την Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση (ΕΠΑ). Συγκεκριμένα ο ν. 1337/1983 και η «Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση» που τον πλαισίωσε αποτέλεσαν μια συστηματική προσπάθεια για την αναδιοργάνωση του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού στη χώρα μας. Άρα ουσιαστικά το 83' γίνεται η πρώτη προσπάθεια για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη, σε συνδυασμό πάντα με το πρότυπο της πολιτικής ανάπτυξης. Ωστόσο, εφαρμογή του σχεδίου και του νόμου αποδείχθηκε μια πολύπλοκη διαδικασία. Τότε επίσης για πρώτη φορά σε χωροταξικό επίπεδο, υπάρχει η αρχή της πολυκεντρικής δομής σε κάθε επίπεδο.

Η περίοδος 94'-99' χαρακτηρίστηκε από μεγαλύτερη έμφαση σε έργα υποδομής εθνικής σημασίας που ενισχύουν την εξωστρέφεια της οικονομίας και τη γενικότερη διασύνδεση της χώρας με το εξωτερικό. Τότε πραγματοποιούνται μεγάλα έργα κυρίως στις μεταφορές (logistics). Συγκεκριμένα έργα αυτής της περιόδου είναι τα εξής : οδικοί άξονες (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός), λιμενικά έργα, εκσυγχρονισμός του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου, μετρό της Αθήνας, ενεργειακά έργα (αιολικά πάρκα, φυσικό αέριο), τηλεπικοινωνίες, νοσοκομεία, κ.α. Τότε δημιουργήθηκαν οι προϋποθέσεις για μεγαλύτερη απόδοση της αναπτυξιακής προσπάθειας της χώρας η οποία συνεχίζεται και την επόμενη περίοδο, παρά την δυσλειτουργία των μηχανισμών διαχείρισης και υλοποίησης. Στο Γ' ΚΠΣ, 2000-2006 δίνεται βαρύτητα στην ολοκλήρωση των μεγάλων έργων. Υπάρχουν λοιπόν θετικές επιπτώσεις των έργων που συνδυάζονται με τις πολιτικές για την άμβλυνση των ανισοτήτων του ελλαδικού

χώρου όπως στα νησιά και τις ορεινές περιοχές (δηλαδή ενδοπεριφερειακές ανισότητες, επιπλέον πρόβλημα δικτύου, πρόσβασης, διανομής, αποθήκευσης π.χ. νερού, τρόφιμα, δρομολόγια πλοίων, υποδομές, δημόσιες υπηρεσίες, ενεργειακή αυτάρκεια, εκμετάλλευση αεροδρομίων, λιμένων). Κυρίως έχουμε τις περιφέρειες νήσων που ενισχύονται όπως Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου, Κρήτη, Ιόνιοι Νήσοι.

Για να αντιμετωπιστούν οι ενδοαστικές ανισορροπίες (Αθήνα – Θεσσαλονίκη), στο Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006 για την εφαρμογή του τρίτου ΚΠΣ, είχαμε Σχέδιο Ανάπτυξης για τα αστικά κέντρα της χώρας (ανά τύπο αστικής συγκέντρωσης). Τα ίδιο συνεχίζεται και την επόμενη περίοδο με το ΕΣΠΑ 2007-2013 όπου υπάρχει το ‘μεικτό’ πρότυπο πολιτικής-ολοκληρωμένης ανάπτυξης. Άλλωστε ο αναπτυξιακός ρόλος των αστικών κέντρων στον περιφερειακό προγραμματισμό ενδυναμώνει την συνοχή της χώρας.

Συμπερασματικά το κυρίαρχο πρότυπο ανάπτυξης στην Ελλάδα είναι το πολιτικό. Αυτή η πολιτική αναπτύχθηκε κάτω από την επιρροή της κρίσης και την απότομη στροφή των άλλων ευρωπαϊκών χωρών προς παρόμοιες πολιτικές και προς τη μεγαλύτερη διασπορά των αρμοδιοτήτων σε διοικητικό επίπεδο. Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει προσπάθεια για την αφομοίωση το πρότυπο ολοκληρωμένης – ενδογενούς ανάπτυξης στον ελληνικό περιφερειακό αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Από τις αρχές του 2000, η χώρα μας ασχολείται πιο εντατικά στο να τονώσει την ανταγωνιστικότητα και την εξωστρέφεια των πόλεων της, να αντιμετωπίσει τις ανισότητες εντός των πόλεων (συνοχή αστικού χώρου) αλλά και μεταξύ κέντρου - περιφέρειας μέσω ενός ενιαίου αναπτυξιακού προγράμματος.

Οπότε από το 2000, δόθηκε για πρώτη φορά ιδιαίτερη έμφαση στο σχεδιασμό ενός αναπτυξιακού προτύπου και μιας ενιαίας ολοκληρωμένης στρατηγικής, στο πλαίσιο του περιφερειακού προγραμματισμού στην Ελλάδα. Με το τρίτο ΚΠΣ (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης), λοιπόν, α) γίνεται προσπάθεια ενίσχυσης της εξωστρέφειας της οικονομίας των περιφερειών, β) με την υποστήριξη των στρατηγικών υποδομών και την βελτίωση της δυναμικής των προωθητικών δραστηριοτήτων των αστικών κέντρων επιζητείται η εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου των αστικών κέντρων σε

περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, γ) η ενσωμάτωση των πόλων (δηλαδή τα δυναμικά αστικά κέντρα) στα διευρωπαϊκά δίκτυα και η σχεδίαση αξόνων εθνικής ανάπτυξης. Επίσης ως στοιχεία του προγράμματος είναι δ) η προσαρμογή της τεχνολογίας, της έρευνας και της καινοτομίας στο αναπτυξιακό πρόγραμμα, ε) βελτίωση και εκπλήρωση των δραστηριοτήτων μέσω διασύνδεσης των κλάδων (κυρίαρχων και ενισχυόμενων) με επιπλέον δράσεις, ζ) ανάδειξη των τοπικών πλεονεκτημάτων και ενίσχυση τοπικών πόρων με έμφαση στις ορεινές και νησιωτικές περιοχές και η) η μείωση των διαπεριφερειακών ανισοτήτων με επενδύσεις σε όλους τους τομείς.

Επίσης οι κατηγορίες αστικών κέντρων που διαμορφώθηκαν με βάση το Σχέδιο Ανάπτυξης 2000-2006 είναι:

- Μητροπολιτικά κέντρα: Είναι μείζονες αστικές συγκεντρώσεις της χώρας που έχουν κυρίαρχο αναπτυξιακό ρόλο σε εθνικό και διεθνή οικονομικό επίπεδο. Παραδείγματα είναι η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη.
- Πύλες- Κόμβοι των Διευρωπαϊκών Δικτύων: Οι πύλες αυτές λειτουργούν ως δίοδοι εισόδου και εξόδου στη χώρα και μπορούν να εκμεταλλευτούν την καίρια θέση τους επί των διευρωπαϊκών δικτύων. Για παράδειγμα η Αλεξανδρούπολη.
- Πόλοι Ανάπτυξης: Προϋποθέσεις ενός πόλου είναι να είναι πάνω από 100.000 κατοίκους (συνήθως), να έχει επάρκεια στις υποδομές και μια ή περισσότερες προωθητικές δραστηριότητες. Στην κατηγορία αυτή είναι η Πάτρα, ο Βόλος κ.α.
- Πόλοι Διασυνοριακής Συνεργασίας: Είναι αστικά κέντρα, με χαρακτηριστικά πόλων ανάπτυξης, που βρίσκονται κοντά σε βασικούς άξονες μεταφορών. Τέτοιες πόλεις είναι η Ξάνθη, η Κομοτηνή, η Δράμα κ.α.
- Κέντρα Ανάπτυξης Παραμεθόριων ή Νησιωτικών Περιοχών: Η λειτουργία τέτοιων κέντρων στις παραμεθόριες ηπειρωτικές ή νησιωτικές περιοχές έχει κομβική σημασία για τη ισόρροπη ανάπτυξη και συνοχή του ελληνικού χώρου. Σαν παραδείγματα έχουμε την Μυτιλήνη, τη Χίο κ.α.
- Ευρύτερες αστικές συγκεντρώσεις: Ονομάζονται οι περιοχές της Χαλκίδας - Οινόφυτων – Σχηματαρίου ή του αναπτυξιακού τριγώνου Δράμας – Καβάλας – Ξάνθης. Αυτές οι συγκεντρώσεις απαιτούν ιδιαίτερο σχεδιασμό για τις

υποδομές τους και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους, ενώ δεν καταγράφηκαν στην τελευταία απογραφή. Στο σύνολο της χώρας μάλιστα και μετά την ολοκλήρωση των μεταφορικών αξόνων (π.χ Εγνατία Οδός, Δυτικός Άξονας), ο αριθμός των κατοίκων στα μεγάλα αστικά κέντρα θα είναι του απογραφέντος.

- Κέντρα Περιφερειακής, Νομαρχιακής και Τοπικής Ανάπτυξης: Με αυτή την ονομασία χαρακτηρίζονται πρωτεύουσες νομών και άλλα τοπικά δυναμικά κέντρα ανάπτυξης, βασιζόμενα από τον περιφερειακό αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Όσον αφορά την Αθήνα, κρίνεται βάση του πλαισίου, ότι μπορεί να παίξει το ρόλο ενός οικονομικού, εμπορικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού κέντρου παγκόσμιας εμβέλειας. Η Θεσσαλονίκη από την μεριά της μπορεί να αναδειχτεί ως κέντρο (οικονομικό, εμπορικό, συγκοινωνιακό, πολιτιστικό κ.α.) του Βαλκανικού και Παρευξείνιου χώρου.

Η ρόλος των ελληνικών μητροπολιτικών κέντρων στην ανάπτυξη, μπορεί να ενισχυθεί με του εξής τρόπους: α) ενσωμάτωση των κέντρων αυτών στην διαδικασία Ευρωπαϊκής Ολοκλήρωσης, β) εκμετάλλευση των θέσεων των ελληνικών μητροπολιτικών κέντρων στα διευρωπαϊκά δίκτυα και οι ενίσχυση των υποδομών στους κλάδους των μεταφορών, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών, γ) η ανάπτυξη αξόνων (οδικοί ή σιδηροδρομικοί άξονες ταχείας κυκλοφορίας που συνδέουν παραγωγικές συγκεντρώσεις) στον εθνικό και στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο και η δ) ενσωμάτωση των ελληνικών κέντρων σε δίκτυα πόλεων (βαλκανικά, μεσογειακά κ.α.) (Παπαδασκαλόπουλος, 1995).

Ταυτόχρονα, για τα υπόλοιπα αστικά κέντρα καθορίστηκαν τρεις άξονες: α) επένδυση σε καινοτόμα επιχειρηματικά προγράμματα και εκσυγχρονισμό των υποδομές (όπως σε Τεχνολογικά Πάρκα, Βιομηχανικές επιχειρηματικές περιοχές, Πάρκα Μεταφορών και Εμπορίου κ.α.) ώστε να συγκεντρώσουν νέες εταιρείες, να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας και να αναβαθμιστούν οι ήδη υπάρχουσες εταιρείες, β) παρεμβάσεις τέτοιες ώστε η πόλη να αποκτήσει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα μέσω των υποδομών, σε κλάδους όπως ο τουρισμός, γ) προσδιορισμός των "προωθητικών" δραστηριοτήτων έτσι ώστε να υπάρξουν πολιτικές στήριξης τους.

Καλύτερα πάντως αποτελέσματα προέκυψαν σε τοπικό και μικροπεριφερειακό επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, οργανώθηκαν Σχέδια Δράσης, που περιελάμβαναν με ειδικά μέτρα για κάθε ΠΕΠ. Ειδικότερα λειτούργησαν προγράμματα ολοκληρωμένου χαρακτήρα με συνεκτικές δράσεις ως προς τα προβλήματα των υποβαθμισμένων περιοχών.

Οι δρόμοι που ακολούθησαν τα προγράμματα αυτά είναι η α)επέκταση, διαφοροποίηση και ευελιξία της τοπικής οικονομίας, β)η άνοδος της τοπικής απασχόλησης και η περαιτέρω εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού, γ)ο ανασχηματισμός και η ομαλοποίηση του αστικού χώρου και δ)η ενδυνάμωση των υπερυποδομών και της τεχνολογίας.

Στην πράξη όμως κατά την εφαρμογή τους παρουσιάστηκαν προβλήματα. Αρχικά στον αστικό χώρο, σε τοπικό επίπεδο, εφαρμόστηκε μια απλή πολιτική αναπλάσεων των πιο προβληματικών περιοχών. Επιπλέον περιορίστηκαν τα διοικητικά όρια, έγινε δυσκολότερη η συνεργασία ανάμεσα στους θεσμικούς φορείς, καθώς επίσης υπήρξαν ελλείψεις επαρκών στατιστικών στοιχείων σε τοπικό επίπεδο που έκαναν τον αναπτυξιακό μικροπεριφερειακό προγραμματισμό ελλιπή.

Οι προγραμματικοί στόχοι της περιόδου 2007-2013 συνεχίζουν στο ίδιο ύψος με τους στόχους της προηγούμενης περιόδου. Άρα αυτή την προγραμματική περίοδο την χαρακτηρίζουν α) η πολυκεντρικότητα, β) η βελτίωση του δικτύου αστικών κέντρων, γ) η πρόοδος στις υποδομές και η δ) ανάπλαση των αστικών κέντρων (π.χ οικογειτονιές, αύξηση περιοχών πρασίνου κ.α.) και η εξάλειψη των κοινωνικών προβλημάτων.

Σχετικά με το νέο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), ο βασικός παράγοντας του είναι οι πόλοι ανάπτυξης ώστε να προσελκύσουν επενδύσεις και εγκατασταθούν σε αυτούς νέες επιχειρήσεις. Παράλληλα στο πλαίσιο αυτό έχουμε μια αλλαγή στην ομαδοποίηση. Στην πρώτη ομάδα έχουμε τα Μητροπολιτικά Κέντρα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, στην δεύτερη ομάδα κατατάσσουμε τα Αστικά Κέντρα Διαπεριφερειακής Σημασίας, οι Δικτυώσεις Αστικών Κέντρων και τα Κέντρα Ειδικής

Σημασίας όπως οι πύλες ή οι κόμβοι. Τέλος στην Τρίτη κατηγορία έχουμε τα Μεγάλα Αστικά Κέντρα του Νησιωτικού Χώρου. Άρα με το ΕΣΠΑ 2007-2013, τα κέντρα της χώρας είναι τα εξής: - Αθήνα/Αττική, - Θεσσαλονίκη, - Πάτρα, -Ηράκλειο/Χανιά, - Λάρισα/Βόλος, - Γιάννενα, - Καβάλα/Δράμα/Ξάνθη, -Καλαμάτα, -Αλεξανδρούπολη/Κομοτηνή, - Ρόδος, - Κοζάνη/ Πτολεμαΐδα.

Τέλος σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), κατηγοριοποιεί τις χωρικές συγκεντρώσεις, στο πλαίσιο της εξειδίκευσης του Πολιτικού Προτύπου για την Ελλάδα. Η κατηγορίες αυτές είναι οι παρακάτω:

1) Πόλοι Ανάπτυξης, οι οποίοι περιλαμβάνουν:

Α. Τα Μητροπολιτικά Κέντρα: Αθήνα, Θεσσαλονίκη

Β. Τους Πρωτεύοντες Εθνικούς Πόλους: Πάτρα, Ιωάννινα, δίπολο Λάρισας-Βόλου, δίπολο Ηρακλείου-Χανίων, δίπολο Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης.

Γ. Τους Δευτερεύοντες Εθνικούς Πόλους: Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία, Καβάλα, Ρόδος, Ερμούπολη, Μυτιλήνη, Χίος.

Δ. Τους Λοιπούς Εθνικούς Πόλους: Αγρίνιο, Δράμα, Καρδίτσα, Κατερίνη, Ξάνθη, Σέρρες και Τρίκαλα και τα Δίκτυα Συνεργασίας Κοζάνη-Πτολεμαΐδας, Άρτας-Πρέβεζας-Λευκάδας, Πύργου-Αμαλιάδας, Τρικάλων-Καρδίτσας, Μεσολογγίου-Αγρινίου.

2) Άξονες Ανάπτυξης, στους οποίους περιλαμβάνονται:

Α. Ο Ανατολικός Χερσαίος Άξονας, κατά μήκος του ΠΑΘΕ.

Β. Ο Βόρειος Άξονας, κατά μήκος της Εγνατίας Οδού.

Γ. Ο Δυτικός Άξονας, κατά μήκος της Ιόνιας Οδού.

Δ. Ο Άξονας της Κεντρικής Ενδοχώρας, κατά μήκος του Ε65.

Ε. Ο Διαγώνιος Άξονας, κατά μήκος του οδικού άξονα Λαμία-Ιτέα-Άμφισσα-Αντίρριο-Πάτρα.

Ζ. Ο Άξονας της Κεντρικής Πελοποννήσου, κατά μήκος του οδικού άξονα Κόρινθος-Τρίπολη-Καταμάτα-Σπάρτη-Γύθειο.

Η. Ο Άξονας της Κρήτης, κατά μήκος του βορείου οδικού άξονα Σητεία-Καστέλλι Κισσάμου.

3) Διεθνείς και Διαπεριφερειακές Πύλες Εισόδου, στις οποίες περιλαμβάνονται:

A. Οι Πύλες-Λιμένες, όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Κέρκυρα, η Ρόδος, το Ηράκλειο σε συνδυασμό με τη Σούδα, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα.

B. Οι Εσωτερικές Πύλες, όπως η Κακαβιά προς Αλβανία, ο Προμαχώνας προς Βουλγαρία και μελλοντικά, οι Κήποι προς Τουρκία και η Ιεροπηγή προς Αλβανία (Δυρράχιο).

4) Πολυπολικό Αναπτυξιακό Σύμπλεγμα Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, που περιλαμβάνει τις ενότητες:

A. Λέσβου-Χίου.

B. Σάμου-Ικαρίας

Γ. Σύρου-Πάρου-Νάξου

Δ. Ρόδου-Κω-Καλύμνου

Ουσιαστικά το ΓΠΧΣΑΑ σχεδιάστηκε παράλληλα με το ΕΣΠΑ. Συμπερασματικά, χαρακτηριστικό αυτής της περιόδου, σε σχέση με την προηγούμενη, είναι η ανάπτυξη ενός ολιγοπολικού συστήματος αστικών κέντρων. Επίσης υπάρχει μια δυσκολία στη εξειδίκευση περιφερειακών πολιτικών σε άλλες πολιτικές (όπως κλαδική πολιτική, πολιτική δικτύωσης, μεταφορών κ.λπ.) για την υλοποίηση της στρατηγικής πολιτικής ανάπτυξης.

2.5 Εγκατάσταση των logistics στους Πόλους Ανάπτυξης

Εδώ εξετάζεται η εγκατάσταση του κλάδου στους Πόλους Ανάπτυξης. Αρχικά αναφέρονται οι παράγοντες που οδηγούν στην εγκατάσταση των δραστηριοτήτων logistics στους πόλους και έπειτα οι τάσεις και οι προϋποθέσεις των εγκαταστάσεων αυτών.

Παρακάτω παραθέτονται τα χαρακτηριστικά εγκαταστάσεων logistics ως εξής:

- Τοποθεσία: δηλαδή αν είναι σε κεντρική θέση, απόσταση από κόμβους όπως λιμάνι, αεροδρόμιο, εθνικές οδούς π.χ. Αττική Οδός. Επίσης ρόλο παίζει η δόμηση του όπως αν είναι υπόγειο ή όχι.
- Υλικά (όπως ασφαλτος στη βάση, υλικό κτηρίου, μόνωση)
- Περιβάλλον (όπως εξαερισμός, κλιματισμός, κανόνες ασφαλείας)
- Κόστος εγκατάστασης κτηρίων, μηχανημάτων, αποθήκης. Επίσης να σημειώσουμε το κόστος παραγωγής προϊόντος κ.α.
- Μεταφορικές ροές: ποιότητα μεταφοράς, ακρίβεια δρομολογίων, χρόνος δρομολογίων, εξοπλισμός οχημάτων (φορτηγά, αεροπλάνα κ.τ.λ.)

Επιπλέον γίνεται η διάκριση ανάμεσα στους παράγοντες χωροθέτησης μακροπεριφέρειας και μικροπεριφέρειας. Πρώτον, οι κυριότεροι παράγοντες χωροθέτησης σε επίπεδο μακροπεριφέρειας είναι οι εξής: α) οι προϋποθέσεις για εργασία να είναι ευνοϊκές, β) να είναι κοντά στις μεγάλες αγορές, γ) η ύπαρξη ικανοποιητικού περιβάλλοντος για τις κατοικίες στελεχών, δ) η σχετικά μικρή απόσταση από τους προμηθευτές πρώτων υλών, ε) οι χαμηλές αμοιβές (ημερομίσθια, μισθοί), στ) η σχετική μικρή απόσταση από επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών και τέλος ζ) το ευνοϊκό φυσικό περιβάλλον.

Στον αντίποδα, οι κυριότεροι παράγοντες χωροθέτησης του τόπου εγκατάστασης (μικροπεριφέρειας) είναι οι εξής: α) δίκτυα υποδομών σε ικανοποιητικό επίπεδο, β) καθεστώς ειδικής μεταχείρισης (διευκολύνσεις), γ) ένα φυσικό περιβάλλον που να τα υποστηρίζει, δ) η πρόσβαση σε σιδηροδρομικό δίκτυο και σε οδό ταχείας κυκλοφορίας, ε) διαθέσιμες εγκαταστάσεις και εκτάσεις γης και στ) η ύπαρξη μητροπολιτικής περιοχής.

Βεβαίως γενικά υπάρχουν ξεχωριστές περιπτώσεις χωροθέτησης σε διαφορετικές περιφέρειες. Στην πραγματικότητα η χωροθέτηση περιέχει στοιχεία όλων των θεωρητικών προσεγγίσεων με σχετική υπεροχή των ποιοτικών επί των ποσοτικών παραγόντων (Παπαδασκαλόπουλος, 1995, σελ. 27).

Επίσης οι τάσεις στη χωροθέτηση δραστηριοτήτων είναι οι εξής: α. στις έδρες επιχειρήσεων, β. στην έρευνα και ανάπτυξη και δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας, γ. στη μεταποιητική δραστηριότητα, δ. στα δίκτυα διανομής, ε. στις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, στ. στον τουρισμό και στην ζ. επενδυτική δραστηριότητα.

Ακόμα γεωμορφολογικά έχουμε τον σχεδιασμό χρήσης γης για τα logistics (με ευνοϊκούς όρους δόμησης) που θα μπορούσε να συμπεριλάβει μεταξύ άλλων τις εξής ενέργειες:

- α) δυνατότητα άσκησης logistics σε οχλούσα βιομηχανία, βιοτεχνία υψηλής όχλησης και χονδρεμπόριο,
- β) τροποποίηση και καθορισμός των όρων δόμησης για δραστηριότητες logistics
Θεσμοθέτηση περιοχών logistics,
- γ) δυνατότητα διπλής χρήσης της γης (π.χ. σύσταση βιομηχανικής κτιριακής εγκατάστασης logistics στην ίδια έκταση).

Τέλος είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι για να γίνει η εγκατάσταση του κλάδου στο χώρο, βάσει των παραγόντων που αναφέραμε παραπάνω, χρειάζεται η ύπαρξη ενός πρότυπου χωροθέτησης. Σήμερα άλλωστε οι νέες μορφές οργάνωσης της παραγωγικής διαδικασίας και η ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μεγαλύτερη ελευθερία στο τομέα της εγκατάστασης των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τρεις είναι οι βασικοί λόγοι για την δημιουργία ενός νέου προτύπου χωροθέτησης :

A) παράγοντες που έχουν σχέση με τις Αγορές:

- Η ολοκλήρωση των Αγορών
- Η ανάγκη να συνορεύουν με πελάτες και προμηθευτές
- Η ανάγκη εξυπηρέτησης περιμετρικών αγορών
- Οι εργασιακές σχέσεις στις επιμέρους περιφέρειες

B) παράγοντες σχετίζονται με τις Υποδομές:

- Τα δίκτυα Μεταφορών
- Ο εκσυγχρονισμός των Τηλεπικοινωνιών

- Οι Βιομηχανικές Υποδομές

Γ) παράγοντες σχετιζόμενοι με το Ανθρώπινο Δυναμικό:

- Ειδικευμένο Ανθρώπινο δυναμικό
- Έρευνα και Ανάπτυξη
- Ευνοϊκές Συνθήκες Διαβίωσης

Και οι τρεις κατηγορίες παραγόντων χρειάζεται να συνυπολογιστούν ώστε να το νέο πρότυπο να είναι κατάλληλο ώστε τα μέτρα που θα εφαρμοστούν να φέρουν το βέλτιστο αποτέλεσμα.

Κεφάλαιο 3^ο : Η ανάπτυξη των logistics στον διεθνή χώρο και στην Ελλάδα

3.1. Η πορεία και ο σχεδιασμός των logistics μέσω των Περιφερειακών Πολιτικών στο Ευρωπαϊκό χώρο.

Μιλήσαμε λοιπόν για τα πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης στον Ευρωπαϊκό χώρο και πως αυτά κυριάρχησαν ανά περιόδους στην δημιουργία πολιτικών με στόχο τη διάχυση της ανάπτυξης στις ευρωπαϊκές περιφέρειες. Στην πραγματικότητα με την επικράτηση του συνδυαστικού προτύπου (πολικό - ολοκληρωμένης ενδογενής), οι κύριες αλλαγές που παρατηρούνται είναι στην οργάνωση της παραγωγής με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, στις συνεργασίες των εταιριών και την ανάπτυξη υπεργολαβιών, στη βελτίωση υποδομών καθώς επίσης στον προσανατολισμό των επιχειρήσεων σε νέους δυναμικούς κλάδους και την επιλογή τόπων εγκατάστασης.

Πιο συγκεκριμένα, τάσεις και προϋποθέσεις συγκέντρωσης δραστηριοτήτων εμφανίζονται στα μεγάλα αστικά κέντρα της Ευρωπαϊκής περιμέτρου. Στο πλαίσιο λοιπόν του τόπου εγκατάστασης των δραστηριοτήτων logistics και χωροθέτησης των επιχειρήσεων, τα αστικά κέντρα των ευρωπαϊκών πόλεων ομαδοποιούνται σε δύο

ομάδες. Η πρώτη ομαδοποίηση γίνεται έχοντας αστικά κέντρα με δυσμενή βιομηχανική εξέλιξη, με προβλήματα διαρθρωτικής οπισθοδρόμησης, με ξεπερασμένη υποδομή και βεβαρημένο περιβάλλον. Η δεύτερη ομάδα, αντίθετα, περιλαμβάνει αστικά κέντρα με σύγχρονες υποδομές στις μεταφορές, στις επικοινωνίες και στην κατοικία με καινοτόμο περιβάλλον, με ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, με δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας και υψηλού επιπέδου φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Εύκολα βγάζουμε το συμπέρασμα ότι οι προοπτικές ανάπτυξης είναι ευνοϊκές για τη δεύτερη ομάδα.

Στον Ευρωπαϊκό χώρο, λοιπόν, δύο είναι οι βασικοί αναπτυξιακοί άξονες ή αλλιώς οι κύριοι Πόλοι Έλξης παραγωγικών δραστηριοτήτων: α) ο βιομηχανικός άξονας Βόρειας Ιταλίας – Νοτιοανατολικής Αγγλίας και β) ο άξονας των Τεχνολοπέων Βαρκελώνης – Μιλάνου. Μάλιστα, η πορεία προς την Συνοχή και η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης επηρεάζουν επίσης το πρότυπο χωροθέτησης με τους εξής βασικούς προβληματισμούς : α) η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, β) η οικονομικής και νομισματική ένωση, γ) διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα περιορίσει διαθέσιμους πόρους (Καφή, 2005).

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ανάπτυξη του κοινοτικού εδάφους πρέπει να εξεταστούν θέματα χωροταξίας, ξεκινώντας με το μέλλον της υποδομής ενέργειας, και ακολουθεί η εξέταση των πιέσεων που ασκούνται στο περιβάλλον. Επίσης πρέπει να εξεταστεί η κατάσταση και οι προοπτικές των διαφόρων γεωγραφικών μονάδων της Κοινότητας, που κατατάσσονται σύμφωνα με τα φυσικά ή τεχνητά χαρακτηριστικά τους. Έτσι εξετάζονται οι αστικές και αγροτικές περιοχές καθώς επίσης και παράκτιες περιοχές και τα νησιά και οι εσωτερικές και εξωτερικές παραμεθόριες περιοχές. Στόχος είναι να ενισχυθούν οι ασθενέστερες περιφέρειες. Χρειάζονται επενδύσεις για την άριστη χρήση των εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών και των νέων τεχνολογιών όπως το τραίνο μεγάλης ταχύτητας. Χρειάζεται επίσης η βελτίωση του δικτύου και της σύνδεση αγροτικών περιοχών με κέντρα αστικών υπηρεσιών.

Προτείνεται να καταστεί η Ελλάδα κέντρο διαμετακομιστικού και μεταφορτωτικού εμπορίου από την οποία θα διέρχεται ένας μεγάλος όγκος εμπορευμάτων που δεν θα

έχει αρχική προέλευση ή τελικό προορισμό την Ελλάδα. Ο κόμβος αυτός θα ενώνει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική και άλλες περιοχές. Σε συνθήκες ομαλοποίησης της κατάστασης στα Βαλκάνια, η Θεσσαλονίκη μπορεί να παίξει ένα τέτοιο ρόλο για μια ευρύτερη ενδοχώρα. Στην περίπτωση συνέχισης των προβλημάτων στη Γιουγκοσλαβία, ο οδικός άξονας της Εγνατίας σε συνδυασμό με τις δυτικές πύλες, μπορεί να εξυπηρετήσει εγκάρσιες κινήσεις (Κυριαζόπουλος, 2005).

Εδώ να αναφερθεί ότι η αστική και περιφερειακή ανάπτυξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την Τεχνολογία, την Διαμόρφωση της Ενιαίας Αγοράς και τον Διεθνή Ανταγωνισμό. Οι προωθημένες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες και οι άξονες μεταφορών υψηλής ταχύτητας θα επηρεάσουν επίσης την αστική και περιφερειακή ανάπτυξη. Αυτοί οι άξονες αποτελούν άλλωστε κομμάτι των Logistics. Εδώ μπορούν να αναφερθούν δύο βασικά σενάρια εξέλιξης. Σύμφωνα με το πρώτο η ενιαία αγορά, η οργάνωση των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών και η υψηλή τεχνολογία ευνοούν την πόλωση του ευρωπαϊκού χώρου γύρω από τα Μητροπολιτικά Κέντρα και τους βασικούς αναπτυξιακούς άξονες. Σύμφωνα με το δεύτερο σενάριο, η πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης στις περιμετρικές χώρες, η βελτίωση των υποδομών κύρια σε μεταφορές και επικοινωνίες, η ανάπτυξη πολιτικής τεχνοπόλεων αλλά και η εμφάνιση νέων αγορών και επενδυτικών ευκαιριών θα οδηγήσουν στην μείωση των ανισοτήτων και στην ανάπτυξη δυναμικών κέντρων ή περιφερειών (Παπαδασκαλόπουλος, 1995, σελ. 110-119).

Εμπειρικά, από τη δεκαετία του 1990 και μετά, παρουσιάζεται μια νέα τάση για τον σχηματισμό ενός νέου ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης. Ειδικότερα, την περίοδο αυτή ακολουθείται ένας συνδυασμός των δύο προτύπων, πολιτικού - ενδογενούς, όπου υιοθετούνται και εφαρμόζονται τα θετικά χαρακτηριστικά του εκάστου προτύπου. Παραδείγματος χάριν, στο πλαίσιο της αναζωογόνησης της αστικής περιοχής έχουμε τις μεταβιομηχανικές πόλεις περιφερειακής ανάπτυξης που στηρίζονται στην λειτουργία συγκεντρώσεων δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας και συναντώνται συνήθως ως Τεχνοπόλεις. Μάλιστα, οι Τεχνοπόλεις εξακολουθούν να έχουν κυρίαρχο ρόλο στη περιφερειακή στρατηγική ανάπτυξης έως και σήμερα. Αποτελούν ουσιαστικά ένα εξελεγμένο πόλο ανάπτυξης, καθώς περιλαμβάνουν την έρευνα και την ανάπτυξη, όπως επίσης και δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας.

Τέλος μπορούμε να αναφέρουμε ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η πολιτική των μεταφορών ήταν από τις πρώτες πολιτικές που απασχόλησαν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Παπαδασκαλόπουλος 1995, σελ85-86).

Για παράδειγμα, όπως θα δούμε παρακάτω, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρώπης είναι πολύ μικρότερο από το οδικό, περίπου 200.000 χιλιόμετρα. Παρά την υποχώρηση του τρένου υπέρ του αυτοκινήτου, υπάρχουν σήμερα σε χώρες της δυτικής Ευρώπης σιδηροδρομικά δίκτυα για τρένα υψηλής ταχύτητας (π.χ. το TGV στη Γαλλία), τα οποία αναπτύσσουν ταχύτητες έως και 500 χιλιομέτρων την ώρα. Το τρένο είναι ένα περιβαλλοντικά φιλικό και πολύ οικονομικό μέσο μεταφοράς, όμως η κυριαρχία του αυτοκινήτου το έχει περιορίσει σε πολύ δευτερεύοντα ρόλο στις μεταφορές ανθρώπων και εμπορευμάτων.

3.1.1 Οδικές υποδομές στην Ευρώπη

Οι χερσαίες μεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα. Σήμερα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιστοιχεί σχεδόν ένα όχημα για κάθε δύο κατοίκους και οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές εκπροσωπούν πάνω από τα δύο τρίτα της ολικής χωρητικότητας. Η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορά κυρίως τον έλεγχο των πολλαπλών δαπανών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Επιπλέον, μεγάλο μέρος των μεταφορών αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκής νομοθεσίας, είτε πρόκειται για τον ανταγωνισμό μεταξύ μεταφορέων, την πρόσβαση στο επάγγελμα, τις συνθήκες εργασίας ή ακόμα τα τεχνικά πρότυπα των οχημάτων.

3.1.2 Σιδηροδρομικές υποδομές στην Ευρώπη

Ο σιδηροδρομικός τύπος μεταφοράς κυριαρχεί κατά βάση στην ανατολική Ευρώπη (2.500 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για τη μακροπρόθεσμη κάλυψη της σχετικής μεταφορικής ζήτησης, ιδίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ή και έλλειψης

των κλασικών πηγών ενέργειας. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία σχεδιάστηκαν στα πλαίσια εθνική λογικής, οφείλουν να προσαρμοστούν στην πραγματικότητα της ενιαίας αγοράς: τα τρένα και οι επιβάτες τους πρέπει να μπορούν, να διέρχονται ελεύθερα από τα σύνορα, εντός ενός ενοποιημένου χώρου. Για το σκοπό αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει τη λειτουργικότητα των δικτύων, τονώνοντας τις επενδύσεις σε υποδομές. Επίσης, η Ένωση εφαρμόζει μια πολιτική εναρμόνισης των δικαιωμάτων των επιβατών και των συνθηκών εργασίας, στα πλαίσια της λογικής της εσωτερικής αγοράς (Παπαϊωάννου, 1995)

3.1.3 Θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύοντας τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Οι μεταφορές μέσω ποταμών έχουν από την πλευρά τους σημαντικές δυνατότητες οι οποίες όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως. Γίνονται μάλιστα προσπάθειες για δημιουργία Ενιαίας Αγοράς λιμενικών υπηρεσιών και ενός Ευρωπαϊκού πλαισίου πολιτικής (με πρωτοβουλίες όπως Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων) ή αλλιώς μιας Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας πολιτικής και η οριοθέτηση του Ενιαίου Θαλάσσιου Μεταφορικού Χώρου. Ενώ αναζητούνται ευρωπαϊκές λύσεις για την οικοδόμηση ενός μεταφορικού δικτύου στη βάση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και της χρηματοδότησης του (Καραπασχαλίδου, 2001)

Θαλάσσιες μεταφορές που εκτελούνται με σταθερή περιοδικότητα μεταξύ λιμένων χαρακτηρίζονται γενικά θαλάσσιες συγκοινωνίες. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες διακρίνονται σε διεθνείς και εσωτερικές, (εντός της επικράτειας). Και οι μεν πρώτες αν επεκτείνονται σε ανοικτές θάλασσες, ωκεανούς χαρακτηρίζονται ποντοπόρες, οι δε δεύτερες εφαρμόζοντας ακτοπλοΐα κατά το μεγαλύτερο μέρος τους ονομάζονται ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές προϊόντων καταλαμβάνουν τη δεύτερη θέση στην Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, με πλοία πραγματοποιείται το 40% περίπου των μεταφορών στην Ε.Ε. Ωστόσο, οι θαλάσσιες μεταφορές κυριαρχούν στο εξωτερικό εμπόριο, όπου το

90% των μεταφορών από και προς την Ευρώπη πραγματοποιείται με πλοία. Δεν είναι περίεργο λοιπόν που η Ε.Ε. διαθέτει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του πλανήτη. Το λιμάνι του Ρότερνταμ στην Ολλανδία είναι το πρώτο ευρωπαϊκό λιμάνι σε κίνηση εμπορευμάτων και ένα από τα μεγαλύτερα του πλανήτη.

Τα τελευταία χρόνια, οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν. Για παράδειγμα η αύξηση ήταν 4% το 2010 σε σχέση με το 2009, και επιπλέον 2% το 2011, με τα εμπορευματοκιβώτια και τα μεγάλα ξηρά φορτία να έχουν το μεγαλύτερο μερίδιο σ' αυτή την αύξηση. Η αναμενόμενη εξέλιξη είναι μάλλον αισιόδοξη, αφού προβλέπεται ότι το 2050, στην Ευρώπη, οι θαλάσσιες μεταφορές θα υπερκεράσουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου, Δεκέμβριος 2012).

3.3.1.1 Κοινοτική Ναυτιλία - Ευρώπη

Η κοινοτική ναυτιλία κατέχει ένα βασικό ρόλο στο ευρωπαϊκό οικονομικό χάρτη. Αυτό είναι φανερό από τους στατιστικούς δείκτες. Το 90-95% του κοινοτικού εμπορίου με τρίτες χώρες να διακινείται δια της θαλάσσης και το 35% του ενδοκοινοτικού εμπορίου να μεταφέρεται από τον εμπορικό στόλο των χωρών μελών. Να σημειωθεί επίσης ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ)⁴⁰ έχει το 23% των παγκόσμιων εισαγωγών και το 21% των παγκόσμιων εξαγωγών έναντι του 16% αντιστοίχως των ΗΠΑ, και πραγματοποιεί το 25% των οικονομικών δραστηριοτήτων του πλανήτη μας.

Οι τακτικές θαλάσσιες γραμμές που λειτουργούν σήμερα και διέρχονται από την περιοχή της Μεσογείου ουσιαστικά ελέγχονται από ξένους και λειτουργούν με αυστηρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Αυτό ισχύει ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων, τη διαδρομή που ακολουθούν και το επίπεδο των ναύλων. Τα

⁴⁰ Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΚ) υπήρξε το σημαντικότερο τμήμα του πρώτου από τους τρεις πυλώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1993 έως το 2009. Ιδρύθηκε την 1η Ιανουαρίου 1958 με τη θέση σε ισχύ της Συνθήκης της Ρώμης (υπογραφή 25.3.1957) ως Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ) και μετονομάστηκε σε Ευρωπαϊκή Κοινότητα με τη θέση σε ισχύ της Συνθήκης του Μάαστριχτ (υπογραφή 7.2.1992) την 1η Νοεμβρίου 1993. Με τη θέση σε ισχύ την 1η Δεκεμβρίου 2009 της Συνθήκης της Λισαβόνας (υπογραφή 13.12.2007), η ΕΚ καταργήθηκε και τη διαδέχθηκε η Ευρωπαϊκή Ένωση.

δυσανάλογα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζονται κατά την μεταφορά των ελληνικών προϊόντων σήμερα οφείλονται στο ότι, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, η προσέγγιση στα ελληνικά λιμάνια δεν είναι πάντα συμφέρουσα για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Ένα άλλο πρόβλημα που χαρακτηρίζει τις τακτικές θαλάσσιες γραμμές είναι η μονοπωλιακή δομή τους, που περιορίζει σημαντικά την διαπραγματευτική θέση του φορτωτή. Οι περιορισμοί που συνεπάγεται η δομή αυτή για τους φορτωτές έχει ιδιαίτερη σημασία για χώρους όπως η Μεσόγειος όπου συχνά ο όγκος των προς μεταφορά εμπορευμάτων επιτρέπει την - οικονομικότερη χρησιμοποίηση πλοίων που δεν ανήκουν σε κάποια από τις τακτικές γραμμές. (Παπαϊωάννου, 1995, σελ. 243)

Ο σημαντικότερος, από οικονομική άποψη, πόλος της ελληνικής ναυτιλίας είναι εγκατεστημένος στο City του Λονδίνου και δευτερευόντως στην Νέα Υόρκη (και σήμερα στην Σαγκάη και στην Σιγκαπούρη), όπου ένας μεγάλος αριθμός ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών, και παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζουν οι εν λόγω αγορές (βλ. το φορολογικό της Βρετανίας παρά τις εξειδικευμένες ευνοϊκές ρυθμίσεις που απολαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρίες σε σχέση με επιχειρήσεις άλλου είδους), προτιμούν να διατηρούν τις βάσεις του στο εξωτερικό και όχι στην Ελλάδα και τον Πειραιά. Η απουσία για πολλά έτη ενός σύγχρονου και αξιόπιστου τηλεπικοινωνιακού δικτύου στην χώρα (σημ. όχι πλέον) αλλά κυρίως η συνύπαρξη στην αγορά του Λονδίνου μιας ευρύτερης «ναυτιλιακής οικογένειας» (ναυτικά δικαστήρια, εξειδικευμένοι δικηγόροι, shipbrokers, Ναυτικά Πανεπιστήμια), αναγκάζουν, μεταξύ άλλων, τις ελληνικές εταιρίες να διατηρούν στο Λονδίνο, τις υψηλού κόστους υποδομές και εξυπηρετήσεις τους.

Στα τέλη Μαρτίου αναμένεται να πραγματοποιηθεί στη Μάλτα με πρωτοβουλία του αρμόδιου υπουργείου σύνοδος των χωρών μελών της Ευρωζώνης με στόχο την εξέταση του συνόλου των θεμάτων που άπτονται της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής με αιχμή την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκή Ναυτιλίας. Στη σύνοδο θα συμμετάσχουν, για πρώτη φορά, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη από όλες τις χώρες της Ευρώπης, αλλά και από τρίτες χώρες, που ενδιαφέρονται για το ναυτιλιακό τομέα προκειμένου να κατατεθούν προτάσεις και απόψεις και να υπάρξει μία κοινή δήλωση.

3.2. Οι υποδομές και η διάρθρωση του υπάρχοντος δικτύου της Ελλάδας, τα περιθώρια βελτίωσης

3.2.1 Εισαγωγή

Στην μεταπολεμική Ελλάδα, εφαρμόστηκαν πολιτικές που είχαν σαν αποτέλεσμα να αμβλύνουν τις ανισότητες εξαιτίας της υπερεκμετάλευσης ορισμένων φυσικών πόρων, της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού και συντελεστών παραγωγής. Επιπλέον οι ιδιαιτερότητες του ελλαδικού χώρου που άμβλυναν τις ανισότητες είναι: 1) οι φυσικοί περιορισμοί (ορεινότητα του εδάφους, κατακερματισμός του χώρου), 2) η συγκρότηση του ελληνικού κράτους σε στάδια, 3) περίοδοι πολιτικής-εθνικής αστάθειας, 4) τα κλειστά σύνορα με τα Βαλκάνια μέχρι το 1989, το σύστημα διοίκησης της χώρας κ.α.

Ιστορικά η οικονομία της χώρας από έναν μέτριας δυναμικότητας βιομηχανικό τομέα διαρθρώθηκε στο να έχει έναν μεγάλο τριτογενή (υπηρεσίες) τομέα. Συνδύασε το συγκεντρωτικό διοικητικό μοντέλο ώστε να δομηθεί άναρχα και να πάρει μεγάλες διαστάσεις το κέντρο της Αττικής (πρωτεύουσα). Μετά το 1960 εμφανίζεται η ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης σαν ένα δεύτερο μητροπολιτικό πόλο, ενώ από το 1970 Πάτρα-Λάρισα-Βόλος-Ηράκλειο-Ιωάννινα-Καβάλα δημιουργούν το “χωρικό αναπτυξιακό S” (ως αστικά κέντρα-πόλοι ανάπτυξης). Από αυτά τα περιφερειακά κέντρα εξαρτήθηκαν ευρύτερες περιοχές ως οικονομικοί χώροι εθνικής εμβέλειας.

Η δεκαετία του 1990 ήταν δεκαετία επενδύσεων σε χώρους. Ωστόσο στη τρέχουσα περίοδος δόθηκε το βάρος σε επενδύσεις στις τεχνολογίες αιχμής (bar code, whm⁴¹, conveyors⁴², αυτοματοποίηση πληροφορίας φυσικής διακίνησης και picking κ.ά.) οι

⁴¹ WHM συντομογραφία του Web Hosting Management. Το web hosting στα ελληνικά σημαίνει φιλοξενία ιστοσελίδων και πρόκειται ουσιαστικά για μία υπηρεσία που παρέχουν κάποιες εταιρείες για να βάζουμε τις ιστοσελίδες μας. Οι εταιρείες αυτές έχουν κάποιους πολύ δυνατούς υπολογιστές που ονομάζονται servers, Server management είναι μία υπηρεσία που παρέχουν διάφορες εταιρείες web hosting που αφορούν τη συντήρηση και καλή λειτουργία ενός server.

⁴² Κάποιος που έχει το ρόλο του διακομιστή, ειδικά μια μηχανική συσκευή που μεταφέρει υλικά, συσκευασίες, ή αντικείμενα που συναρμολογούνται από το ένα μέρος στο άλλο.

οποίες συμβάλλουν τόσο στην αναβάθμιση της ποιότητας του κυκλώματος αποθήκευσης, όσο και στη μείωση του λειτουργικού κόστους. Επίσης στο πλαίσιο της κρίσης και με αφορμή τη συμπίεση του κόστους, οι επιχειρήσεις στρέφουν το ενδιαφέρον τους προς τη διανομή ως κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η μικρότερη ποσότητα παραγγελίας προς το προμηθευτή, οδηγεί σε αύξηση του κόστους διανομής. Σήμερα η μέση παράδοση μιας εταιρείας σε ένα σημείο λιανικής κοστίζει πολύ λιγότερο απ' ό,τι παλιότερα (πηγή www.logistics-management.gr/news, Ημερομηνία Δημοσίευσης: 17/07/2013).

Ο κλάδος των Logistics για την ελληνική οικονομία έχει χαρακτηριστεί από πολλούς ως «ρυθμιστικός» και «ουσιαστικός» για την ανάπτυξη της. Η γεωμορφολογία της χώρας αλλά και η απόσταση της από τις πλούσιες δυτικοευρωπαϊκές αγορές, έχει αναγάγει την βιομηχανία των μεταφορών (υποδομές, μεταφορικές εταιρίες, αποθήκες, δίκτυα κ.α.) σε προτεραιότητα και εθνικό στόχο. Άλλωστε η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών είναι στρατηγικής σημασίας για την Ελλάδα γιατί η ανάπτυξη της θα δώσει ώθηση στις μεταφορές προς το εσωτερικό και προς το εξωτερικό τονώνοντας έτσι το σύνολο της οικονομίας (Φωτεινός, 2014).

Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι να αναδείξει την θεώρηση του θέματος των μεταφορών για τη χώρα μας από μακροοικονομική - αναπτυξιακή σκοπιά. Πιο συγκεκριμένα, θα αναφερθούμε στην άσκηση μιας επιθυμητής πολιτικής ή αλλιώς στρατηγικής ανάπτυξης η οποία θα προωθήσει την οικονομική ανάπτυξη της χώρας μέσα από τις διάφορες μορφές υλοποίησης της πολιτικής μεταφορών. Ένας από αυτούς είναι ο διαμετακομιστικός με βάση τη γεωγραφία του χώρου. Άλλος σχετίζεται με την δημιουργία της απαιτούμενης υποδομής - ενός βασικού μέρους της -για την ανάληψη παραγωγικών επενδύσεων στην Ελλάδα - εκείνων που χωροθετούνται στη χώρα μας - αφού η χώρα θα μπορεί να λειτουργήσει και ως πύλη - έξοδος των προϊόντων αυτών των επιχειρήσεων στις γειτονικές χώρες. Στο πλαίσιο αυτής της υλοποίησης, είναι αναγκαία η χάραξη μιας στρατηγικής για την υποδομή της χώρας σε ότι αφορά τις μεταφορές (Παπαιωάννου, 1995).

Ο κλάδος των μεταφορών στην ελληνική οικονομία θεωρείται από πολλούς ως «ουσιαστικός» για την ανάπτυξη της. Η θέση και η γεωμορφολογία της χώρας και η

απόσταση από τις δυτικοευρωπαϊκές αγορές κάνουν την βιομηχανία των μεταφορών εθνικό στόχο. Σε αυτό το κομμάτι, ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναφερθεί και έχει σχέση με τις μεταφορές είναι τα συνολικά μεγέθη των εμπορευμάτων που εισάγονται και εξάγονται. Οι εγχώριες μεταφορές πραγματοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά από τις οδικές μεταφορές, οι οποίες εξυπηρετούν ετησίως περίπου 450.000 τόνους εμπορευμάτων. Αντίθετα, οι σιδηροδρομικές κυμαίνονται πτωτικά στους 3.000 τόνους ενώ οι εσωτερικές αεροπορικές πτήσεις ναί μεν αυξάνουν το μερίδιό τους, εξυπηρετούν όμως συνήθως μικρού όγκου και βάρους (όχι όμως και μικρής αξίας) μεταφορές. Οι ναυτιλιακές μεταφορές αναλαμβάνουν το μεγαλύτερο εγχώριο μεταφερόμενο όγκο (20-25 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων) αλλά υπάρχουν τεράστια περιθώρια αύξησης της εμπορευματικής κίνησης μέσω θαλάσσης. Οπότε μέσω ενός στρατηγικού σχεδίου που να αντιμετωπίζει τα εμπόδια λειτουργίας των μεταφορών και γενικότερα του τομέα των logistics, βρίσκοντας άμεσες αλλά και μακροπρόθεσμες λύσεις αξιοποιώντας τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες σε συνδυασμό με ένα πιο λειτουργικό θεσμικό πλαίσιο (Ψυχάρης, 2011).

Πρέπει να παρατηρήσουμε εδώ ότι υπάρχει σοβαρή έλλειψη και υστέρηση στη χρηματοδότηση της επιστημονικής έρευνας για τις οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές (Κυριαζόπουλος, 2005). Ο ΣΕΒ τονίζει ότι η Ελλάδα, παρά την κομβική γεωγραφική της θέση, καταγράφει υστέρηση στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Ενδεικτικό είναι ότι η συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ εκτιμάται πως ανέρχεται στο 9-10%, γεγονός που σημαίνει ότι τα περιθώρια ανάπτυξης είναι ιδιαίτερα μεγάλα αν ληφθεί υπόψη ότι η μέση παγκόσμια συνεισφορά του κλάδου στο ΑΕΠ υπολογίζεται στο 14%. Χρειάζεται ενίσχυση δράσεων πιστοποιημένων εταιρειών logistics βάσει διεθνών προτύπων.

Τα βασικά χαρακτηριστικά που διέπουν το περιβάλλον των μεταφορών στην Ελλάδα, είναι ότι η χώρα βρίσκεται στην περιφέρεια της Ευρώπης και δεν διατηρεί φυσικά σύνορα με τα υπόλοιπα μέλη της ΕΕ (εκτός της Βουλγαρίας). Συγκεκριμένα μεγάλο μέρος των διασυνοριακών μετακινήσεων πραγματοποιείται μέσω θαλασσίων οδών. Μάλιστα η Ελλάδα έχει γενικά αραιό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ για τις μεταφορές βασίζεται στο οδικό δίκτυο (παρόλα αυτά) αλλά και στη θαλάσσια μεταφορά. Στα αποτελέσματα που παρήγαγε η Γενική Γραμματεία Έρευνας και

Τεχνολογίας (ΓΓΕΤ) παρατηρούμε τα στοιχεία: α) οδικό δίκτυο με 38,451 χλμ., τα οποία περιλαμβάνουν 700 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και 9.210 χλμ. βασικών δρόμων, β) θαλάσσιο δίκτυο έχοντας 210 λιμάνια, 430 πλοία με σχεδιασμένες θαλάσσιες υπηρεσίες – 251 επιβατικά σκάφη, 97 επιβατικά πλοία, 76 καταμαράν και μόνο 6 ναυλωμένα εμπορικά πλοία (Θεοδωροπούλου, 2014).

Πίνακας 3: Δείκτες κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών (Μεταβολή %, με έτος βάσης το 2005)

<u>Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	18,2	5,1	-31,5	-18,1	-1,7	-3,3
Πλωτές μεταφορές	8,1	10,2	-22,8	-8,5	-2,7	-15,3
Αεροπορικές μεταφορικές	7	6,5	-11,7	-7	-0,9	-1,1
Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς μεταφορά δραστηριότητες	-1,4	3,1	-32,2	-10,8	-7,9	-4,8
Ταξιδιωτικά πρακτορεία, γραφεία οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσίες κρατήσεων κλπ.	27,5	3,5	-9,9	-24,5	-35,3	-26,9

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

Τα τελευταία χρόνια, μετά το άνοιγμα της ΕΕ προς τα Ανατολικά, και ακριβώς λόγω της θέσης της Ελλάδας ως κόμβος της θαλάσσιας μεταφοράς και της αερομεταφοράς στη Ανατολική Μεσόγειο, έχει αυξηθεί η διεθνής της σημασία. Ειδικότερα η σημασία της Ελλάδας σήμερα στο Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών έχει αλλάξει ριζικά μιας και βρίσκεται στη διασταύρωση τεσσάρων μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών με αυξανόμενο ρόλο και επιρροή. Αυτές οι περιοχές είναι οι εξής:

A) Προς τα Δυτικά είναι οι αναπτυγμένες χώρες (παλιά) μέλη της ΕΕ της οποίας η Ελλάδα ήταν (για 20 και πλέον χρόνια) το ανατολικότερο και πιο «απομονωμένο» μέλος.

B) Προς τον Βορρά, είναι οι νέες χώρες μέλη της ΕΕ (οι χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης) που είναι εν δυνάμει στην άμεση περιοχή επιρροής της Ελλάδας τόσο οικονομικά όσο και στις μεταφορές και τα logistics.

Γ) Προς την Ανατολή, είναι η αναπτυσσόμενη Τουρκία, στην οποία η Ελλάδα αποτελεί φυσική πύλη εισόδου προς τη Δυτική ΕΕ.

Δ) Προς νότο, είναι: οι χώρες του Αραβικού τόξου που βρέχονται από την Ανατολική Μεσόγειο, όπου συντελούνται κοσμογονικές αλλαγές στο πολιτικό και οικονομικό επίπεδο. Επίσης η Κύπρος και το Ισραήλ των οποίων η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει το σκαλοπάτι για την Ευρώπη. Τέλος είναι η διώρυγα του Σουέζ από την οποία περνούν όλες οι θαλάσσιες ροές από Ασία – Ινδία – και Αυστραλία προς Ευρώπη περιλαμβανομένης της Ρωσίας μέσω Μαύρης θάλασσας (Ρ. Θεοδωροπούλου, ΓΓΕΤ, 2014).

Παράλληλα, η κατακόρυφη αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου τα τελευταία 20 χρόνια, είχε ως αποτέλεσμα την μεγέθυνση των αγορών και την ανάπτυξη του κλάδου των logistics. Στην Ελλάδα, ο κλάδος των logistics αποτελεί περίπου το 10% του ΑΕΠ. Σύμφωνα με το δείκτη LPI⁴³ (Logistics Performance Index), η Ελλάδα κατατάσσεται στην 44^η θέση σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ την πρώτη θέση κατέχει η Γερμανία, την δεύτερη η Ολλανδία και την τρίτη το Βέλγιο. Παρά την σχετικά ικανοποιητική θέση, υπάρχουν μεγάλα περιθώρια βελτίωσης και ανάπτυξης του κλάδου στην Ελληνική Οικονομία (Πανελλήνια Έρευνα ΣΕΒ: Ο κλάδος των logistics στην Ελλάδα, 2014-2020).

Πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση των επιχειρήσεων στην ελληνική οικονομία, αξίζει γενικά να αναφέρουμε, ότι στις εμπορικές μεταφορές λειτουργούν δύο

⁴³ Το LPI (Logistics Performance Index) είναι ένα διαδραστικό εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης που δημιουργήθηκε για να βοηθήσει τις χώρες, να προσδιορίσει τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν στην απόδοσή τους στις συναλλαγές logistics και τι μπορούν να κάνουν για να βελτιώσουν την απόδοσή τους. Το LPI του 2016 επιτρέπει συγκρίσεις μεταξύ 160 χωρών.

κατηγορίες επιχειρήσεων. Πρώτον δραστηριοποιούνται οι μεταφορικές επιχειρήσεις που έχουν στην κατοχή τους τα μέσα μεταφοράς (αυτοκίνητα, πλοία, φορτηγά, αεροπλάνα κτλ.) και διεκπεραιώνουν τη μεταφορά. Δεύτερον, οι επιχειρήσεις διαμεταφοράς είναι οι εταιρίες εκείνες οι οποίες δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα αλλά οργανώνουν και ουσιαστικά αναλαμβάνουν την ευθύνη εξεύρεσης του μεταφορέα (κάθε τύπου) για την εκπλήρωση της αποστολής, μέσω μόνιμων ή έκτακτων συνεργασιών.

Μετά από την ανωτέρω διάκριση, ας δούμε πως κατανέμονταν οι επιχειρήσεις στην Ελληνική οικονομία την προηγούμενη δεκαετία. Με παλιότερα στοιχεία λοιπόν, της περιόδου 2000-2005, η πλειοψηφία των νέων τότε επιχειρήσεων ανήκαν στον τριτογενή τομέα, με την βιομηχανία να αποσπά τότε μόλις 16,5% των νέων ιδρύσεων και 13,8% των αρχικών κεφαλαίων. Το 1/3 των νέων επιχειρήσεων ανήκαν στον τομέα του εμπορίου και αποσπούσαν μερίδιο 13,4% των κεφαλαίων. Οι κυριότεροι κλάδοι στους οποίους ιδρύονται νέες εμπορικές επιχειρήσεις είναι το εμπόριο ειδών διατροφής, ενδυμάτων – υποδημάτων – δερμάτινων ειδών και μεταφορικών μέσων. Οι τουριστικές επιχειρήσεις αποτελούσαν εκείνη την περίοδο το 7,2% περίπου του συνόλου των νέων εταιρειών και αφορούσαν κυρίως ιδρύσεις νέων ξενοδοχειακών μονάδων. Ως συμπέρασμα προκύπτει ότι μια στις δέκα νέες επιχειρήσεις (περιόδου 1999-2003) ανήκε στον κλάδο των τεχνικών – οικοδομικών εταιρειών δεδομένης της έντονης οικοδομικής δραστηριότητας μέχρι το 2008, τόσο στον ιδιωτικό, όσο και στο δημόσιο τομέα. Σε μια γεωγραφική κατανομή της επιχειρηματικής δραστηριότητας, η Αττική κατείχε το 60% των νέων επιχειρήσεων (ένα ποσοστό που έχει αυξηθεί σήμερα) ενώ οι υπόλοιπες περιφέρειες μοιράζονται το υπόλοιπο ποσοστό, με την κεντρική Μακεδονία να έχει το μεγαλύτερο μερίδιο σε εταιρείες και κεφάλαια (www.reporter.gr, μελέτη της Hellastat A.E., 2008).

Σε πιο πρόσφατα δεδομένα μπορούμε να δούμε για παράδειγμα τον εγχώριο κλάδο καυσίμων όπου το χρονικό διάστημα 2008-2014 είχαν συνολική μείωση 35,7%. Επιπλέον το 2014, οι πωλήσεις της λεγόμενης «εσωτερικής αγοράς» κάλυψαν το 68% της συνολικής κατανάλωσης, ενώ οι πωλήσεις της λεγόμενης «διεθνούς αγοράς» (αεροπορικά και ναυτιλιακά καύσιμα) κάλυψαν το 32% του συνόλου, σημειώνοντας αύξηση 3,5% το 2014 σε σχέση με το 2013 (ICAP). Στο 5^ο κεφάλαιο, θα αναφέρουμε

εκτενώς στοιχεία και συμπεράσματα πάνω στον κλάδο της ‘‘Εφοδιαστικής’’ από την μελέτη της ICAP.

Στον ελλαδικό χώρο οι περιοχές με προτεραιότητες παρέμβασης, ώστε να παρθούν μέτρα δράσης, είναι: α) τα κέντρα ανάπτυξης (πόλοι ανάπτυξης), β) οι ορεινές περιοχές, γ) οι νησιωτικές περιοχές, δ) οι παραμεθόριες περιοχές, ε) τα κορεσμένα αστικά κέντρα και στ) οι περιοχές διαρθρωτικές οπισθοδρόμησης. Παράλληλα σχετικά με την Αττική, οι πυλώνες απ’ όπου θα αναπτυχθεί ο πόλος και θα κάνει διάχυση αυτής της ανάπτυξης προς την περιφέρεια είναι α) το Αεροδρόμιο ‘Ελ. Βενιζέλος’, β) τα οδικά δίκτυα μεταφορών, γ) το σιδηροδρομικό δίκτυο και δ) τα λιμάνια του Πειραιά, Ραφήνας και Λαυρίου. Θα δούμε παρακάτω τις υπάρχουσες υποδομές logistics του Ελληνικού κράτους.

Το ελληνικό σύστημα των εμπορευματικών μεταφορών, παρουσιάζει ορισμένες σημαντικές δυσλειτουργίες, με αρνητικές επιπτώσεις στο λειτουργικό κόστος μεταφοράς και στην ποιότητα εξυπηρέτησης (χρόνος, αξιοπιστία, ασφάλεια, κλπ). Για να μπορούν αυτές οι επιχειρήσεις να λειτουργήσουν και να αλληλοεπιδράσουν στον κλάδο των logistics, χρειάζονται ένα πλήρες δίκτυο με επάρκεια σε υποδομές και συνεχή υποστήριξη (λ.χ. υλικών, επισκευές κ.α.). Στις επόμενες παραγράφους, θα αναφερθούμε στις οδικές, σιδηροδρομικές και λιμενικές υποδομές στον ελλαδικό χώρο όπως επίσης και στις αντίστοιχες επενδύσεις που υλοποιούνται ή πρόκειται να υλοποιηθούν για την βελτίωση των εν λόγω δικτύων υποδομών.

3.2.2. Οδικές υποδομές

Στα σημαντικότερα οδικά έργα του ελληνικού κράτους (με συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης) στον ελλαδικό χώρο, λογίζονται η ολοκλήρωση του άξονα Ανατολής-Δύσης της χώρας, δηλαδή της Εγνατίας Οδού, ο οποίος ήταν από τα σύνθετα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν ποτέ στην Ελλάδα. Ο άξονας αυτός, συνολικού μήκους 670 χλμ., ολοκληρώθηκε στο πλαίσιο του Γ’ ΚΠΣ. Σε χαμηλότερο επίπεδο ολοκλήρωσης παραμένει ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) αλλά αναμένεται επιτάχυνση της κατασκευής μετά την ίδρυση του φορέα «Υποδομές

Κρήτης Α.Ε.». Οι παραχωρήσεις των μεγάλων οδικών αξόνων σε ιδιωτικές εταιρείες με τη μέθοδο ΣΔΙΤ έδωσαν ώθηση στην κατασκευή των μεγάλων έργων οδοποιίας, αλλά συνέπεσαν με την αρνητική οικονομική συγκυρία που έχει δημιουργήσει καθυστερήσεις και προβλήματα (στοιχεία 2012).

Κατά πρώτον, τα οδικά δίκτυα που αποτελούν το βασικότερο κομμάτι του ελλαδικού χώρου στις μεταφορές, με τις οδικές μεταφορές να αποτελούν σχεδόν το 80% του συνόλου των μεταφορών. Μάλιστα είναι γεγονός ότι μια εκτροπή ή αλλαγή ενός οδικού άξονα είναι δυνατόν να ερημώσει μια περιοχή, σφίζουσα προηγουμένως από ζωή, καθώς και το αντίθετο. Ας σημειώσουμε, λοιπόν, παρακάτω τους σημαντικότερους οδικούς άξονες στην Ελλάδα, οι οποίοι σύμφωνα με τα στοιχεία είναι υπό κατασκευή.

α) Ολυμπία οδός: Η Ολυμπία οδός ή αλλιώς, ο αυτοκινητόδρομος 8 (Α8), είναι ένα υπό κατασκευή έργο στην Πελοπόννησο και την Αττική και ουσιαστικά πρόκειται για την αναβάθμιση της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών - Πατρών. Ξεκινάει από την Ελευσίνα και θα καταλήγει στο Ρίο της Πάτρας, όπου θα ενώνεται με τον Αυτοκινητόδρομο 5. Θα αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού 94 από τα διόδια της Μάνδρας μέχρι τον κόμβο Τρίπολης και από εκεί μέχρι τη σύνδεσή της με τον Α5 θα αποτελεί τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού 65. Στις αρχές Σεπτεμβρίου 2016 εγκαινιάστηκε το πρώτο τμήμα της Ολυμπίας Οδού, από Κόρινθο μέχρι Κιάτο μήκους 20χλμ. Μέχρι το Σεπτέμβριο του 2016 το έργο σημείωνε πρόοδο 85% ενώ υπολογίζεται ότι για την περίοδο Μαρτίου-Αυγούστου 2017 θα παραμείνουν υπό κατασκευή περίπου 8χλμ.

β) Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου: Ο αυτοκινητόδρομος Αιγαίου αποτελεί τμήμα της ΠΑΘΕ⁴⁴, μήκους 230 χιλιομέτρων και συγκεκριμένα περιλαμβάνει το τμήμα Κλειδί Ημαθίας - Ράχες Φθιώτιδας. Η ανακατασκευή και αναβάθμιση του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου, η κατασκευή νέου τμήματος αυτοκινητόδρομου καθώς και η λειτουργία και συντήρησή του για 30 χρόνια έχουν ανατεθεί στην ομώνυμη εταιρεία («Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε.»). Πρακτικά το έργο είναι σχεδόν ολοκληρωμένο

⁴⁴ ΠΑΘΕ είναι η συντομογραφία του Αυτοκινητόδρομου Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης – Ευζώνων, μήκους 780 χλμ

και απομένουν οι συνδέσεις με τον αυτοκινητόδρομο εκατέρωθεν. Έως και τον Μάιο του 2016 η πρόοδος του έργου υπολογίστηκε στο 90,5%.

γ) Ιόνια οδός: Η Ιόνια Οδός ή Αυτοκινητόδρομος 5 (Α5), είναι ένας υπό κατασκευή, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, αυτοκινητόδρομος με μήκος 196 χλμ. Θα ξεκινάει από την Πάτρα, κοντά στο Ρίο Αχαΐας, θα διέρχεται από Μεσολόγγι, Αγρίνιο, Αμφιλοχία, Άρτα και θα καταλήγει στα Ιωάννινα όπου θα συνδέεται με την Εγνατία. Είναι τμήμα της Ευρωπαϊκής Οδού 55 (Ε55) από το Αντίρριο μέχρι και τον Α/Κ Αμβρακίας (κόμβος με αυτοκινητόδρομο 52 ή Α52), ενώ από εκεί έως τη σύνδεσή του με την Εγνατία οδό στον κόμβο Πεδινής θα αποτελεί την Ευρωπαϊκή οδό 951 (Ε951). Οι νομοί που διασχίζει είναι οι Αιτωλοακαρνανίας, Άρτας, Πρέβεζας και Ιωαννίνων. Η ολοκλήρωσή του έργου, η οποία προβλέπεται να γίνει τον Μάρτιο του 2017, αναμένεται να δώσει μεγάλη ώθηση για την ανάπτυξη της περιοχής που θεωρείται σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις πιο φτωχές στην Ευρώπη. Πρόκειται για ένα σημαντικό έργο, καθώς θα συνδέει όλη τη Δυτική Ελλάδα καθώς επίσης και τα λιμάνια της Πάτρας, του Αστακού και της Ηγουμενίτσας. Έως το Νοέμβριο 2016, η ολοκλήρωση του έργου έφτανε στο 86,19%.

δ) Κεντρική οδός: Πρόκειται για τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) που αποτελεί έργο 231 χλμ. συνολικά και συνίσταται στην κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου από τον ημικόμβο με Π.Α.Θ.Ε. στο ύψος του Α.Κ. Θερμοπυλών έως τον ανισόπεδο κόμβο με την Εγνατία οδό μετά την Οζύνεια (συνολικό μήκος 174 χλμ.), καθώς και στη διαχείριση και συντήρηση του τμήματος της Π.Α.Θ.Ε. από τη Σκάρφεια μέχρι τις Ράχες (συνολικό μήκος 57 χλμ.). Είναι ένα στρατηγικής σημασίας έργο για την ανάπτυξη της χώρας και της περιφέρειας αφού κατασκευάζεται εξ ολοκλήρου σε νέα χάραξη και επί της ουσίας συνδέει την Ανατολική με την Δυτική Ελλάδα. Με την ολοκλήρωσή του, συνδέει την κεντρική Ελλάδα με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, τους λιμένες Ηγουμενίτσας και Βόλου και ολοκληρώνει το σύστημα μεταφορών σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Η ημερομηνία ολοκλήρωσης ολόκληρου του αυτοκινητόδρομου είναι προς το παρόν άγνωστη, αλλά αυτό δεν θα συμβεί νωρίτερα από το 2020. Το πρώτο τμήμα μεταξύ Ξυνιάδας και Τρικάλων θα δοθεί στην κυκλοφορία το Μάρτιο του 2017.

ε) Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Πελοποννήσου (Μορέας): Πρόκειται για τον αυτοκινητόδρομο Κορίθνου - Τρίπολης - Καλαμάτας, που συμπληρώνεται από τον κλάδο Λεύκτρων – Σπάρτης. Σκοπός του έργου, που ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (TEN), είναι να αποτελέσει έναν από τους κύριους παράγοντες περιφερειακής ανάπτυξης των περιοχών της Κεντρικής και Νότιας Πελοποννήσου και ειδικότερα των Νομών Αρκαδίας, Αργολίδας, Μεσσηνίας και Λακωνίας. Το έργο ολοκληρώθηκε στο σύνολό του τον Δεκέμβριο 2016 (Ο Κλάδος των logistics στην Ελλάδα, 2014-2020).

Τέλος μέσα στο 2017, σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών, αναμένονται κάποια προγραμματισμένα έργα ή τμήματα έργων. Η αρχή θα γίνει τον Μάρτιο με την παράδοση των 4 μεγάλων αυτοκινητόδρομων που συνεχίζουν να κατασκευάζονται: Ιόνια Οδός, Ολυμπία Οδός, το τμήμα Ξυνιάδα-Τρίκαλα (Ε65) και η Παράκαμψη Τεμπών και Πλαταμών θα δοθούν στην κυκλοφορία αλλάζοντας ταυτόχρονα τα κυκλοφοριακά δεδομένα δεκαετιών. Μέχρι τον Μάρτιο όμως περιμένουμε ότι θα δοθούν κάποια μικρά τμήματα των δρόμων αυτών. Πάντα σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών, μεγάλες παραδόσεις θα έχουμε και στην Εγνατία Οδό όπου ολοκληρώνονται οι τέσσερις κάθετοι που είναι σε κατασκευή: Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνας, Σιάτιστα-Κρυσταλλοπηγή, Κομοτηνή-Σύνορα και Αρδάνιο-Ορμένιο σταδιακά θα λειτουργήσουν σε όλο τους το μήκος μέχρι το καλοκαίρι. Μάλιστα κοντά στα Τέμπη, πρόκειται να ολοκληρωθεί το έργο κατασκευής τμήματος της Εθνικής Οδού Αθηνών –Θεσσαλονίκης, το οποίο περιλαμβάνει αυτοκινητόδρομο 25 χιλιομέτρων, τρεις δίδυμες υπερσύγχρονες σήραγγες που θα παρακάμπτουν την κοιλάδα των Τεμπών, αλλά και τις γέφυρες που οδηγούν στις σήραγγες. Οι σήραγγες έχουν μήκος περίπου 11 χιλιόμετρα, ενώ ξεχωρίζει αυτή των Τεμπών, η οποία είναι 6 χιλιόμετρα και θεωρείται η μεγαλύτερη σήραγγα των Βαλκανίων (<http://tvxs.gr/news/>, 20 Μαρ. 2017).

3.2.3. Σιδηροδρομικές υποδομές

Ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας της χώρας ΠΑΘΕ (Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Ειδομένη- Προμαχώνας), έχει προωθηθεί σημαντικά με ορίζοντα ολοκλήρωσης έτη

2015-16 αλλά με τη σημαντικά χαμηλότερη ταχύτητα των 200 χμ/ώρα. Γενικά το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο συνεχίζει να είναι μικρού συνολικού μήκους και να εξυπηρετεί τμήμα της χώρας μόνο. Ακόμα και στις περιοχές που εξυπηρετούνται από το σιδηρόδρομο, το μεταφορικό του έργο παραμένει χαμηλό εξαιτίας διαφορών τεχνικών θεμάτων. Αντίθετα στον τομέα της ασφάλειας και ελέγχου της κυκλοφορίας έχουν γίνει σημαντικά βήματα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο σήμερα αποτελείται από τα εξής:

- 530 χιλιόμετρα διπλής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής (στα τμήματα Κιάτο –ΣΚΑ (104 χλμ.), ΣΚΑ –Τιθορέα (145,5 χλμ.), Τιθορέα – Λιανοκλάδι (2,68 χλμ.) και 71,5 χλμ. διπλής γραμμής χωρίς ηλεκτροκίνηση (στο τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη)
- 62 χιλιόμετρα μονής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γραμμής (57 χιλιόμετρα στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Πολύκαστρο και 5 χλμ. στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη) και 89 χλμ μόνης σιδηροδρομικής γραμμής χωρίς ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Θεσσαλονίκη –Προμαχώνας
- 5 χλμ τετραπλής ηλεκτροκινούμενης σιδηροδρομικής γέφυρας.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρόλο που σήμερα αποτελούν ένα μικρό κομμάτι από το σύνολο των μεταφορών (με τις οδικές να υπερισχύουν), έχουν μεγάλο περιθώριο περαιτέρω ανάπτυξης. Για παράδειγμα, σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο, ένα πρόγραμμα αναβάθμισης του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ προϋπολογισμού σχεδιάζει η ΓΑΙΑΟΣΕ, με στόχο την καλύτερη αξιοποίησή του. Ήδη έχουν προχωρήσει σε συμφωνίες για την ενοικίαση τροχαίου υλικού (όπως ηλεκτράμαξες) με τις δύο νέες ιδιωτικές εταιρείες (Rail Cargo Logistics Goldair και Pearl) που θα τροχοδρομήσουν μέσα στους επόμενους μήνες πάνω στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο για την εκτέλεση εμπορευματικών μεταφορών (ενσωματώνοντας όλες τις σύγχρονες τεχνολογικές αντιλήψεις) (imerisia.gr, 29/01/2017).

Άλλωστε το χρονοδιάγραμμα των σιδηροδρομικών έργων σε όλη την Ελλάδα, που είτε βρίσκονται σε φάση κατασκευής είτε είναι υπό δημοπράτηση, έδωσε στη δημοσιότητα η ΕΡΓΟΣΕ για την περίοδο 2017-2018. Όπως θα δούμε παρακάτω, σε αυτή την περίοδο αναμένεται η ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων στον άξονα

Αθήνα - Θεσσαλονίκη καθώς και μέρος των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη στην Πελοπόννησο.

Ειδικότερα στις σημαντικότερες προοπτικές για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών συγκαταλέγεται ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας, συμβάλλοντας στη διασύνδεση του μεγαλύτερου μέρους της Ελλάδας, αλλά και σε μικρότερη κλίμακα έργα του ΕΡΓΟΣΕ⁴⁵ για την επόμενη περίοδο. Λεπτομερέστερα, έχουν ως εξής:

α) Δυτικός σιδηροδρομικός άξονας: Μέσω του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα θα διευκολυνθούν οι μεταφορές μεταξύ δύο χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ιταλία και Ελλάδα). Έτσι, η νέα σύνδεση θα διευκολύνει την πρόσβαση σε ορισμένες αγορές της Ευρώπης, ενισχύοντας την εξαγωγική δραστηριότητα. Η υλοποίηση του Δυτικού Άξονα αναμένεται να συμβάλει στην αύξηση του μεταφορικού έργου και του κυρίως κορμού του δικτύου ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Ειδομένη- Προμαχώνας). (διαδικτυακή εφημερίδα του Αγρινίου Η Νέα Εποχή, 18/11/11). Ωστόσο η υλοποίηση του έργου παρουσιάζει αρκετές καθυστερήσεις.

Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας αποτελείται από τρία τμήματα:

- Το τμήμα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα το οποίο θα συνδέεται με το υπάρχον δίκτυο του ΟΣΕ και θα φτάνει μέχρι το λιμάνι του Βόλου. Με αυτό το τμήμα, θα ολοκληρωθεί ο οριζόντιος σιδηροδρομικός άξονας ενώ παράλληλα η Ήπειρος και η Δυτική Ελλάδα θα αποκτήσουν για πρώτη φορά σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο άξονας αυτός θα συμβάλει στην θεαματική βελτίωση των υποδομών των περιοχών αυτών, συνεισφέροντας έτσι σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου και της Δυτικής Ελλάδας. Η πρωτεύουσα της Ηπείρου, τα Ιωάννινα, μεγάλα αστικά κέντρα της Δυτικής Ελλάδας (Μεσολόγγι, Αγρίνιο, Άρτα) και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, ένα λιμάνι που με τα έργα εκσυγχρονισμού του καθίσταται ένας σημαντικός κόμβος, θα συνδεθούν σιδηροδρομικά με τις υπόλοιπες

⁴⁵ Είναι θυγατρική Εταιρεία του ΟΣΕ που συστάθηκε το 1996, με στόχο να αναλάβει τη διαχείριση των έργων του Επενδυτικού Προγράμματος του Οργανισμού και ιδιαίτερα εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από Προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (<http://www.ergose.gr/>)

περιοχές της ηπειρωτικής Ελλάδας και όλα τα μεγάλα αστικά, βιομηχανικά κέντρα και εμπορευματικούς κόμβους (λιμάνια, εμπορευματικά κέντρα). Σημειώνεται ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα συνδεθεί έτσι σιδηροδρομικά με τους λιμένες Πατρών, Ικονίου (Πειραιάς), Θεσσαλονίκης (βελτίωση υφιστάμενης σύνδεσης) και Αλεξανδρούπολης. Επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη και των τεσσάρων αυτών λιμένων συγχρηματοδοτείται από την Ε.Ε. και τα σχετικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη.

- Το τμήμα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Αντίρριο – Ρίο – Καλαμάτα, το οποίο και αποτελεί τον Ιόνιο σιδηροδρομικό άξονα της Ελλάδας. Υλοποιεί την από πολλών ετών προγραμματιζόμενη (και εν μέρει ολοκληρωθείσα τότε) σύνδεση μέσω της οποίας αποκαθιστά την απ' ευθείας σύνδεση της βορειοδυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική και Νότια Ελλάδα και ολοκληρώνει τον βόρειο κλάδο της σιδηροδρομικής Εγνατίας (νότιος κλάδος: Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλος - Λάρισα/Βόλος - Θεσσαλονίκη).
- Το τμήμα Καλαμπάκα – Κοζάνη, το οποίο θα συνδέει τη βόρεια με την κεντρική Ελλάδα ολοκληρώνοντας το σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό δίκτυο στο ελληνικό έδαφος ⁴⁶ (Γ. Μαλινδρέτος, 2016).

β) Όσον αφορά τις τρέχουσες και μελλοντικές επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αξίζει να αναφερθούμε στο πρόγραμμα της ΕΡΓΟΣΕ για την τριετία 2017-19, όπου περιλαμβάνει κυρίως δράσεις ολοκλήρωσης έργων, τα οποία έχουν ήδη ξεκινήσει να υλοποιούνται με βάση παλαιότερα κοινοτικά πλαίσια στήριξης. Ενδεικτικά, έχει προγραμματιστεί η ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτο – Ροδοδάφνη, η κατασκευή νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας (ΣΚΑ) – Πάτρας, η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού τμήματος ΣΚΑ – Οινόη, η ολοκλήρωση εργασιών αναβάθμισης (όπως της ηλεκτροκίνησης) του σιδηροδρομικού σταθμού Αθηνών αλλά και στο τμήμα Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας και τέλος η κατασκευή παραλλαγής στο τμήμα σιδηροδρομικού σταθμού Λατομείου – Βόλος και η εγκατάσταση

⁴⁶ Για τα έργα αυτά δεν υπάρχει ακριβής πρόβλεψη για τον χρόνο εκπλήρωσης τους. Εκτιμάται βάσει του site yprodomes.com (άρθρο του Νίκου Καραγιάννη) ότι τα έργα θα ολοκληρωθούν μέχρι το 2022, πριν ολοκληρωθεί το ΕΣΠΑ 2014-2020.

σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και ηλεκτροκίνησης στο σύνολο της γραμμής Λάρισα- Βόλος (Νίκος Καραγιάννης, ypodomes.com, 5/12/16).

Αξίζει, επιπλέον να αναφέρουμε ως μια σημαντική επένδυση στο τομέα των σιδηροδρόμων την υπηρεσία Intermodal Cargo Shuttle (ICS) της ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία έχει συμβάλει στην αύξηση του εμπορευματικού της έργου (από το 2014 ουσιαστικά). Πρόκειται στη πραγματικότητα για καθημερινό εμπορευματικό δρομολόγιο από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη. Η νέα υπηρεσία της εταιρείας στοχεύει στην παροχή ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών (πόρτα – πόρτα) στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε καθημερινή βάση, σε ώρες που καλύπτουν τις απαιτήσεις της αγοράς. Τα δρομολόγια θα ξεκινούν και θα καταλήγουν στο Θριάσιο και τον Εμπορευματικό Σταθμό Θεσσαλονίκης (www.reporter.gr).

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν προβλήματα ή αλλιώς αρκετές αδυναμίες και αναποτελεσματικότητες που αφήνουν περιορισμένο καθαρό όφελος στον κλάδο. Αρχικά, η κατακερματισμένη ελληνική αγορά, η οποία αποτελείται από αυτόνομους φορείς και εταιρείες, οι οποίες κατά την πλειοψηφία τους δεν επικοινωνούν ουσιαστικά και δεν συνεργάζονται με σκοπό την μείωση του κόστους. Επιπλέον, οι περισσότερες παραγωγικές εταιρίες διαχειρίζονται οι ίδιες τις δραστηριότητες logistics χωρίς να έχουν την απαιτούμενη επάρκεια και τεχνογνωσία, με αποτέλεσμα να καταναλώνουν πόρους και να αυξάνουν το κόστος των υπηρεσιών logistics λόγω έλλειψης οικονομιών κλίμακας. Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί η αναποτελεσματική διασύνδεση των βασικών κόμβων (λιμένων, σιδηροδρομικών δικτύων) η οποία δυσχεραίνει την αποτελεσματική μεταφορά εμπορευμάτων. Επιπρόσθετα, στις γενικότερες αδυναμίες του κλάδου στη Ελλάδα, μπορούν να σημειωθούν οι ελλείψεις υποδομές, οι χρονοβόρες διαδικασίες των δημόσιων φορέων, η έλλειψη ανταγωνιστικότητας και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών η οποία χρήζει βελτίωσης (Ζαχαριάδης Α., 1998).

Αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι ένα από τα σημαντικά θέματα που σχετίζονται με τον ορθολογικό σχεδιασμό των μεταφορικών έργων και υπηρεσιών είναι η έλλειψη επαρκών μεταφορικών μελετών καθώς η χώρα παρουσιάζει σημαντική υστέρηση στη

χρηματοδότηση της επιστημονικής έρευνας για τις οδικές, θαλάσσιες, αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές (σελ. 333, Ε. Κυριαζόπουλος, 1995).

Τέλος το Υπουργείο Υποδομών έχει ενημερώσει ότι μέσα στο τρέχον έτος (2017), στα Σιδηροδρομικά έργα θα δούμε μέχρι το καλοκαίρι στην κυκλοφορία το τμήμα Τιθορέα-Λιανοκλάδι και Πειραιάς-Αθήνα με ηλεκτροκίνηση ενώ μέχρι το τέλος του έτους σε κυκλοφορία μετά από 12 χρόνια το τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη, με διπλή γραμμή αλλά όχι ηλεκτροκίνηση. Μέχρι την Άνοιξη θα ολοκληρωθεί και το μεγάλο έργο στο Θριάσιο Πεδίο.

3.2.4 Λιμενικές υποδομές και λειτουργίες

Η Ελλάδα διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς στόλους παγκοσμίως. Το 2011 οι συναλλαγματικές εισροές που προήλθαν από τις υπηρεσίες της ποντοπόρου ναυτιλίας, ανήλθαν σε 14 δις. ευρώ σύγκριση με € 15,4 δις. για το έτος 2010, αντιστοιχώντας στο 6,72% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, καλύπτοντας το 35% του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Επίσης, η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες δημοσίους λιμένες, διαφορετικού μεγέθους και σημασίας, μεγάλης χωροταξικής διασποράς και ποικιλίας χρήσεων (Ψυχάρης Γ., 2011)

Το πλαίσιο ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών της χώρας ξεκίνησε από τον στρατηγικό σχεδιασμό του 1994 (μελέτη «ΕΛΛΑΔΑ 2010») όπου προωθήθηκε η ιεράρχηση των λιμένων σε τρεις ομάδες με σκοπό την ένταξη των έργων τους στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Τα επόμενα χρόνια, αποφασίστηκε η δημιουργία 10 νέων οργανισμών λιμένων στους 10 σημαντικότερους λιμένες της χώρα, πέρα αυτών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που λειτουργούσαν ήδη σε αυτή τη μορφή. Μάλιστα στο χωροταξικό πλαίσιο του 2008 τίθενται στόχοι ανά λιμένα, και η ιεράρχηση τους γίνεται με βάση εθνικά κριτήρια (IMET⁴⁷, 2013).

⁴⁷ Το Ινστιτούτο Μεταφορών (IMET) ιδρύθηκε το 2000 ως τμήμα του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (Ε.Κ.Ε.Τ.Α).

Βέβαια, για τους ελληνικούς λιμένες ενδοχώρα δεν είναι μόνο η ελληνική επικράτεια αλλά και οι γειτονικές – κυρίως προς τον βορρά – χώρες όπως η Σερβία, η ΠΓΔΜ, Κόσσοβο, η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Ουκρανία, αλλά και οι προς ανατολάς χώρες όπως η Τουρκία κ.α. για τις οποίες οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν «πύλες εισόδου και διαμετακόμισης». Η σημασία των λιμένων (ιδιαίτερα εκείνων της βόρειας Ελλάδας) εξαρτάται πρώτον από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης τους, που συνεπάγεται αύξηση της ζήτησης για εισαγωγές, και δεύτερον από την ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της χώρας που θα διευκολύνει την εφαρμογή συνδυασμένων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, ο λιμένας Ηγουμενίτσας καθίσταται Πύλη Σύνδεσης όχι μόνο της Ελλάδας με τη λοιπή Ευρώπη, αλλά ολόκληρης της Ευρώπης με τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μέση Ανατολή, μέσω της ανάπτυξης συνδυασμένης μεταφοράς, άμεσα θαλάσσιας – οδικής και μακροπρόθεσμα (Μέσω της σιδηροδρομικής Εγνατίας), ενσωματώνοντας το σιδηρόδρομο. Θα δημιουργηθούν, παράλληλα, οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων χερσαίων – θαλάσσιων μεταφορών διεθνούς εμβέλειας, όπως αυτών, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης στη Βόρεια Ελλάδα (για θαλάσσια εξυπηρέτηση Βουλγαρίας, Ρουμανίας, ΠΓΔΜ, Σερβίας), του λιμένα Βόλου στην Κεντρική, του λιμένα Πάτρας (όπου με κατάλληλη οργάνωση η σιδηροδρομική μεταφορά θα έχει τη δυνατότητα να υποκαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την οδική, ως προς τη σύνδεση της Νότιας Ελλάδας με την Ευρώπη), (Παπαϊωάννου Γ., 1995).

Εκτός όμως από τις εσωτερικές ροές ή τις διερχόμενες ροές φορτίων, οι ελληνικοί λιμένες, μπορούν να εξυπηρετήσουν το διαμετακομιστικό εμπόριο, τρόπο με τον οποίο διακινούνται κυρίως εμπορευματοκιβώτια και επιβατηγά αυτοκίνητα. Ο Πειραιάς π.χ., είναι σε ευνοϊκή γεωγραφική θέση και διαθέτει επαρκή βάθη ώστε να δέχεται μεγάλες ποσότητες φορτίου, οι οποίες στη συνέχεια θα κατανέμονται σε μικρότερες ποσότητες και θα μεταφορτώνονται σε μικρότερα πλοία, για μεταφορά σε γειτονικές χώρες.

Δεδομένης της συγκριτικά μικρής εγχώριας ζήτησης για μεταφορές (ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές, και διακίνηση από και προς τα νησιά), οι μεγάλες ευκαιρίες

και προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων βρίσκονται στην ένταξη τους στις μεγάλες διεθνείς θαλάσσιες αρτηρίες μεταφορών. Ο ανταγωνισμός στον τομέα των μεταφορών είναι εντονότατος και η συνεχιζόμενη επιτυχία των ελληνικών λιμένων, εξαρτάται από τις δυνατότητες τους να επενδύσουν για την ικανοποίηση των αναγκών, να επιτύχουν οργάνωση, τιμές (και κόστος) και ποιότητα παροχής υπηρεσιών σε ανταγωνιστικά επίπεδα, δεδομένης της σχετικής «κινητοποίησης» όχι μόνο των Ιταλικών, Γαλλικών, Ισπανικών λιμένων και των λιμένων της Μάλτας αλλά και των λιμένων της Βόρειας Αφρικής (π.χ. Νταμιέτα, Αλεξάνδρεια), του Ισραήλ, της Τουρκίας, της Κύπρου, της Συρίας, ακόμη και του Λιβάνου κλπ.

Τον Δεκέμβριου του 2012, το τότε Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου δημοσίευσε ένα πενταετές πλάνο (2013-2018) με στόχο την ανάπτυξη ενός σύγχρονου λιμενικού συστήματος, την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εδαφική συνοχή της χώρας. Βάσει αυτού του πλάνου οι ελληνικοί λιμένες μπορούν να αποτελέσουν τους πυλώνες ανάπτυξης για τη χώρα. Οι λιμένες εντάσσονται σε δύο δίκτυα. Στο Κεντρικό Δίκτυο εντάσσονται οι λιμένες: Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου. Στο εκτεταμένο Δίκτυο εντάσσονται οι λιμένες: Μυτιλήνης, Χίου, Ρόδου, Χανίων, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Θήρας, Λαυρίου, Ραφήνας, Χαλκίδας, Ελευσίνας, Καλαμάτας, Πύργου, Βόλου, Σκιάθου, Καβάλας, Κέρκυρας, Κυλλήνης.

Οι θαλάσσιοι κόμβοι του κεντρικού δικτύου για την Ελλάδα πρέπει να συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορικών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ενώ στο εκτεταμένο δίκτυο εντάσσονται επιπλέον 21 λιμένες. Για παράδειγμα οι λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης εντάσσονται στον Διάδρομο 4: Αμβούργο- Ροστόκ – Μπουργκάς – Πειραιάς –Θεσσαλονίκη –Λευκωσία) που συνδέει την περιφέρεια με το κέντρο της Ευρώπης (<http://www.pireas2day.gr/uploads/limania070113.pdf>).

3.2.4.1 Σημασία Λιμένων για την Ελλάδα

Στην Ελλάδα, τα λιμάνια και οι θαλάσσιες μεταφορές (ιδιαίτερα οι εσωτερικές) αποτελούν θεμελιακή προϋπόθεση για την διατήρηση της εδαφικής ακεραιότητας και εσωτερικής συνοχής της χώρας μεταφέροντας επιβάτες και αγαθά σε όλα τα κατοικημένα νησιά της επικράτειας (Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα, 2013)

Το 13% του συνολικού πληθυσμού της χώρας κατοικεί στα νησιά, άρα η εδαφική συνοχή της χώρας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις θαλάσσιες ενδομεταφορές.

Οι Ελληνικοί Λιμένες διαχειρίζονται πάνω από το 85% των εξωτερικών εμπορευματικών συναλλαγών της Ελλάδας και εξασφαλίζουν την τροφοδοσία των νησιών. Συνεχίζει να υπάρχει σήμερα έλλειψη διαλειτουργικότητας με άλλα μεταφορικά μέσα και κυρίως με τους σιδηροδρόμους. Η ανεπάρκεια των λιμένων υποδομών, συνοπτικά, εντοπίζεται στα: α) εξωτερικά έργα (ανεπαρκή λιμενικά έργα στα μικρά νησιά), β) εσωτερικά λιμενικά έργα (οι συνηθέστερες ελλείψεις των λιμενικών υποδομών αφορούν ανεπαρκή λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πολλαπλών ταυτόχρονων καταπλόων/ αποπλόων), γ) επιβατικοί σταθμοί (παντελής έλλειψη τους, με εξαίρεση τους λιμένες Λαυρίου, Μυκόνου, Πατρών και Ηγουμενίτσας), δ) προσβάσεις στο λιμένα (μεγάλης σημασίας στις συνδυασμένες μεταφορές), ε) εφαρμογή διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Στους ελληνικούς λιμένες περιλαμβάνονται πρωτοβουλίες για:

- Την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση (επικίνδυνων) φορτίων
- Τη διαχείριση των προερχομένων από τα πλοία αποβλήτων
- Τον έλεγχο της ταχύτητας εντός του λιμένα
- Τον περιορισμό των ατυχημάτων και της διαρροής καυσίμων στη θάλασσα
- Την προστασία των δραστηριοτήτων αναψυχής στον λιμένα και γύρω από τον λιμένα.

Κύρια χαρακτηριστικά των λιμένων των νησιών του Αιγαίου είναι το μικρό μέγεθος τους και η περιφερειακότητα, ως προς τα κέντρα διακίνησης εμπορικών αγαθών: στο κύριο λιμάνι εξυπηρετούνται όλες οι τοπικές ανάγκες, με τον όγκο των εισαγωγών να είναι πολλαπλάσιος από τις εξαγωγές.

Στοιχεία: 18% των εισαγόμενων φορτίων στην Ελλάδα μεταφέρεται μέσω θάλασσας, το 25% των εμπορευμάτων που διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας διακινείται μέσω θάλασσας, 29.200 εργαζόμενοι απασχολούνται στις θαλάσσιες μεταφορές περιλαμβανομένων και των συνοδευτικών κλάδων όπως ναυπηγοεπισκευαστική, λιμενικές υπηρεσίες, αλιεία κ.α. Επιπλέον οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συνοδευτικοί κλάδοι δημιουργούν προστιθέμενη αξία ίση με 3,2% του ΑΕΠ κατατάσσοντας την Ελλάδα στην 6^η θέση στην Ευρώπη.

Ο Πειραιάς για παράδειγμα είναι σε ευνοϊκή θέση γεωγραφική θέση και διαθέτει επαρκές βάθος ώστε να δέχεται μεγάλες ποσότητες φορτίου, οι οποίες στη συνέχεια θα κατανέμονται σε μικρότερες ποσότητες και θα μεταφορτώνονται σε μικρότερα πλοία, για μεταφορά σε γειτονικές χώρες (Καφεντζάκη Άννα, 2014).

Η ταχύτατη ανάπτυξη χωρών με τεράστιο ανθρώπινο δυναμικό, όπως η Κίνα και η Ινδία έχει σαν αποτέλεσμα τη μετατόπιση μεγάλου μέρους του παγκόσμιου παραγωγικού δυναμικού προς ανατολάς. Αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στις παγκόσμιες μεταφορές – και ειδικότερα στη Ν.Α. Ευρώπη και στη Μεσόγειο, μέσω της διαρκώς αυξανόμενης διακίνησης προϊόντων στις θαλάσσιες γραμμές μέσω Σουέζ-Γιβραλτάρ, ως επί το πλείστον με εμπορευματοκιβώτια. Την τελευταία δεκαετία έχει εδραιωθεί η θέση του λιμένα Πειραιά ως ένα από τα κυριότερα διαμετακομιστικά κέντρα της Μεσογείου, ενώ ταχέως αναπτύσσονται οι σχετικές δραστηριότητες στο λιμένα Θεσσαλονίκης, με θετικές προοπτικές να καταστεί ο λιμένας – μαζί με το λιμένα Αλεξανδρούπολης – διαμετακομιστικό κέντρο υπερεθνικής σημασίας, καλύπτοντας τις ανάγκες των βορείων γειτονικών χωρών. Σχετικοί στόχοι τίθενται επίσης και για τον ιδιωτικό λιμένα Αστακού, στο Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας ενώ τίθεται και το θέμα δημιουργίας νέου διαμετακομιστικού λιμένα στην Κρήτη, λόγω εγγύτητας στους σχετικούς δρόμους ναυσιπλοΐας των ποντοπόρων πλοίων. Παράλληλα, αναπτύσσεται η σχετική «δευτερεύουσα»

δραστηριότητα διανομής μέσω τροφοδοτικών πλοίων, ενώ στο Θριάσιο πεδίο, όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες στον εμπορευματικό κόμβο και η διασύνδεση του με τον λιμένα του Πειραιά, θα λειτουργήσει για πρώτη φορά στη χώρα σύστημα συνδυασμένης θαλάσσιας-σιδηροδρομικής μεταφοράς (Λυρίδης Β., 2010).

3.2.5 Υποδομές αεροπορικών μεταφορών

Η εναέρια μεταφορά είναι το μέσο μεταφοράς που σημειώνει την ταχύτερη απόδοση. Ωστόσο, ο τομέας των αερομεταφορών καλείται να αντιμετωπίσει το πρόβλημα κορεσμού των υποδομών του. Στον ελλαδικό χώρο, η εναέρια μεταφορά μέσω 40 αστικών αεροδρομίων αποκτά μια επιπλέον αξία και σημασία εξαιτίας των ορεινών περιοχών και των πολλών νησιών (6.000 περίπου) στο Ελληνικό αρχιπέλαγος. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι πλέον από τους αποτελεσματικότερους μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική-περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική εξέλιξη ενός τόπου. Στο μεγάλο αριθμό αερολιμένων, που ήδη διαθέτει η χώρα, προστέθηκαν συνολικά 6 νέοι αερολιμένες (Νάξος, Σύρος, Αστυπάλαια, Ικαρία, Κάλυμνος, Πάρος) ενώ πρόσφατα επαναλειτουργήσε και ο αερολιμένας Νέας Αγχιάλου. Μάλιστα πέρα από το μεγάλο έργο του αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», προωθήθηκαν πολλά έργα νέων αεροσταθμών. Ύστερα έχουμε θέμα της ιδιωτικοποίησης των περιφερειακών αερολιμένων όπου έγινε η εξαγορά τους (14 περιφερειακά αεροδρόμια το φθινόπωρο του 2016) από την κοινοπραξία FRAPORT AG-SLENTEL Ltd (μετά από ανοιχτό διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ) που θα προχωρήσει σε επενδύσεις εκσυγχρονισμού των αερολιμένων όπως θα δούμε παρακάτω.

Επίσης ας δούμε την λειτουργία του αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» ως τον κύριο αερολιμένα της Ελλάδος. Στις πρωτογενείς επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων είναι η εγκατάσταση και λειτουργία υπηρεσιών και επιχειρήσεων άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του αεροδρομίου, ενώ στις δευτερογενείς επιπτώσεις συγκαταλέγεται εγκατάσταση επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών logistics όπως επίσης και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων. Ακόμα δημιουργήθηκαν επιχειρήσεις σε άμεση γεινίαση με το αεροδρόμιο όπως ξενοδοχεία, εστιατόρια, αναψυκτήρια-μπαρ, χώροι στάθμευσης, εμπορικά κέντρα,

catering κ.α. Σαν τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό παρουσιάστηκε η εγκατάσταση στα γειτονικά οικιστικά κέντρα ή κατά μήκος των οδών: γραφείων αεροπορικών εταιρειών, ταξιδιωτικών γραφείων, τουριστικών γραφείων, τραπεζών, χρηματοπιστωτικών οργανισμών, αποθηκευτικών χώρων κ.α.

Αρά σαν συμπέρασμα προκύπτει ότι στην ευρύτερη περιοχή μπορούν να αναπτυχθούν επιχειρηματικά πάρκα, τεχνολογικά ή επιστημονικά πάρκα, πάρκα υπηρεσιών, ακόμα και πάρκο εταιρειών μεταφορών και αποθηκευτικών δραστηριοτήτων όπου θα δρουν μεταξύ άλλων εταιρίες μεταφορών, αποθηκευτικά κέντρα, επιχειρήσεις υπεργολαβιών, χρηματοδοτικές επιχειρήσεις κ.α. Οπότε χρειάζεται μια στρατηγική επέμβαση στην Αττική με επιπτώσεις σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (Λουκάκης 1998 μελέτη).

3.3 Τα πλεονεκτήματα των ελληνικών κόμβων - Η περίπτωση της Αττικής

Για την Αττική λοιπόν, με προεκτάσεις σε όλη τη χώρα, σημαντικοί παράγοντες αλλά και περαιτέρω προτάσεις για την λειτουργία των logistics στους πόλους ανάπτυξης είναι:

1) Ο λιμένας Πειραιώς αναφέρεται, στον εμπορικό λιμένα (σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων και διακίνησης αυτοκινήτων) πέραν της περαιτέρω ανάδειξη του στρατηγικού πλεονεκτήματος της γεωγραφικής θέσης του λιμένα, ως κόμβου μεταφόρτωσης στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, υπάρχει μεγάλο περιθώριο αξιοποίησης της σύνδεσης με το εθνικό και κατ' επέκταση με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

2) Βασικό λιμάνι είναι και αυτό της Ραφήνας όπου έχει σημαντικά γεωγραφικά συγκριτικά πλεονεκτήματα. Επιβεβλημένο για την αξιοποίηση αυτού του λιμένα είναι να γίνουν επενδύσεις στις υποδομές (λ.χ. μεγαλύτεροι χώροι στάθμευσης, βελτιωμένο σύστημα δρομολογίων αλλά και οι προδιαγραφές (όπως ISO 9001, ΕΛΟΤ 1429) για αύξηση των δρομολογίων. Επίσης η δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, η προσέλκυση επενδύσεων και καινοτόμων υγιών επιχειρήσεων και η μείωση του λειτουργικού κόστους. Όμως ως εμπόδιο λογίζεται ο οικιστικός ιστός της Αττικής,

όπου περικλείει ασφυκτικά τις λιμενικές αυτές εγκαταστάσεις και δεν επιτρέπει σημαντικές παρεμβάσεις.

3) Ο προαστιακός σιδηρόδρομος που συνδέει τα αστικά κέντρα με τα προάστια, συμβάλλοντας στην αποκέντρωση και την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας, όταν λειτουργήσει σε ένα πλήρες δίκτυο θα βελτιώσει το επίπεδο εξυπηρέτησης εξασφαλίζοντας εύκολη πρόσβαση από το οδικό στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

4) Στο κομμάτι του οδικού δικτύου, η ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού χερσαίου δικτύου δημιουργεί σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης. Το οδικό δίκτυο της Αθήνας αποτελείται από μεγάλες οδικές αρτηρίες, λεωφόρους και ασφαλτοστρωμένους δρόμους. Οι κύριες οδικές αρτηρίες που συνδέουν την Αθήνα με άλλες μεγάλες πόλεις της Ελλάδας είναι: Εθνική οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης, Αθηνών-Κορίνθου, Κορίνθου-Πατρών, Κορίνθου-Τριπόλεως-Καλαμάτας, Πατρών-Πύργου-Ολυμπίας, Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρουπόλεως. Η νέα Αττική Οδός συνδέει την Αθήνα με την Ελευσίνα και με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος.

5) Για τον λιμένα του Λαυρίου, η επεκτασιμότητα του σε συνδυασμό με το συγκριτικό του πλεονέκτημα έναντι του Πειραιά στην μειωμένη διάρκεια των θαλάσσιων διαδρομών για αρκετούς προορισμούς και την γεινίαση με το αεροδρόμιο, καθιστούν το λιμάνι του Λαυρίου ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την εμπορευματική και την εμπορική κίνηση.

6) Ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα, που εξυπηρετεί την Αθήνα και γενικά την Αττική, έχει πολλές θετικές επιπτώσεις ως μια αποκεντρωτική λύση από την μέρα λειτουργίας του (28/03/2001) όπου και αντικατέστησε το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ελληνικού. Το αεροδρόμιο συνδέεται με τον προαστιακό σιδηρόδρομο (εμπορικό και επιβατικό πλεονέκτημα), με το μετρό της Αθήνας και με πολλές λεωφορειογραμμές ώστε να εξυπηρετεί καλύτερα τους επισκέπτες.

(Μελέτη- Έρευνα, με τίτλο "Οικονομική Ανάπτυξη & Χωροταξικός Σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογίων 1995-2020. Χωρικές ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος", 1998, Ι.Π.Α.), (Λουκάκης 1998 μελέτη).

3.4 Επενδύσεις

3.4.1 Θριάσιο Πεδίο

Το Θριάσιο Πεδίο είναι πεδιάδα της Αττικής, δυτικά των Αθηνών. Οριοθετείται από το Όρος Πατέρας στα δυτικά, την Πάρνηθα στα βόρεια, τα όρη Ποικίλο και Αιγάλεω στα ανατολικά - νοτιοανατολικά και τον κόλπο της Ελευσίνας στα νότια. Οφείλει την ονομασία του στον αρχαίο αττικό Δήμο Θρίας, που τοποθετείται στη σημερινή θέση της βιομηχανικής πόλης του Ασπροπύργου. Επρόκειτο για τόπο μυστηριακό που συνδεόταν με τα Ελευσίνια Μυστήρια και τιμούσε με το όνομά του τον τοπικό ήρωα Θριάσιο. Σήμερα η περιοχή αποτελεί σημαντική βιομηχανική περιοχή, ενώ αντιμετωπίζει και σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι κυριότεροι οικισμοί του Θριασίου πεδίου είναι: η Ελευσίνα, ο Ασπρόπυργος, η Μάνδρα, η Μαγούλα.

Στο πλαίσιο λοιπόν των βιομηχανικών περιοχών, έχουμε το Θριάσιο Πεδίο που λειτουργεί ως κέντρο εμπορευματικών μεταφορών και logistics γενικότερα. Για την ακρίβεια, είναι μια προσδιορισμένη περιοχή, εντός της οποίας αναπτύσσονται δραστηριότητες σχετικές με τις συνδυασμένες μεταφορές, την φορτοεκφόρτωση, μεταφόρτωση, αποθήκευση, μεταποίηση και διανομή εμπορευμάτων. Οι δραστηριότητες αυτές συμβάλλουν, σύμφωνα με το “7th Annual freight and logistics symposium”⁴⁸ του 2016, στα εξής:

- Στον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών και αποθηκευτικών υποδομών, με τη μείωση του κόστους μεταφοράς και αποθήκευσης και τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης των εμπορευματικών ροών.

⁴⁸ Είναι η εκδήλωση που οργανώνεται ώστε να φέρει σε επαφή τον ιδιωτικό τομέα και την κυβέρνηση για να συζητήσουν τα τρέχοντα ζητήματα στην ναύλωση, στην εφοδιαστική βιομηχανία, στον κλάδο εμπορευματικών μεταφορών και logistics και να ακούσουν για τις δημόσιες ιδιωτικές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.

- Στην ενίσχυση του ρόλου των συνδυασμένων μεταφορών, με αλληλοσυμπλήρωση και βέλτιστη εκμετάλλευση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των διαφορετικών μέσων μεταφοράς.
- Στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- Στην οικονομική αναθέρμανση της ευρύτερης περιοχής τους.
- Ταχύτερη μεταφορά φορτίων (και ιδιαίτερα containers), τόσο από κέντρο σε κέντρο, όσο και από πόρτα σε πόρτα (με τη χρήση ενός εμπορευματικού κέντρου ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών). Από την ευρωπαϊκή εμπειρία η χρήση φορτηγών θεωρείται επικερδής για αποστάσεις κάτω των 300 χιλιομέτρων, ενώ για μεγαλύτερες αποστάσεις, ο σιδηρόδρομος προτιμάται (Marlow, P.B & Boerne, G.L., 1992, Beresford A.K.C. 1999).

Το έργο αφορά στην κατασκευή ενός σύγχρονου συγκροτήματος στο Θριάσιο Πεδίο, στο οποίο θα συγκεντρωθούν οι σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες οι οποίες σήμερα διεκπεραιώνονται σε εγκαταστάσεις που είναι διάσπαρτες σε σημεία της πρωτεύουσας. Η μεταφορά των εγκαταστάσεων αυτών σε ενιαίο χώρο, εκτός του οικιστικού πλέγματος της Αθήνας, θα έχει σημαντικά περιβαλλοντικά και χωροταξικά οφέλη για ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας.

Συγκεκριμένα, το εν λόγω συγκρότημα θα περιλαμβάνει: σταθμό διαλογής, τέρμιναλ (terminal) για κοντεϊνέρ (containers), τελωνείο, εμπορικό σταθμό, αποθήκες εμπορευμάτων, δέσμη γραμμών για απόθεση βαγονιών με επικίνδυνα φορτία, πλυντήρια καθώς και όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των παραπάνω δραστηριοτήτων. Αξιοσημείωτο είναι επίσης η κατασκευή του Εμπορευματικού Κέντρου του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο, το οποίο βρίσκεται σε επαφή με την Αττική Οδό, με την οποία συνδέεται με δύο ανισόπεδους κόμβους, ενώ υπάρχει πολύ καλή πρόσβαση στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της περιοχής. Επιπλέον με την σύνδεση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης (όπου εκμεταλλεύεται τα οφέλη της συνδυασμένης μεταφοράς πλοίου – τρένου) και με τα οδικά δίκτυα είναι άμεση η οδική πρόσβαση στην Βόρεια και Νότια Ελλάδα,

στο κέντρο της πρωτεύουσας, στον νέο λιμένα Νέου Ικονίου καθώς και στον λιμένα Ελευσίνας. Σημειώνεται ότι ο λιμένας της Ελευσίνας βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον Εμπορικό Σταθμό του Θριασίου, για τον οποίο έχουν γίνει προτάσεις για σιδηροδρομική σύνδεση μαζί του, εκκρεμεί όμως το γεγονός της πρόσθεσης του λιμένα να μετακομίσει σε άλλη γειτονική περιοχή καθώς επίσης και το θέμα της εμπορευματικής του φυσιογνωμίας, καθώς ο λιμένας δεν είναι εξειδικευμένος στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, στοιχείο απαραίτητο για την λειτουργική αξιοποίηση των συνδυασμένων σιδηροδρο-ναυτιλιακών μεταφορών. (διατριβή σελ. 357). Το φυσικό αντικείμενο του έργου της κατασκευής του ανωτέρω Συγκροτήματος περιλαμβάνει:

- Α' Λειτουργική φάση: Την κατασκευή έργων υποδομής, την στρώση μέρους σιδηροδρομικών γραμμών, έργα οδοποιίας, δίκτυα άρδευσης, ύδρευσης, αποχέτευσης, πυρόσβεσης, κατασκευή ορισμένων σιδ/κών εγκαταστάσεων.
- Β' Λειτουργική φάση: την στρώση των υπολοίπων σιδηροδρομικών γραμμών εντός του Συγκροτήματος (πλην δηλαδή αυτών που εκτελέστηκαν στο πλαίσιο της Α' Λειτουργικής Φάσης), κατασκευή κτιριακών έργων, σηματοδότηση – τηλεδιόικηση, ηλεκτροκίνηση των γραμμών εντός του Συγκροτήματος, προμήθεια - εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού.

Το έργο έχει ξεκινήσει από το 2013 και αρχικά είχε προβλεφθεί ότι θα ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2016 (36 μήνες διάρκεια έργων). Τελικά, μετά από ανακοίνωση του Υπουργείου Υποδομών το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι την Άνοιξη του 2017. Βέβαια εκκρεμεί η προσυμβατική περίοδος για την μεγάλη επένδυση (588 στρεμμάτων, 180 εκ. ευρώ) στον χώρο πρώην ιδιοκτησίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε από την κοινοπραξία ΕΤΒΑ ΒΠΠΕ - Goldair⁴⁹. Με αυτή την επένδυση θα κατασκευαστούν αποθηκευτικοί χώροι, θα δημιουργηθούν σιδηροδρομικές γραμμές (υποδομή-επιδομή-ηλεκτροκίνηση), διοικητικά γραφεία και γραφεία ελέγχου ενώ το μεγάλο νέο αφορά στην προμήθεια γερανογεφυρών οι οποίες έχουν κριθεί από την Goldair απαραίτητοι για να γίνεται επιτυχημένα η διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων.

⁴⁹ Ομιλος Εταιρειών Goldair Group είναι από τους μεγαλύτερους ομίλους στους τομείς του τουρισμού και των μεταφορών στην Ελλάδα. Ιδρύθηκε το 1925 από τον Δημήτριο Γκολέμη.

Μάλιστα οι γερανογέφυρες έχει αποφασιστεί να είναι σταθερής τροχιάς (πάνω σε ράγες δηλαδή), παρόμοιες με εκείνες που λειτουργούν στο λιμάνι του Πειραιά. Αυτό σημαίνει ότι σημαντικό ποσό της επένδυσης θα πάει στη διαμόρφωση του εδάφους καθώς και οι σιδηροτροχιές και οι ράγες για τις γερανογέφυρες απαιτούν το έδαφος να είναι απόλυτα ευθύ. Στον ίδιο χώρο θα λειτουργήσει και ανοιχτός χώρος αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων ενώ έχει προβλεφθεί και χώρος για τη στάθμευση οχημάτων (Νίκος Καραγιάννης-ypodomes.com, 15/12/2016).

Με την ολοκλήρωση των έργων ο χώρος θα διαθέτει σύμπλεγμα 80 σιδηροδρομικών γραμμών συνολικού μήκους 52χλμ οι οποίες θα καταλήγουν σε διάφορα σημεία του Θριάσιου⁵⁰ και θα εξυπηρετούν τις ανάγκες διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων και των άλλων δραστηριοτήτων. Θα μετατραπεί σε ένα τεράστιο κέντρο (hub) συνδυασμένων μεταφορών 2.000 στρεμμάτων (μαζί με το χώρο της ΓΑΙΑΟΣΕ) καθώς σε συνδυασμό με την σιδηροδρομική γραμμή που καταλήγει στο Ικόνιο στους προβλήτες του ΟΛΠ και της COSCO θα μετατρέψει την περιοχή σε μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές σιδηροδρομικές μονάδες στην Ευρώπη και τη μεγαλύτερη στα Βαλκάνια (ΗΜΕΡΗΣΙΑ OnLine, 12/7/2012).

Σχετικά με τις ενέργειες και τις διαδικασίες που ακολουθούνται σε αυτή τη Βιομηχανική περιοχή διακρίνουμε τα εξής στάδια:

- (α) σχεδιασμό και ανάπτυξη, απόκτηση, αποθήκευση, μεταφορά, διανομή, συντήρηση, μετεγκατάσταση και κατανομή των υλικών
- (β) μεταφορά, μετεγκατάσταση και φιλοξενία του προσωπικού
- (γ) απόκτηση ή κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και διαρρύθμιση των εγκαταστάσεων
- (δ) απόκτηση ή βελτίωση υπηρεσιών.
- (ε) σταθερή ροή των προμηθειών

⁵⁰ Ανάδοχος του έργου είναι η Κ/Ξ «ΑΚΤΩΡ Α.Ε- ALSTOM TRANSPORT S.A» που έδωσε έκπτωση 30,59%. Αρχικός προϋπολογισμός του έργου είναι 86.199.532,02€. Στο αντικείμενο του έργου περιλαμβάνεται και η κατασκευή του Προαστιακού Σταθμού ΖΕΦΥΡΙ (ΗΜΕΡΗΣΙΑ OnLine, 12/7/2012).

Το Υπουργείο Υποδομών ετοιμάζει σχέδια για νέα εμπορευματικά κέντρα στη Θεσσαλονίκη και την Αλεξανδρούπολη ενώ ο τελικός στόχος είναι να αποκτήσει η χώρα επτά εμπορευματικά κέντρα για την ανάπτυξη των logistics. Η ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων αναμένεται να προσελκύσει παγκόσμιες και εγχώριες δυνάμεις διαμεταφοράς και Logistics. Με δεδομένο ότι τα εμπορευματικά κέντρα αποτελούν κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και συνδέονται με αυτοκινητόδρομους, σιδηρόδρομους, λιμένες, ή αεροδρόμια δημιουργεί μία προστιθέμενη αξία στο ίδιο το κέντρο και η ανάπτυξη του οδηγεί σε ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει η τάση που θέλει τα Εμπορευματικά Κέντρα να προσφέρουν παράλληλα και υπηρεσίες αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας στους χρήστες της (real estate developers) δεδομένου ότι η ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων δίδει σημαντική προστιθέμενη αξία στη γη τόσο του Κέντρου όσο και των γειτονικών περιοχών.

Εν κατακλείδι αποτελεί ένα πρωτοποριακό έργο για τα ελληνικά δεδομένα. Το μεγάλο μέγεθος του έργου (δυνατότητα δόμησης περίπου 240.000 τ.μ. στεγασμένων χώρων) σε συνδυασμό με την στρατηγική του χωροθέτηση κοντά στο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας ήδη προσελκύει πολυεθνικές εταιρείες που με αρκετά χαμηλότερο κόστος θα μεταφέρουν τα εμπορεύματα τους σε όλη την Ευρώπη.

3.4.2 ΟΛΠ - Cosco

Θα αναφερθούμε στην επένδυση που γίνεται στον κύριο θαλάσσιο κόμβο της χώρας και της Μεσογείου, το λιμάνι του Πειραιά. Η επένδυση ανήκει στην πολυεθνική ναυτιλιακή εταιρεία Cosco, με έδρα το Πεκίνο, με το ύψος της να ανέρχεται στα 380 εκατομμυρίων ευρώ σε υποδομές και εξοπλισμό που παραμένουν περιουσία του ελληνικού κράτους, την τελευταία 5ετία.

Στόχος της εταιρείας σε σχέση με τον τομέα των logistics στην χώρα μας είναι η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού στην πρώτη προβλήτα για τη διακίνηση των εμποροκιβωτίων. Με την επένδυση αυτή, θα μπορούν στην προβλήτα να

αποθηκευτούν 7 εκατ. κοντέινερς και στο μέλλον 10 εκατ. κοντέινερς. Αυτό σημαίνει ότι ο Πειραιάς θα γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι κοντέινερς στη Μεσόγειο. Επίσης, θα γίνουν επενδύσεις 200 εκατ. ευρώ στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και πάρκινγκ οχημάτων όπου θα μπορούν να σταθμεύουν 20.000 οχήματα όπως υπολογίζεται. Για τον σκοπό αυτό έκλεισε συμφωνία με τον δανέζικο όμιλο logistics Trans-IT, ο οποίος θα χρησιμοποιεί τις αποθήκες των Κινέζων προκειμένου να μεταφέρει εφόδια για τα πλοία των Ελλήνων εφοπλιστών σε όλο τον κόσμο. Πρόκειται για μια υπερσύγχρονη αποθήκη έκτασης 7.000 τ.μ. με το όνομα PCDC S.A., η οποία αποτελείται από 5.200 τ.μ. ξηρό φορτίο, 630 τ.μ. συντήρηση και κατάψυξη και 554 τ.μ. επικίνδυνο φορτίο.

Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από τις οικονομικές εκθέσεις της ΟΛΠ ΑΕ και της θυγατρικής της Cosco Pacific στον Πειραιά, Piraeus Container Terminal S.A. ή αλλιώς ΣΕΠ ΑΕ⁵¹. Στα ποσά αυτά δεν περιλαμβάνονται βέβαια τα έμμεσα οφέλη όπως είναι τα έσοδα της Τραϊνοσε αλλά και η μισθοδοσία για τους 1.050 εργαζομένους στους προβλήτες II και III. Αύξηση θέσεων εργασίας της τάξης του 140% από τα επίπεδα στις αρχές του 2010, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΣΕΠ ΑΕ. Βέβαια τα οφέλη είναι πολλαπλάσια. Δεν περιλαμβάνουν δε και τα άλλα έσοδα που έχει δημιουργήσει για ελληνικές επιχειρήσεις και την επακόλουθη αύξηση των φόρων που αυτές αποδίδουν στο ελληνικό δημόσιο. Επίσης η αύξηση της πετρέλευσης, δηλαδή του εφοδιασμού με καύσιμα των πλοίων, που προσεγγίζουν τους προβλήτες της και τα οποία από 960 πλοία το 2010 αυξήθηκαν σε άνω των 2000 πέρυσι. Ο κύκλος εργασιών αυτός εκτιμάται από την Εθνική τράπεζα ότι αγγίζει τα 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως (στοιχεία 2012) (<http://www.iefimerida.gr>).

Όμως τα οφέλη φαίνεται πως είναι κατά πολύ μεγαλύτερα, όπως θα γίνει ξεκάθαρο παρακάτω, και αγγίζουν με βάση την ετήσια οικονομική έκθεση της ΟΛΠ ΑΕ τα 4,3 δισ. ευρώ για την διάρκεια της σύμβασης ενώ για την εθνική οικονομία με βάση στοιχεία της Εθνικής Τράπεζας μπορεί να ξεπεράσουν το ένα δισ. ευρώ ετησίως άμεσα και τα 5 δισ. ευρώ ετησίως μεσοπρόθεσμα. Μπορούν δε να δώσουν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

⁵¹ Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.

Σύμφωνα λοιπόν με την Κλαδική Μελέτη: «Λιμάνια Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων» που δημοσιεύτηκε από την Εθνική Τράπεζα τον Απρίλιο του 2013, «με βάση εκτιμήσεις, αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων σε 4,7 εκατ. εμπορευματοκιβώτια το 2015 από 3 εκατ. εμπορευματοκιβώτια το 2012, θα προσφέρει στην ελληνική οικονομία επιπλέον έσοδα της τάξης των €0,9 δισ., που θα οδηγήσουν σε προστιθέμενη αξία της τάξης του 0,4% του ΑΕΠ, ενώ θα δημιουργήσει περίπου 9.000 νέες θέσεις εργασίας (ιστότοπος Εθνικής - www.nbg.gr, 4/4/2013). Η μακροπρόθεσμη επίδραση θα μπορούσε να είναι σημαντικά υψηλότερη (€5,1 δισ. ή 2,5% του ΑΕΠ μέχρι το 2018 και 125,000 νέες θέσεις εργασίας), μέσω της δημιουργίας δικτύου επιχειρήσεων (cluster) στην περιοχή του λιμανιού του Πειραιά, που περιλαμβάνει σημαντικές έμμεσες επιδράσεις λόγω αυξημένης παραγωγής των κλάδων εκτός του συγκεκριμένου δικτύου – κυρίως προμηθευτών (με πολλαπλασιαστή 1,6)» (πηγή www.capital.gr, άρθρο του Ηλία Γ. Μπέλλου στις 23/6/2014).

Στη συνέχεια για το 2017, οι προγραμματισμένες επενδύσεις της China Cosco Shipping Corporation Limited για το λιμάνι του Πειραιά, οι οποίες έχουν εγκριθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ, ύψους 137.5 εκατ. ευρώ, ανακοινώθηκαν από τον διευθύνων σύμβουλο του Οργανισμού και τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Παναγιώτη Κουρουμπλή στις 7/3/2017. Σύμφωνα με αυτές τις δηλώσεις, ο στόχος της επένδυσης να αναδειχθεί το λιμάνι του Πειραιά ως εμπορικός κόμβος, αλλά και διεθνές κέντρο κρουαζιέρας και ναυπηγοεπισκευής. Πιο συγκεκριμένα οι εργασίες έχουν να κάνουν με επισκευή και αναβάθμιση του μηχανολογικού εξοπλισμού αλλά και αγορά νέου για τις πλωτές δεξαμενές κοντά στο υπουργείο Ναυτιλίας, αλλά και των δύο μικρών πλωτών στο Πέραμα (www.eleftherostypos.gr - 6 Ιουλίου 2016, www.economy365.gr - 17.2.2017).

Συμπερασματικά εκτιμάται ότι η εφαρμογή της ως άνω σύμβασης θα οδηγήσει σε περίπου 2.000 ναυπηγήσεις νέων πλοίων κατ' έτος στην επόμενη πενταετία και στην μετασκευή 50.000 πλοίων (πηγή: Maritime Business Opportunities Conference, Απρ. 2016), που δεν διαθέτουν αυτή την στιγμή τα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά

(www.economy365.gr - 17.2.2017). Αυτό είναι κάτι που σε συνδυασμό με το δίκτυο logistics της Αττικής (οδικοί κόμβοι, σιδηρόδρομος, αεροδρόμιο) αλλά και την ένωση αυτού του δικτύου με τους πόλους ανάπτυξης της περιφέρειας θα δώσει τεράστια ώθηση στην οικονομία.

3.4.3 Η επένδυση της Fraport Greece στα αεροδρόμια

Η επικύρωση των συμβάσεων για την παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων - μία από τις μεγαλύτερες επενδύσεις στην Ελλάδα - από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, αποτελεί ορόσημο για την πρόοδο ενός έργου υποδομής, με ιδιαίτερη σημασία. Το ΤΑΙΠΕΔ επέλεξε ως προτιμητέο επενδυτή την κοινοπραξία Fraport- Κοπελούζου τον Νοέμβριο του 2014, στο πλαίσιο της διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων που ξεκίνησε το 2013. Η κοινοπραξία Fraport - Κοπελούζου θα επενδύσει συνολικά 330 εκατομμύρια ευρώ σε αερολιμενικές υποδομές μέχρι το 2020, ενώ κατά τα επόμενα χρόνια της παραχώρησης θα ακολουθήσουν επενδύσεις συντήρησης, αναβάθμισης και επέκτασης των αεροδρομίων καθοριζόμενες από την εξέλιξη της επιβατικής κίνησης.

Στους ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς κλάδους του τουρισμού και των logistics διεθνώς, τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια είναι πύλες ζωτικής σημασίας για την χώρα. Το έργο περιλαμβάνει τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας, με 3 πύλες στην κύρια χώρα (Θεσσαλονίκη, Άκτιον, Καβάλα) και 11 αεροδρόμια στα νησιά (Χανιά, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Κως, Μύκονος, Μυτιλήνη, Ρόδος, Σάμος, Σαντορίνη, Σκιάθος και Ζάκυνθος). Στα στοιχεία του 2015, τα 14 αεροδρόμια υποδέχτηκαν συνολικά περισσότερους από 23 εκατ. επιβάτες (ετήσια αύξηση 6%). Το 73% αυτών των επιβατών αποτέλεσαν οι διεθνείς ταξιδιώτες.

Μάλιστα, τα σχέδιά της για το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» παρουσίασε η Fraport Greece, σε εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ) στις 19 Οκτωβρίου 2016. Σύμφωνα με τα σχέδια που παρουσίασε η Fraport Greece, θα ανακαινίσει και θα εκσυγχρονίσει τον

τερματικό σταθμό του αεροδρομίου, ενώ θα μεγαλώσει και τους εμπορικούς χώρους του αεροδρομίου. Η Fraport Greece προχωρά, επίσης, σε σύναψη νέων συμφωνιών με αεροπορικές εταιρείες και συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, αποσκοπώντας στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και στην αύξηση της συνολικής τουριστικής αγοράς. Επιπλέον η εταιρεία αναμένει αύξηση της τάξης του 48% στον αριθμό των επιβατών στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» μέχρι το 2026. Οι βελτιώσεις που θα πραγματοποιηθούν για την αύξηση τόσο της χωρητικότητας του αεροδρομίου όσο και της ποιότητας των υπηρεσιών περιλαμβάνουν, σύμφωνα με τη Fraport: 47% αύξηση των σταθμών ελέγχου (check-in), 75% αύξηση των ζωνών παραλαβής αποσκευών, 50% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών και διπλασιασμό των ζωνών ασφαλείας του αεροδρομίου. Επίσης θα υπάρξει δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, κατανομημένες στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια (πηγή www.enikonomia.gr, 23/6/2016).

Βασικότερος όμως παράγοντας που μας ενδιαφέρει είναι αυτός του εμπορίου σε συνδυασμό με το δίκτυο και τους μηχανισμούς logistics. Αυτή η επένδυση σκοπό έχει να αυξήσει τους τόνους εμπορικών μεταφορών που εξυπηρετεί, αλλά και να βελτιώσει την ακίνητη περιουσία των αεροδρομίων. Όταν λέμε ακίνητη περιουσία αναφερόμαστε στις εγκαταστάσεις των αεροδρομίων, οι οποίες θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν και να ενισχυθούν από νέες τους θα ακολουθούν τα σύγχρονα πρότυπα εγκατάστασης. Παράλληλα πλησίον ή εντός του χώρου του κάθε αεροδρομίου να υπάρχει επιχειρηματικό πάρκο και πάρκο εφοδιαστικής αλυσίδας (όπως στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης). Με αυτόν τον τρόπο οι εγκαταστάσεις θα αποτελούν «μαγνήτη» για άλλες εταιρείες που βρίσκονται στην περιοχή, θα δηλαδή δημιουργηθούν οικονομικά κίνητρα (αύξηση εισοδημάτων). Οι δεκατέσσερις λοιπόν αερολιμένες της περιφέρειας θα πρέπει να γίνουν στρατηγικές πύλες ή αλλιώς κόμβος της εφοδιαστικής αλυσίδας (όπως το αεροδρόμιο της Αττικής) για τις επιχειρήσεις που επιθυμούν να έχουν πρόσβαση στην ευρωπαϊκή (και παγκόσμια) αγορά (<http://www.ert.gr>, 14/12/2015)

Εν κατακλείδι, η εμπορική και τουριστική ανάπτυξη στις ευρύτερες περιοχές του εκάστοτε αεροδρομίου μέσω της αναβάθμισης του θα αποτελέσει κινητήρια δύναμη για την κάθε περιφέρεια.

Κεφάλαιο 4^ο : Έρευνες

Για να στηρίξουμε τα συμπεράσματα μας πάνω στο θέμα, θα βασιστούμε σε στοιχεία και αποτελέσματα των παρακάτω βασικών ερευνών που εκπονήθηκαν την περίοδο 2010-2017. Τα στοιχεία των μελετών αφορούν την πορεία του κλάδου γενικά αλλά και για τις εταιρείες logistics πως διαμορφώνονται στο σύγχρονο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον.

4.1. Έρευνα Πανεπιστημίου Αιγαίου

Σύμφωνα με την έρευνα από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου που εκπονήθηκε το 2014 καταγράφονται σε τίτλους τα παρακάτω:

- Στόχοι και μεθοδολογία έρευνας
- Η κατάταξη της Ελλάδας σε παγκόσμιο επίπεδο
- Η συνεισφορά των logistics στο εθνικό ΑΕΠ
- Εμπορευματικές μεταφορές στη Ελλάδα
- Εθνικό απόθεμα και αποθηκευτικοί χώροι
- Η φωνή της αγοράς: Υφιστάμενη κατάσταση
- Η φωνή της αγοράς: Σύγχρονες τάσεις
- Βασικές διαπιστώσεις

Με στοιχεία της ΕΛ. ΣΤΑΤ., EUROSTAT (2014), ICAP (2014), BCG⁵² (2013) για το μερίδιο των logistics στο ΑΕΠ για το 2013 ήταν 10,8%, με αξία 19,8 δις. Ευρώ. Από αυτό το ποσοστό το 7,2% (13,3 δις. Ευρώ) περιλαμβάνει τους κλάδους εμπορία, μεταποίηση και παροχή υπηρεσιών logistics ενώ στο 3,6% (6,5 δις. Ευρώ) ανήκει στον κλάδο της ναυτιλίας (κυρίως με τα υπερωκεάνεια φορτία).

⁵² Η Boston Consulting Group (BCG) είναι μια παγκόσμια εταιρεία συμβούλων διαχείρισης και στις κορυφαίες παγκοσμίως στη επιχειρηματική στρατηγική.

Πάντα με στοιχεία του 2013, από το σύνολο των μεταφορών το 81,03% γίνεται οδικώς με συνέπεια να είναι το κυρίαρχο μεταφορικό μέσο. Οι θαλάσσιες αποτελούν το 18,50%, οι σιδηροδρομικές το 0,46% και οι αεροπορικές το 0,02%. Το σύνολο των οχημάτων αποτελείται από παλιά και μικρού μεγέθους, ενώ για τα οχήματα δημόσιας χρήσης (Δ.Χ) η αγορά είναι κατακερματισμένη. Οι οδικές μεταφορές προτιμούνται στην Ελλάδα κυρίως γιατί οι αποστάσεις μεταξύ των βασικών πόλεων είναι μικρές, επίσης για την γεωμορφολογία, την ευελιξία και αξιοπιστία. Στα μειονεκτήματα είναι το μεγάλο κόστος, η μέτρια ποιότητα των υπηρεσιών και τα μειωμένα αποτελέσματα από την απελευθέρωση των αδειών Δ.Χ. Προτάσεις για την αύξηση της αποτελεσματικότητας είναι οι εντατικοποίηση των ελέγχων που σε συνεργασία με άλλες χώρες θα παρακάμψουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Επίσης πρέπει να γίνει απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης, μεταβίβασης αδειών και ίδρυσης νέας μεταφορικής εταιρείας.

Για τις θαλάσσιες μεταφορές η έρευνα έδειξε ότι πρέπει να αποτελέσουν την βάση και τον μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας. Η γεωμορφολογία της Ελλάδας σε συνδυασμό την παράδοση της και την θέση της στο χάρτη μπορούν να δώσουν τεράστια ώθηση στον κλάδο των logistics. Ειδικότερα εξετάστηκε α) η διασύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά και με τις χώρες της μεσογείου, β) το μεγάλο μερίδιο εμπορευμάτων από Ασιατικές χώρες, γ) εύρωστες ναυτιλιακές εταιρίες έχοντας υψηλό ανταγωνισμό. Η μελέτη κατέληξε στα εξής στοιχεία: α) ανάμεσα σε 36 χώρες της Ευρώπης η Ελλάδα είναι στην 13^η θέση στις θαλάσσιες μεταφορές με πάνω από 90 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων (2012). Ιδιαίτερη αναφορά, όπως είναι φυσιολογικό, έγινε στο λιμάνι του Πειραιά με τα παρακάτω αποτελέσματα (πηγή World Bank 2013; ΟΛΠ, 2014; Capital 2014):

- Έτος 2012: Το ταχύτερο αναπτυσσόμενο λιμάνι παγκοσμίως
- Έτος 2013: Το 10^ο ταύτερο αναπτυσσόμενο λιμάνι
- Πραγματοποιηθείσα επένδυση 380 εκατ (τρέχουσες επενδύσεις μέσω της εταιρείας Cosco).
- Προγραμματισμένες επενδύσεις ύψους 230 εκατ. ευρώ (τρέχουσες επενδύσεις μέσω της εταιρείας Cosco).

- Έμφαση σε δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας και εκμετάλλευση του Θριασίου πεδίου (ενδοχώρα λιμένα)

Για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης αντίστοιχα (πηγή ΣΕΒΕ 2013, ΟΛΘ, 2014) έχουμε:

- Έμφαση στη διαμετακομιστική δραστηριότητα
- Δυνατότητα διαχείρισης φορτίων της τάξης 600-800χιλ. TEUs⁵³ ανά έτος
- Δυνατότητα συνολικού οικονομικού οφέλους για την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας της τάξης των 1,5-2,5 δισ. ευρώ.

Αναφορικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το μερίδιο αγοράς της έχει μειωθεί μέσα στην περίοδο 2007-2012 κατά 13% εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και τις αλλαγές στις χρήσεις οδικής μεταφοράς. Η Ελλάδα κατετάγη 29^η στην ΕΕ σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω σιδηροδρόμου.

Παρ'όλα αυτά Υπάρχουν υψηλές δυνατότητες για επέκταση και βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ορισμένες προτάσεις είναι:

- Η επέκταση διπλής γραμμής και ηλεκτροδοτούμενου δικτύου – βελτίωση της διασύνδεσης της χώρας με τις γείτονες χώρες
- Η ολοκλήρωση έργων τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης
- Η ανάπτυξη του Θριασίου Πεδίου και του πρώην Στρατοπέδου Γκόνου (έκταση 200 στρεμμάτων)
- Οι συμφωνίες με διεθνείς εταιρίες για μεταφορά από Πειραιά προς Νοτιοανατολικές (N.A.) χώρες

⁵³ TEU: Twenty Foot Equivalent Unit. . Ενώ FEU: Forty Foot Equivalent Unit.

Οι δύο πιο κοινές διεθνείς τύποι τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ), είναι είκοσι και σαράντα πόδια αντίστοιχα. Ανάλογα με το αν το πλοίο φορτώνει είκοσι ή σαράντα ποδών (ή ένα συνδυασμό των δύο), ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που θα φορτωθεί επί του πλοίου θα χαρακτηρίζει διαφορετικό πλοίο (διαφορετικές προδιαγραφές) και αποστολή. Όπως για να εκφραστεί η ικανότητα ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ομοιόμορφο τρόπο, ο αριθμός των δοχείων που το πλοίο μπορεί να φορτώσει μετατρέπεται σε ένα περιεκτικό αριθμό μικρότερου μεγέθους, για παράδειγμα τα κοντέινερ που είναι είκοσι πόδια σε μήκος.

Το TEU ΣΕΕ χρησιμοποιείται επίσης για να δείξει την ονομαστική χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων αλλά και στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια.

- Η νέα υπηρεσία Cargo Shuttle (ICS)⁵⁴ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ η οποία έχει συμβάλει στην αύξηση του εμπορικού έργου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για το 2014

Στη κατηγορία απόθεμα και αποθηκευτικοί χώροι το 2013 τα αποθέματα των κλάδων εμπορίου, μεταποίησης, μεταφορών ανήλθαν σε 14,5 δις ευρώ. Μέσα σε μια τετραετία (2009-2013) είχαμε μείωση 27,5% κυρίως από το εμπόριο. Μια ακόμα παρατήρηση είναι ότι τα 2/3 των αποθηκών έχουν έκταση μικρότερη των δέκα τετραγωνικών χιλιομέτρων. Συγκεκριμένα στους τομείς της μεταποίησης και του εμπορίου το 68% των εταιριών δηλώνει περιορισμένους αποθηκευτικούς χώρους, ενώ το ποσοστό για τις εταιρίες 3PL είναι 62%. Ανάμεσα στα είδη του φορτίου που αποθηκεύονται (όπως ξηρό, ψυχόμενο, επικίνδυνο, χύδην, υγρό) το ξηρό υπερισχύει.

Για τις εταιρείες Third Party Logistics - 3PL τώρα, η αποθήκευση και η διανομή αποτελούν τις κύριες παρεχόμενες υπηρεσίες των επιχειρήσεων 3PL και καλύπτουν το 95% περίπου των εν λόγω υπηρεσιών, με τον κλάδο τροφίμων-ποτών-καπνού να καταλαμβάνει το 40% περίπου των υπηρεσιών logistics. Η εγχώρια αγορά των Third Party Logistics - 3PL φαίνεται ότι παρουσιάζει τάσεις σταθεροποίησης τη διετία 2013-2014, μετά από τα αρνητικά αποτελέσματα των προηγούμενων ετών που παρουσίασε ο κλάδος, λόγω της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας. Η γενική αυτή διαπίστωση προκύπτει από την κλαδική μελέτη για την αγορά των «Third Party Logistics - 3PL», που εκπόνησε η ΣΤΟΧΑΣΙΣ Σύμβουλοι Επιχειρήσεων ΑΕ το Νοέμβριο του 2014. Σύμφωνα με τη μελέτη, το μέγεθος της εγχώριας αγοράς των Third Party Logistics - 3PL εκτιμάται σε €348 εκ. το 2014 με το Μέσο Ετήσιο Ρυθμό Μεταβολής (ΜΕΡΜ) να διαμορφώνεται σε -6,2% την περίοδο 2009-2014. Σημειώνεται ότι, η αγορά περιόρισε το ρυθμό μείωσής της σε -2,5% το 2014/2013 έναντι -4,8% το 2013/2012 (Αναστασία Κωνσταντέλου, Επικ. Καθηγήτρια ΤΜΟΔ, Σεπτέμβριος 2015).

Σύμφωνα με την αγορά του κλάδου παρατηρούνται οι τρεις παρακάτω τάσεις:

- Διαπραγματευτική δύναμη προμηθευτών, όπου οι παραγωγικές εταιρείες προμηθεύονται τις πρώτες ύλες κατά κύριο λόγο από εταιρείες του

⁵⁴ Cargo Shuttle (ICS): Η νέα υπηρεσία της εταιρείας στοχεύει στην παροχή ολοκληρωμένων πόρτα – πόρτα μεταφορικών υπηρεσιών στον άξονα Αθήνα- Θεσσαλονίκη σε καθημερινή βάση, σε ώρες που καλύπτουν τις απαιτήσεις της αγοράς.

εσωτερικού. Σε αρκετούς κλάδους στη χώρα μας, οι προμηθευτές πρώτων υλών διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη, καθώς είναι λίγοι σε αριθμό και δεν είναι πολύ εύκολο για τις παραγωγικές επιχειρήσεις να αλλάξουν προμηθευτή.

- Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών. Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών έναντι των προμηθευτών (εισαγωγέων και παραγωγών του κλάδου) εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εμπορική σχέση (αντιπροσώπευση ή όχι) που έχουν με τον εκάστοτε προμηθευτή και την παρουσία τους στην αγορά που δραστηριοποιούνται. Οι ιδιώτες δεν έχουν διαπραγματευτική δύναμη, καθώς αποτελούν συνήθως περιστασιακούς πελάτες, οι οποίοι προβαίνουν σε αγορές των εξεταζόμενων προϊόντων στα πλαίσια της κατασκευής ή ανακαίνισης μιας οικίας.
- Ανταγωνισμός μεταξύ Επιχειρήσεων του Κλάδου. Η δραστηριοποίηση αρκετών επιχειρήσεων (κυρίως εισαγωγικών) στον κλάδο, καθώς και η καθοδική πορεία της ζήτησης τα τελευταία έτη, έχει δημιουργήσει συνθήκες έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων.

Οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται σύμφωνα με την μελέτη είναι οι εξής:

- Περαιτέρω συμβολή της Πολιτείας στη χάραξη και υλοποίηση της Εθνικής Στρατηγικής για τα Logistics, προϋποθέτει τη βελτίωση των υποδομών (σιδηρόδρομοι, οδικό δίκτυο, λιμάνια, κ.λπ.), ώστε να καταστεί η Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, συμβάλλοντας στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας
- Η ανάπτυξη δικτύου συνεργατών από μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου, δημιουργώντας περιφερειακά hubs, διατηρώντας ωστόσο τις γραμμές βασικής μεταφοράς (primary transports).
- Η Ελλάδα, θεωρείται ως «εν δυνάμει» διαμετακομιστικός κόμβος της Ν.Α. Ευρώπης, από πολυεθνικές επιχειρήσεις.

4.2. Έκθεση του ΣΕΒ⁵⁵

Αρχικά η έκθεση αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές επισημαίνοντας ότι κατά την τελευταία 20ετία η διείσδυση των ασιατικών προϊόντων στις αναπτυγμένες ευρωπαϊκές αγορές συνέβαλε στην αύξηση κατά 381% του συνολικού όγκου του εμπορευματικού φορτίου. Τα περιθώρια ανάπτυξης που έχει η χώρα μας γίνονται περισσότερο προφανή αν ληφθεί υπόψη ότι τα λιμάνια της Μεσογείου διαχειρίζονται το 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 48% της ευρωπαϊκής αγοράς. Χαρακτηριστικό είναι ότι η πλειοψηφία του διερχόμενου φορτίου (52%) που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου, και από εκεί διακινείται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά.

Επίσης στις προτάσεις του ΣΕΒ δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη ενός «εθνικού οικοσυστήματος κορμού για την εξυπηρέτηση των εγχώριων αναγκών μεταφοράς και διανομής» (Σεπτέμβριος του 2014). Αυτό αφορά ουσιαστικά στην ταχεία ολοκλήρωση εθνικών συνδυασμένων υποδομών στον κεντρικό Αθήνα-Θεσσαλονίκη, στην αποτελεσματική διασύνδεση του με περιφερειακούς μεταφορικούς άξονες αλλά και τις κεντρικές εμπορευματικές πύλες της χώρας. Βεβαίως χρειάζεται η αποτελεσματική διασύνδεση: (α) λιμένων και αεροδρομίων για ταχεία προώθηση των ελληνικών προϊόντων σε διεθνείς αγορές, (β) οι υπηρεσίες logistics προστιθέμενης αξίας που δημιουργούν επιπλέον εισόδημα για τη χώρα, (γ) το θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης και λειτουργίας των επιχειρήσεων εφοδιαστικής, με εστίαση για την χώρα προτεραιότητα, στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής (ως το πρώτο αναπτυξιακό υπόδειγμα) και στη συνέχεια αναπαραγωγή σε άλλες πύλες, όπως η Θεσσαλονίκη, με εστίαση στα Agrologistics⁵⁶. Οπότε χρειάζονται μέτρα για την:

-μείωση του επιχειρηματικού ρίσκου που συνδέεται με την αδειοδότηση

⁵⁵ ΣΕΒ: Σύνδεσμος επιχειρήσεων και βιομηχανιών.

⁵⁶ Τα agrologistics αποτελούν ένα πυλώνα των logistics, όπου μέσα στο γενικό στόχο της ανάπτυξης ενισχύσουν τα προγράμματα επισιτιστικής ασφάλειας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των γεωργικών εξαγωγών από τις αναπτυσσόμενες χώρες με βιώσιμο τρόπο: τη μείωση του κόστους της εφοδιαστικής, και την επέκταση της πρόσβασης στην αγορά για τους παραγωγούς αγροτικών προϊόντων.

- ενίσχυση της ικανότητας προσέλκυσης επενδύσεων και μείωση της αβεβαιότητας
- μείωση του θεσμικού χρόνου αδειοδότησης,
- μείωση του κόστους ευκαιρίας της επένδυσης
- μείωση του κόστους κατασκευής υψηλών κτιρίων για σταθερή χωρητικότητα παλετών και αύξηση του αριθμού των παλετοθέσεων, ανά οικοδομήσιμο τετραγωνικό επιφανείας, με έμμεσα οφέλη στην βελτίωση της αποδοτικότητας των αποθηκών
- περιορισμός του μεσοσταθμικού κόστους συμμόρφωσης των νέων αδειοδοτούμενων επιχειρήσεων αλλά κυρίως του κόστους συμμόρφωσης των μέχρι τώρα μη αδειοδοτημένων επιχειρήσεων
- δημιουργία υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (Added Value Services)
- αύξηση διερχόμενων φορτίων διακίνησης (των TEUs⁵⁷ μέχρι το 2020)
- αύξηση συνολικά του κύκλου εργασιών Added Value Services
- τριπλασιασμό των διεθνών χιλιομέτρων με σιδηρόδρομο
- αύξηση των χερσαίων σιδηροδρομικών Εθνικών Εμπορευματικών Μεταφορών σε αποστάσεις >300 χιλ. (km) μέχρι το 2020
- αύξηση της πληρότητας των φορτηγών στον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.
- αύξηση κύκλου εργασιών υπηρεσιών Logistics
- Η άρση των περιορισμών και των εμποδίων σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα του οδηγού μεταφορών
- Η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης ανυψωτικών μηχανημάτων (περονοφόρα)
- Αναθεώρηση του πυροσβεστικού κανονισμού με αύξηση του όγκου των πυροδιαμερισμάτων
- Καθορισμός πολιτικής τιμολόγησης του εξωτερικού κόστους της εφοδιαστικής με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» για την ενίσχυση των βιώσιμων μεταφορών και logistics (Από το άρθρο της Μάρω Τσαντήλα στο www.euro2day.gr, 20/05/16)

⁵⁷ Η TEU (Μονάδα ισοδύναμη είκοσι ποδών) είναι μονάδα μέτρησης που ισοδυναμεί με εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών (6.10m).

4.2.1. Πρόγραμμα του ΣΕΒ

Περαιτέρω, σύμφωνα με την πρόταση του ΣΕΒ για την Ανάπτυξη της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο Σύμφωνο Εταιρικής Συνεργασίας 2014-2020, δύο είναι οι κύριοι άξονες κατεύθυνσης: η ενδυνάμωση της αποτελεσματικότητας και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών και Logistics, και στην ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Στο κείμενο αυτό αναφέρονται μια σειρά από δράσεις που έχουν σαν στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων του κλάδου, όπως στρεβλώσεις περιοχών - κενά στη λειτουργία κ.τ.λ., ώστε με την βελτίωση και την ανάπτυξη να αναδειχθεί ο κλάδος και παράλληλα να τονώσει και τους άλλους κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας. Οι στόχοι απαριθμήθηκαν σε δέκα και είναι οι παρακάτω: 1) εκσυγχρονισμός και βελτίωση των υποδομών, 2) συγκέντρωση και αναβάθμιση των εμπορευματικών κέντρων, 3) προστασία περιβάλλοντος και πράσινα logistics, 4) απλοποίηση των διαδικασιών μέσω καλύτερου θεσμικού πλαισίου, 5) μετατόπιση μεταφορικού όγκου από το οδικό δίκτυο στο σιδηροδρομικό, 6) ηλεκτρονικοποίηση της πληροφορίας, 7) ενίσχυση της αποδοτικότητας της Ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, 8) εξωστρέφεια εφοδιαστικής αλυσίδας, 9) επένδυση στην ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού με εξειδίκευση στους επιμέρους τομείς του κλάδου και τέλος 10) δημιουργία συνεργειών μεταξύ των μερών της εφοδιαστικής αλυσίδας (Ο Κλάδος των logistics στην Ελλάδα – Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και οι μελλοντικές τάσεις, 2014-2020).

Βασιζόμενοι λοιπόν στους δύο αυτούς άξονες, ο ΣΕΒ προτείνει δύο κύρια προγράμματα, πάνω στα οποία θα αναπτυχθούν και άλλα, για το όφελος της Ελληνικής Οικονομίας. Αυτά είναι το πρόγραμμα εθνικό οικοσύστημα κορμού & το πρόγραμμα οικοσύστημα ολοκληρωμένης εμπορευματικής πύλης και πόλου ανάπτυξης. Στο πρώτο σκέλος με το οικοσύστημα ολοκληρωμένης εμπορευματικής πύλης ώστε να διασυνδεθούν αποτελεσματικά (α) οι λιμένες και αεροπορικές πύλες εισόδου-εξόδου, (β) οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας που δημιουργούν επιπλέον εισόδημα στη χώρα, (γ) το θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης και λειτουργίας των

επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας. Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής και στη συνέχεια αναπαραγωγή του μοντέλου σε άλλες πύλες εισόδου-εξόδου, όπως η Θεσσαλονίκη. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και το αεροδρόμιο Μακεδονία. Τώρα στο πλαίσιο του εθνικού οικοσυστήματος κορμού για την εξυπηρέτηση των εγχώριων αναγκών μεταφοράς, διανομής, αποθήκευσης κτλ, πρέπει να βελτιωθούν οι υποδομές του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη και η επικοινωνία/διασύνδεση με τους περιφερειακούς άξονες. (Ο Κλάδος των Logistics στην Ελλάδα – Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και οι μελλοντικές τάσεις, 2014-2020).

Σχετικά με τους στόχους που αναφέραμε παραπάνω, αυτοί εντάσσονται σε τέσσερις άξονες:

- Αναβάθμιση των εθνικών οδών, σιδηροδρόμων, λιμανιών και επενδύσεις στις επιχειρηματικές υποδομές με στόχο την προστιθέμενη αξία μέσω της διεθνοποίησης του κλάδου.
- Με οικονομίες κλίμακας, απλοποίηση των διαδικασιών και αναδιάρθρωση της αγοράς.
- Βελτίωση της αποδοτικότητας μέσω προώθησης νέων υπηρεσιών και τεχνολογιών.
- Προώθηση της καινοτομίας και του αυτοματισμού.

(Ο Κλάδος των Logistics στην Ελλάδα – Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και οι μελλοντικές τάσεις, 2014-2020)

4.3. Έρευνα του ICAP Group για τα logistics

Σε αυτή την έρευνα μελετήθηκαν την πενταετία 2010-2015, οι 40 κορυφαίοι κλάδοι της Ελληνικής Οικονομίας, με εκτεταμένη βάση δεδομένων, ώστε να βγουν συμπεράσματα και πληροφορίες για ανταγωνιστικό περιβάλλον, τις δυνατότητες, τα προβλήματα αλλά και τις ευκαιρίες εξέλιξης για κάθε κλάδο. Σήμερα στον κλάδο δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, οι οποίες είτε είναι (δια)μεταφορικές που παρέχουν παράλληλα και υπηρεσίες logistics, είτε αμιγείς επιχειρήσεις παροχής αυτών των υπηρεσιών. Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι

έντονος και εστιάζεται σε διάφορους τομείς (π.χ. στις τιμές, στο εύρος των προσφερόμενων υπηρεσιών κ.ά.). Το γεγονός αυτό συμβάλλει στην παροχή ποιοτικότερων και πιο ολοκληρωμένων υπηρεσιών προς τις εταιρίες-πελάτες. Σχετικά με τον κλάδο των Logistics, τρεις είναι οι υποκλάδοι που αναλύει η έρευνα της ICAP και έχουν ως εξής: 1) υπηρεσίες ταχυμεταφοράς, 2) third party logistics και 3) υπηρεσίες διαμεταφοράς.

1) Κατά πρώτον, όσον αφορά τον υποκλάδο των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς, στην Ελλάδα η πτωτική τάση της τριετίας 2010-2013, σταμάτησε το 2014 όπου υπήρξε αύξηση. Χαρακτηριστικό της αγοράς αυτής είναι ότι πλησιάζει τις συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Επίσης αυτός ο υποκλάδος αποτελείται από 365 επιχειρήσεις το 2014. Μάλιστα ο βαθμός συγκέντρωσης του είναι αρκετά υψηλός αν δούμε ότι 8 εταιρίες διακινούν το 84% των ταχυδρομικών αντικειμένων και καλύπτουν το 82% των εσόδων, στη συγκεκριμένη αγορά. Ακόμα υπολογίστηκε ότι οι αποστολές εσωτερικού αποτελούσαν το 65% της συνολικής αξίας, ενώ το 35% της συνολικής αγοράς κάλυψαν οι αγορές εξωτερικού το 2014.

Δυνατά σημεία του συστήματος είναι η ταχεία παράδοση των αποστολών σε συνδυασμό με τη δυνατότητα μεταφοράς εξειδικευμένων αντικειμένων. Από την άλλη μεριά τα αδύναμα σημεία είναι οι πολλές μικρές εταιρίες που έχουν σαν αποτέλεσμα τον κατακερματισμό της αγοράς και τα υψηλά λειτουργικά έξοδα των εταιριών του κλάδου. Ενώ ευκαιρίες που παρουσιάζονται είναι η απελευθέρωση της αγοράς και η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου. Κορυφαίες επιχειρήσεις του κλάδου είναι η A.C.S ταχυδρομικές υπηρεσίες Α.Ε.Ε, η DHL EXPRESS ΕΛΛΑΣ Α.Ε., η Γενική Ταχυδρομική Α.Ε.Ε., TNT ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε., SPEEDEX Α.Ε. Ταχυμεταφορών και ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές Α.Ε.. (ICAP, σελ.145)

2) Ο δεύτερος κατά σειρά υποκλάδος που εξετάζεται είναι αυτός της παροχής υπηρεσιών logistics σε τρίτους (3PL), όπου κυρίως περιλαμβάνει επιχειρήσεις διαμεταφορέων. Η ανάπτυξη των υπηρεσιών 3PL στηρίζεται στη αποδοχή του outsourcing από τις εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις σε συνδυασμό με τον γενικό αναπτυξιακό σχεδιασμό. Κεντρικός κορμός των υπηρεσιών Υπηρεσιών Logistics προς Τρίτους (Third Party Logistics) είναι οι αποθηκεύσεις και οι διανομές

προϊόντων και ακολουθούν οι υπόλοιπες υπηρεσίες με εξίσου σημαντική συμμετοχή (αποσυσκευασία, ετικετοποίηση εμπορευμάτων, λογισμική υποστήριξη κ.ά.).

Στηριζόμενοι στην έρευνα της ICAP πάντα, για τα οικονομικά στοιχεία του κλάδου χρησιμοποιήθηκαν οι δημοσιευμένοι ισολογισμοί των επιχειρήσεων. Η ανάλυση του ομαδοποιημένου ισολογισμού 31 επιχειρήσεων για τη διετία 2013-2014 έδειξε ότι: το σύνολο του ενεργητικού των εταιριών μειώθηκε 3,4% το 2014 σε σχέση με το 2013. Ωστόσο, λόγω σημαντικής μείωσης τόσο των χρηματοοικονομικών δαπανών (50,9%) αλλά κυρίως των λοιπών λειτουργικών εξόδων (28,8%) το 2014, το λειτουργικό αποτέλεσμα από αρνητικό το 2013 διαμορφώθηκε σε θετικά επίπεδα το 2014. Ως εκ τούτου, το καθαρό αποτέλεσμα από ζημιολόγο το 2013, κατέστη κερδοφόρο το 2014.

Γενικά η αγορά των υπηρεσιών αυτών των επιχειρήσεων, από το 2009 έως και το 2015 έχει ένα φθίνοντα ρυθμό μείωσης. Με στοιχεία της ICAP Group AE η κατανομή της αγοράς υπηρεσιών 3PL ανά κύρια κατηγορία, την πρώτη θέση καταλαμβάνει η κατηγορία των τροφίμων – ποτών με ποσοστό 42% το 2014. Ακολουθεί η κατηγορία των ηλεκτρονικών ειδών και αναλωσίμων με μερίδιο 10%. Έπονται τα φάρμακα και ο ιατροτεχνολογικός εξοπλισμός, οι ηλεκτρικές συσκευές καθώς και τα λοιπά προϊόντα με μερίδιο 8% η κάθε κατηγορία.

Ενδεικτικά να πούμε ότι το μέγεθος της παγκόσμιας αγοράς 3PL για το 2013 εκτιμήθηκε στα \$703,8 δις., μιας και αυξήθηκε 2,7 % από το προηγούμενο έτος. Βάση της έρευνας για τις επιδόσεις του κλάδου στην Ελλάδα, από ένα δείγμα 31 επιχειρήσεων 3PL με στοιχεία του 2013 – 2014, στα οικονομικά στοιχεία έχουμε μια μείωση 3,4% στο συνολικό ενεργητικό το 2014, εξαιτίας μείωσης των ταμειακών διαθεσίμων ενώ η μείωση στα ίδια κεφάλαια την ίδια περίοδο ήταν 4,3%. Ωστόσο, η μείωση αυτή είναι χαμηλότερη από τον ετήσιο ρυθμό μείωσης της περιόδου 2008-2014, που ήταν 4,5%. Επιπλέον αυτή την περίοδο (13-14) έχουμε στοιχεία για τις συνολικές πωλήσεις -μείωση κατά 1,2%- και τα συνολικά κέρδη –μείωση κατά 13,4%- λόγω αύξησης του κόστους πωλήσεων. Για το 2015 η συνολική αξία της αγοράς των Third Party Logistics παρουσίασε μια πτώση 2% -3%. Με βάση λοιπόν τον κύκλο εργασιών τους το 2014, οι δυναμικότερες εταιρείες αυτού του υποκλάδου

είναι η ΔΙΑΚΙΜΗΣΙΣ Α.Ε., η ΦΟΥΝΤΛΙΝΚ Α.Ε., Ο ΒΕΙΝΟΓΛΟΥ ΟΡΦΕΥΣ Α.Ε., KUEHNE + NAGEL Α.Ε., GOLDAIR CARGO Α.Ε.Ε. και ΜΑΚΙΟΣ Α.Ε..

Ως δυνατά σημεία του υποκλάδου έχουμε το αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο προσφοράς υπηρεσιών λόγω κυρίως των ευέλικτων εταιρειών. Επίσης ρόλο παίζει η γεωγραφική θέση της χώρας μας, η οποία την καθιστά διαμετακομιστικό κόμβο κυρίως στη Ν.Α. Ευρώπη με την παράλληλη αναγνώριση της σπουδαιότητας του ρόλου των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας για την ελληνική οικονομία. Οπότε με την αύξηση του όγκου των εμπορευμάτων στα κεντρικά λιμάνια της χώρας θα υπάρξει μια θετική επίδραση στη λειτουργία κυρίως των εταιρειών 3PL αλλά και στο σύνολο των εταιρειών, στην τόνωση του εμπορίου και της οικονομίας. Στον αντίποδα, ως εμπόδια για ανάπτυξη είναι το υψηλό κόστος «γης» σε περιοχές που προσφέρονται για ανάπτυξη (π.χ. πλησίον μεγάλων αστικών κέντρων), η έλλειψη κατάλληλων υποδομών, το ελλιπές χωροταξικό σχέδιο αλλά και η απουσία ξεκάθαρα νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία του κλάδου. Ένα συμπέρασμα είναι ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου κερδίζουν μερίδιο αγοράς, σε βάρος μικρότερων αλλά και ορισμένων παλιότερα μεγάλων επιχειρήσεων που τα τελευταία χρόνια εξαιτίας της κρίσης στη χώρα σταμάτησαν τη λειτουργία τους ή πτώχευσαν (σελ. 129, ICAP - 40 κορυφαίοι κλάδοι της Ελληνικής οικονομίας 2016).

3) Τέλος αναφορικά με τον υποκλάδο των διαμεταφορών, όπου οι επιχειρήσεις λειτουργούν ως διαμεσολαβητές μεταφορικού έργου, αρκετές εταιρείες παρέχουν πλέον υπηρεσίες αποθήκευσης, οργάνωσης και διαχείρισης αποθεμάτων, διανομής κλπ. Και εδώ έχουμε, την περίοδο της ύφεσης, μια μείωση των εργασιών που συνδυάστηκε με την αύξηση του κόστους των καυσίμων και την έλλειψη ρευστότητας στην αγορά. Μάλιστα κατά την περίοδο 2009-2013 υπήρξε μείωση περίπου 7,5% των εργασιών, σε αντίθεση με το 2014 όπου σημειώθηκε μια μικρή αύξηση (1,5%). Παρατηρήθηκε ακόμα ότι ο οδικός τομέας μεταφορών το 2014 είχε μερίδιο 60% από το σύνολο των μεταφορών, με τις θαλάσσιες μεταφορές να ακολουθούν με 16%, οι αεροπορικές με 14%, οι σιδηροδρομικές με 7% και οι μικτές μεταφορικές με 3%.

Επιπροσθέτως ένας από τους βασικούς παράγοντες των δικτύων μεταφοράς στην διεθνή αγορά, είναι η μορφολογία της κάθε χώρας. Η Ελλάδα κατέχει τη 13^η θέση μεταξύ των 28 κρατών μελών της Ε.Ε. όσον αναφορά το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου, με την Ισπανία να λαμβάνει τη 1^η θέση. Εξάλλου, ο συνολικός αριθμός των οχημάτων μεταφορών μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 28 αυξήθηκε οριακά (0,7%) το 2013 σε σχέση με το 2012. Η χώρα μας βρίσκεται ψηλά στην κατάταξη αυτή, αποσπώντας την 7^η θέση.

Στα πλεονεκτήματα της αγοράς αυτής είναι το εύρος των προσφερόμενων υπηρεσιών από τις εταιρείες, η γεωγραφική θέση της χώρας και οι μεγάλοι λιμένες της χώρας. Βέβαια πρέπει να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις στις υποδομές, τα προβλήματα ρευστότητας, η παλαιότητα του εξοπλισμού (οχημάτων) όπως και η ενσωμάτωση της τεχνολογίας στον τομέα. Πρέπει περαιτέρω να ενισχυθεί η ζήτηση για τις υπηρεσίες του κλάδου, να δημιουργηθούν και να λειτουργήσουν αποδοτικά εμπορευματικά κέντρα, βιομηχανικά πάρκα, τεχνολογικά πάρκα κ.α. όπως επίσης η αύξηση των συνολικών εξαγωγών από εγχώριες εταιρείες του κλάδου.

Οι εταιρείες διαμεταφοράς οι οποίες είχαν μεγαλύτερο κύκλο εργασιών το 2014 είναι 1^{ος} η Ο ΒΕΙΝΟΓΛΟΥ ΟΡΦΕΥΣ Α.Ε., 2^η η ΚΥΕΗΝΕ + ΝΑΓΕΛ Α.Ε., 3^η η ΓΟΛΔΑΙΡ ΚΑΡΓΟ Α.Ε.Ε., 4^η η ΣΧΕΝΚΕΡ Α.Ε., 5^η η ΣΗΓΚΑΛ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε. και 5^η η DSV ΕΛΛΑΣ Α.Ε. (σελ. 85, ICAP, 40 κορυφαίοι κλάδοι της Ελληνικής οικονομίας 2016).

Μάλιστα παράγοντες του κλάδου επισημαίνουν ότι, ενώ η Ελλάδα πλεονεκτεί λόγω της γεωγραφικής της θέσης και θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό κόμβο «υποδοχής» εμπορευμάτων, εντούτοις λόγω έλλειψης σύγχρονων και κατάλληλων υποδομών αλλά και αποτελεσματικών διαδικασιών διεκπεραίωσης η εφοδιαστική αλυσίδα στην Ελλάδα δεν έχει αναπτυχθεί όσο θα μπορούσε.

Εν κατακλείδι, σύμφωνα πάντα με τα αποτελέσματα της κλαδικής μελέτης της ICAP Group, οι προοπτικές του κλάδου είναι άρρηκτα συνυφασμένες με τη γενικότερη οικονομική δραστηριότητα της χώρας. Με την επιδείνωση της ρευστότητας των επιχειρήσεων ύστερα και από την επιβολή των κεφαλαιακών ελέγχων (capital

controls), η περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου θα επέλθει μέσα από την προσέλκυση ξένων επενδύσεων, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας ανάμεσα στις επιχειρήσεις και εν γένει την εξασφάλιση ενός σταθερού οικονομικού περιβάλλοντος που θα ευνοήσει την επιχειρηματικότητα. Όσο πάντως συνεχίζει να επικρατεί το αρνητικό αυτό κλίμα, θα ενισχύονται οι τάσεις συγκέντρωσης του κλάδου, καθώς ορισμένες μικρομεσαίες εταιρίες (κυρίως κατηγορίας 3PL) θα «αναγκασθούν» να αποχωρήσουν από αυτόν (Πηγή: www.euro2day.gr, 25 Απριλίου του 2016).

Στο πλαίσιο αυτό και με βάση τις ισχύουσες συνθήκες της αγοράς, οι βασικοί άξονες στους οποίους θα πρέπει να «κινούνται» οι εταιρίες του κλάδου για την ενίσχυση ή ακόμη και για τη διατήρηση της θέσης τους στην αγορά, είναι οι εξής:

- Περαιτέρω διεύρυνση των παρεχόμενων υπηρεσιών logistics, με στόχο την παροχή ολοκληρωμένων λύσεων προς την επιχείρηση-πελάτη.
- Έμφαση στην παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.
- Εξορθολογισμός και περιορισμός των λειτουργικών τους δαπανών.
- Συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού - στελεχών.
- Προσαρμογή της εμπορικής τους πολιτικής (τιμές, πιστώσεις) στις ισχύουσες οικονομικές συνθήκες της αγοράς.
- Μείωση του κινδύνου επισφαλειών που προκύπτουν από τις συναλλαγές με διάφορους πελάτες.
- Υλοποίηση επενδύσεων σε σύγχρονες τεχνολογίες και συστήματα.

(Πηγή: www.euro2day.gr, 25 Απριλίου του 2016)

Κεφάλαιο 5^ο : Φορείς που σχετίζονται με τον κλάδο των logistics

Η παρούσα εργασία κινείται γύρω από τη σφαίρα ενός εξελισσόμενου και αρκετά πρωταγωνιστικού κλάδου ιδιαίτερα τα τελευταία 10 χρόνια στην χώρα μας. Στο πλαίσιο λοιπόν του συστήματος logistics στη χώρα μας, παραθέτουμε παρακάτω τους κυριότερους οργανισμούς που δρουν σε αυτό το πλαίσιο και τον ρόλο τους.

5.1. Οργανισμοί

A) Ελληνική Εταιρία Logistics (EEL) : Μη κερδοσκοπικό, επιστημονικό Σωματείο. Δημιουργήθηκε το 1994 με σκοπό την ενίσχυση της Ελληνικής Οικονομίας, την εκπροσώπηση των αιτημάτων της αγοράς των logistics, την ανάπτυξη του κλάδου και ανάδειξη της χώρας μας σε παγκόσμιο κόμβο Logistics-εμπορίου στην ευρύτερη περιοχή.

Οι στρατηγικοί στόχοι του σωματείου είναι οι εξής :

- ο πλήρης προγραμματισμός & σχεδιασμός μιας Εθνικής Στρατηγικής για τον κλάδο των Logistics,
- επαναπροσδιορισμός των αναγκών στις υποδομές με άμεση επένδυση για την βελτίωση της ποιότητας όλων των υποδομών : λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικό δίκτυο, οδικοί άξονες,
- κατοχύρωση του επαγγέλματος του Logistic και των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω των Θεσμών: logistics πάρκα, εκσυγχρονισμός οδικών μεταφορών, απλοποίηση και αναβάθμιση των διαδικασιών, νέοι

πολεοδομικοί κανόνες σε αυτή την κατεύθυνση και συγκεκριμένο νομοθετικό πλαίσιο.

Οι δράσεις του σωματείου, είναι οι παρακάτω:

- η συγγραφή ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδίου (Master Plan),
- πρόταση για δημιουργία Γενικής Γραμματείας Εφοδιαστικής Αλυσίδας,
- δημιουργία οργανισμού Προώθησης των Ελληνικών Logistics με στελέχη της αγοράς και του επιστημονικού χώρου του κλάδου
- πανελλήνια συνέδρια Logistics: ο θεσμός των Logistics στην χώρα μας, νέες τάσεις του χώρου
- Σεμινάρια, ημερίδες
- Έρευνες, καταμετρήσεις

Στην χώρα μας εκπροσωπεί τους παρακάτω διεθνείς οργανισμούς:

- International Society of Logistics Engineering- SOLE, ΗΠΑ: μη κερδοσκοπικός οργανισμός που έχει ως στόχο την ενίσχυση της επιστήμης των Logistics (www.sole.org).
- Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP, ΗΠΑ: οργανισμός που έχει τις καλύτερες πηγές για την ενημέρωση πάνω στις εξελίξεις στον χώρο των Logistics (<http://cscmp.org>).
- European Federation of Inland Ports- EFIP, Ευρώπη: ασχολείται με τον ρόλο των ευρωπαϊκών εσωτερικών λιμένων ως κόμβων στη αλυσίδα μεταφορών που χρησιμοποιεί σιδηροδρομικές, οδικές και θαλάσσιες μεταφορές.
- European Logistics Mediterranean-ELMED, Ευρώπη: συνεργασία των οργανισμών Logistics της Γαλλίας (ASLOG), Ιταλίας (AILOG), Ισπανίας (CEL). Σκοπός του είναι η ανάπτυξη του κλάδου στην περιοχή της Μεσογείου και οι σχέσεις των κρατών που έχουν εμπορικά συμφέροντα εκεί.

B) Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (www.eesym.gr) :
Ιδρύθηκε από τα Ελληνικά Επιμελητήρια το 1995, ως ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός.

Γ) Ελληνικός Οργανισμός Εξωτερικού Εμπορίου (www.hepo.gr) : Ιδρύθηκε το 1977. Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του ανήκει στο Ελληνικό δημόσιο ενώ το μειοψηφικό πακέτο του (32%) ανήκει σε 16 εξαγωγικούς φορείς και Επιμελητήρια. Το 2014 τέθηκε σε εκκαθάριση και πλέον τις λειτουργίες του έχει αναλάβει η Ελληνική Εταιρεία Επενδύσεων και Εξωτερικού εμπορίου.

Δ) Διεθνή Ναυτική Ένωση (www.dne.gr) : Η Διεθνής Ναυτική Ένωση είναι επαγγελματικό Σωματείο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, ιδρύθηκε το 1922. Δημιουργήθηκε λόγω των τότε προβλημάτων του Πειραιά (για παράδειγμα δεν υπήρχαν κρηπιδώματα για την πλεύριση των πλοίων). Η Διεθνή Ναυτική Ένωση εκπροσωπεί σήμερα το σύνολο σχεδόν των Ναυτλιακών Πρακτορείων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι του Πειραιά (έσοδα ΟΛΠ).

Ε) Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων (www.efet.gr) : Ο ΕΦΕΤ συστάθηκε με το Ν. 2741/ΦΕΚ 199/28-09-1999. Είναι Ν.Π.Δ.Δ. και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Οι αρμοδιότητες του Ενιαίου Φορέα Ελέγχου Τροφίμων είναι να καθορίζει τις προδιαγραφές ποιότητας τις οποίες πρέπει να πληρούν τα προσφερόμενα στην κατανάλωση τρόφιμα και οι πρώτες ή πρόσθετες ύλες που προορίζονται για προσθήκη σε τρόφιμα με σκοπό την προστασία της δημόσιας υγείας και την αποφυγή της εξαπάτησης των καταναλωτών.

Ζ) Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων (www.ship-suppliers.gr): Ιδρύθηκε το 1975 και αποτελεί επαγγελματικό σωματείο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Ο Σύλλογος με παρεμβάσεις και εισηγήσεις προς τις διάφορες κρατικές υπηρεσίες επιδιώκει την επίλυση διάφορων προβλημάτων που ανακύπτουν εκάστοτε στον τομέα των εφοδιασμών και την απλούστευση των διαδικασιών και γενικά προβαίνει σε ποικίλες ενέργειες για τη θεσμοθέτηση ευεργετικών διατάξεων προς υποβοήθηση της ανάπτυξης των εφοδιαστικών επιχειρήσεων.

Η) Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (www.ses.gr) : Ιδρύθηκε το 1976 και εκπροσωπεί τους Έλληνες συγκοινωνιολόγους μηχανικούς

Θ) Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος (ILME) (www.ilme.gr) : Το μη κερδοσκοπικό Ινστιτούτο στοχεύει στην ανταγωνιστικότητα της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας και την αξιοποίηση του management των Logistics. Είναι συνεργασία με το Logistics Association της Κρήτης και το Cyprus Logistics Association.

Ι) Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (www.synddel.gr): Το 1935 αναγνωρίστηκε το Σωματείο με την επωνυμία «Σύνδεσμος Οίκων Διεθνών Μεταφορών Ελλάδος». Το 1977 η ονομασία του Συνδέσμου τροποποιήθηκε σε «Σύνδεσμος Διεθνών Διαμεταφορέων Ελλάδος». Το 2002 έγινε νέα τροποποίηση και η επωνυμία πλέον γίνεται «Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος» (ΣΥΝΔΔΕ&L).

Οι σκοποί του ΣΥΝΔΔΕ&L από την ίδρυσή του μέχρι και σήμερα επικεντρώνονται στα κάτωθι βασικά σημεία:

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

Ο ΣΥΝΔΔΕ&L είναι τακτικό μέλος της FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations), του διεθνούς συλλογικού οργάνου των διαμεταφορέων, την οποία και εκπροσωπεί νόμιμα στη χώρα μας δίνοντας το δικαίωμα έκδοσης των

εντύπων της μόνο στις εταιρείες – μέλη του Συνδέσμου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η FIATA είναι ο μόνιμος Σύμβουλος του Ο.Η.Ε. σε θέματα μεταφορών.

Οργανισμοί Λιμένων

- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς www.olp.gr
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης www.thpa.gr
- Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας www.olig.gr
- Οργανισμός Λιμένος Πατρών www.patrasport.gr
- Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης www.ola-sa.gr
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου www.port-volos.gr
- Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου www.portheraclion.gr

Υπουργεία

- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων www.minagric.gr
- Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής www.ypai.gr
- Υπουργείο Ανάπτυξης www.ypan.gr
- Υπουργείο Απασχόλησης και κοινωνικής Προστασίας www.ypakp.gr
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας www.yen.gr
- Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών www.ypetho.gr
- Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης www.gnto.gr

Κεφάλαιο 6^ο : Συμπεράσματα-Προτάσεις

Σε αυτήν την διπλωματική εργασία μελετήσαμε την αποτελεσματικότητα του κλάδου των Logistics σε σχέση με τους πόλους ανάπτυξης στις περιφέρειες της Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα κάναμε μια παρουσίαση των τομέων του κλάδου των Logistics και των λειτουργιών τους. Έπειτα είδαμε την ιστορική εξέλιξη του κλάδου διεθνώς αλλά κυρίως στην χώρα μας μέσω ενός θεωρητικού υπόβαθρου. Στο επόμενο κεφάλαιο αναλύσαμε την έννοια του «πόλου ανάπτυξης» και μελετήσαμε πως τα Logistics λειτουργούν στις ελληνικές περιφέρειες ως προωθητική δραστηριότητα. Επίσης είδαμε ποια είναι τα κριτήρια των εγκαταστημένων επιχειρήσεων στους πόλους. Τέλος στον πυρήνα του 4^{ου} κεφαλαίου εξετάσαμε την δημιουργία ενός ενιαίου εθνικού στρατηγικού σχεδίου, με γνώμονα το ευρωπαϊκό πλαίσιο, που θα περιλαμβάνει ως κύριο άξονα την αξιοποίηση των Logistics στους πόλους ανάπτυξης αλλά και την αξιοποίηση της δυναμικής που έχουν οι πόλοι έτσι ώστε επιτύχουμε μια πλήρης διάχυση της ανάπτυξης στην οικονομία με γνώμονα την περιφέρεια.

Στις παρούσες συνθήκες το οικονομικό περιβάλλον κυριαρχείται από αβεβαιότητα λόγω των παρατεταμένων διαπραγματεύσεων της Ελλάδας και των δανειστών – εταίρων της. Παράλληλα η οικονομία εξακολουθεί να αντιμετωπίζει σοβαρά εμπόδια με κυρίαρχο την έλλειψη ρευστότητας, γεγονός που δημιουργεί τεράστιες δυσχέρειες στην επιχειρηματική δραστηριότητα και παρατείνει την επενδυτική απραξία, ενώ παραμένει ανεκπλήρωτος ο στόχος της επιστροφής στην ανάπτυξη. Σε αυτά τα πλαίσια, οι ελληνικές επιχειρήσεις επιμένουν και επιχειρούν στοχεύοντας στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας τους, παράγοντες που θα συμβάλουν τόσο στην ανάπτυξη τους, όσο και στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας γενικότερα.

Ως σημαντικό πρόβλημα για την οικονομία της χώρας μας παραμένουν οι ελλειψείς υποδομές οι οποίες, παρά τις πολύ μεγάλες επενδύσεις που έχουν γίνει κυρίως σε οδικά και σιδηροδρομικά έργα, αυτά παραμένουν ως ένα κομμάτι ανολοκλήρωτα και δεν πρόκειται να ολοκληρωθούν πλήρως τουλάχιστον πριν από τα μέσα του 2017. Για παράδειγμα τα σιδηροδρομικά έργα που είναι υπό κατασκευή, προκαλούν δυσκολίες

στο εγχείρημα η χώρα να προσελκύσει μεγάλους όγκους φορτίων από το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο.

Στα εμπόδια που υπάρχουν για την ανάπτυξη του κλάδου των Logistics στην ελληνική περιφέρεια είναι: η έλλειψη στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού, η πολυνομία, η γραφειοκρατία, το χαμηλό ποσοστό υπεργολαβιών (outsourcing), η μικρή διείσδυση του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές αλλά και η απουσία πολυτροπικής μεταφοράς, ο κατακερματισμός των εταιριών Logistics, η μεγάλη επένδυση σε υλικές (hard) υποδομές σε σχέση με τις άυλες (soft) υποδομές (πληροφορική, στελέχη, τεχνογνωσία, συστήματα αύξησης παραγωγικότητας), τα υψηλά λειτουργικά κόστη στη μεταφορά, το ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, το μη φιλικό προς την επιχειρηματικότητα περιβάλλον.

Χρειάζεται λοιπόν να γίνει προσδιορισμός των στόχων τους οποίους επιδιώκει η Ελλάδα ή πρέπει να επιδιώκει βάση των αναγκών της και του ευρωπαϊκού κοινοτικού πλαισίου καθώς και ο τρόπος με τον οποίο συνδέονται με την οικονομική της ανάπτυξη. Στη συνέχεια, καθορίζεται η πολιτική υλοποίησης αυτών των στόχων μέσα από την προώθηση συγκεκριμένων μέτρων θεσμικής, υλικής και άλλης υποδομής. Με βάση τους στόχους οι οποίοι τίθενται, προτείνονται κατευθύνσεις ώστε να υπάρξει βελτίωση του κοινοτικού πλαισίου στις μεταφορές, επίτευξη των στόχων και οικονομική ανάπτυξη. Με γνώμονα αυτές τις κατευθύνσεις γίνεται ο σχεδιασμός και η άσκηση της πολιτικής μεταφορών. Για την ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων χρειάζεται να ληφθούν υπόψη όχι μόνο οι εξαγωγές αλλά και οι εισαγωγές που αυξάνουν λόγω ακριβώς της ανάπτυξης των μεταφορών.

Οι προκλήσεις είναι πολλές και καταγράφονται συνοπτικά παρακάτω. Χρειάζεται άμεση ολοκλήρωση των κατασκευαστικών έργων και η άμεση χρηματοδότηση νέων μελετών στις υποδομές ώστε να καλυφθούν τα μεγάλα περιθώρια για ανάπτυξη του τομέα. Επίσης ένα μέτρο που θα έδινε ώθηση στην αγορά είναι η απελευθέρωση του επαγγέλματος του μεταφορέα. Τα οφέλη από την οικονομική ανάπτυξη γειτονικών χωρών (λ.χ. στα Βαλκάνια, στη Μέση Ανατολή, την Ρωσία), είναι μια πρόκληση που χρειάζεται να αντιμετωπίσει η Ελλάδα. Ακόμα η βελτίωση του νομικού πλαισίου με την θεσμοθέτηση της λειτουργίας των εμπορευματικών κέντρων. Μείζονος σημασίας

είναι η επιχορήγηση επενδύσεων μέσω του αναπτυξιακού νόμου. Είναι βασικό να υπάρξει η σταδιακή αναγνώριση της σημασίας των υπηρεσιών logistics ώστε να αποτελεί πυλώνα του αναπτυξιακού προγράμματος. Στον τομέα της τεχνολογίας χρειάζεται η διείσδυση των καινοτομιών και της πληροφορίας σε όλη την αγορά. Τέλος την τόνωση του ανταγωνισμού βοηθάνε οι συγχωνεύσεις των επιχειρήσεων.

Η επίτευξη των προαναφερθέντων προκλήσεων προϋποθέτει ότι ο κλάδος των Μεταφορών & Logistics θα μπορέσει επίσης να αντιμετωπίσει συγκεκριμένες διαχρονικές αδυναμίες, όπως είναι: α) η πολυδιάσπαση του κλάδου, β) η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου, γ) η έλλειψη κατοχύρωσης και αναγνώρισης του επαγγέλματος του logistician, δ) οι ανεπαρκείς υποδομές του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και η ελλιπής σύνδεση με λιμενικές εγκαταστάσεις, ε) οι περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι στα λιμάνια, στ) οι εταιρείες 3PL δεν έχουν δικαίωμα να διατηρούν ιδιόκτητο μεταφορικό στόλο, ζ) η γήρανση του μεταφορικού στόλου των οδικών μεταφορών και το «κλειστό» επάγγελμα του μεταφορέα.

Η Διαβούλευση Στρατηγικής Ανάπτυξης του Τομέα μπορεί να γίνει μέσω των φορέων όπως η Μόνιμη Επιτροπή Logistics, ο ΣΕΒ, ο ΕΕΛ κτλ. Επίσης χρειάζεται η συνεργασία ειδικών εμπειρογνομόνων όπως World Bank, IOBE, ΚΕΠΕ, IMET κ.α. αλλά και εξειδικευμένων συμβούλων. Όλοι αυτοί οι φορείς λειτουργούν σε συντονισμό με τα εκάστοτε υπουργεία όπως το ΥΠΑΝ⁵⁸, το ΥΠΟΜΕΔΙ⁵⁹, αλλά και τη ΓΓΕΤ⁶⁰,

Ως γενικοί στόχοι της εκάστοτε κυβέρνησης πρέπει να είναι οι ακόλουθοι:

- Ενδυνάμωση της αποτελεσματικότητας και εκσυγχρονισμός του συστήματος μεταφορών και Logistics.
- Ενίσχυση της αποδοτικότητας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω χαμηλού κόστους και υψηλού customer service.

⁵⁸ Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας

⁵⁹ Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

⁶⁰ Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας

- Απλοποίηση της δομής και μείωση των κρίκων της Εφορδιαστικής Αλυσίδας προς όφελος του τελικού καταναλωτή.
- Διασφάλιση της βιωσιμότητας (sustainability) των Ελληνικών Logistics στην αρχή του τρίπτυχου ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους απόδοσης.
- Εξωστρέφεια και Διεθνοποίηση των Ελληνικών Logistics.
- Την συμβολή του κλάδου των Logistics στις προσπάθειες για την ανάταξη της βιομηχανικής παραγωγής στην Ελλάδα.
- Ανάδειξη του Πειραιά ως πόλου ανάπτυξης των Ελληνικών Logistics με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (added value services).
- Την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας από την ανάπτυξη του κλάδου των Logistics.
- Βελτιστοποίηση των δικτύων με παράλληλη συντονισμένη αύξηση των επενδύσεων σε υποδομές και σε νέα έργα.
- Βελτίωση της διασύνδεσης των εγχώριων μεταφορών - θαλάσσιες, οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές αλλά και της διασύνδεσης της χώρας με τις γειτονικές χώρες.
- Υλοποίηση μιας Εθνικής Στρατηγικής για την εφοδιαστική στην Ελλάδα στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών κανονισμών και των διεθνών προτύπων
- Απλοποίηση του θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου ώστε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες, οι τελωνειακές, ζώνες ελεύθερου εμπορίου
- Τα κέντρα εμπορευματικής αλυσίδας σε Θριάσιο και στρατοπέδου Γκόνου θα αποτελέσουν τη βάση για την ανάπτυξη μεγάλων επενδύσεων, οι οποίες σε συνδυασμό με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την παραχώρηση των υποδομών θα μετατρέψουν την Ελλάδα σε επίκεντρο δραστηριοτήτων logistics.
- Η μείωση των τιμών των προϊόντων. Χαρακτηριστικά, διεθνείς μελέτες δείχνουν ότι η έλλειψη οργάνωσης στην εφοδιαστική αλυσίδα, όπως συμβαίνει στη χώρα μας, επιβαρύνει την τελική τιμή των προϊόντων.

Παράλληλα ως ειδικότεροι στόχοι θα μπορούσαν να προσδιοριστούν οι εξής:

- ενίσχυση του παραγωγικού τομέα με ειδικά μέτρα,

- μεγάλες επενδύσεις υποδομής, που συνδέονται με τον παραγωγικό τομέα, όπως μεταφορές, τηλεπικοινωνίες, ενέργεια, δίκτυα εθνικής και διαπεριφερειακής σημασίας,
- ανάπτυξη και αξιοποίηση ανθρώπινου δυναμικού, εκσυγχρονισμός τομέων και περιοχών που παρουσιάζουν έντονα στοιχεία δυναμισμού,
- τόνωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας με την εφαρμογή μιας νέας βιομηχανικής πολιτικής και με τον εκσυγχρονισμό της γεωργίας, αλιείας και του τουρισμού. Επίσης στον τομέα των μεταφορών η μείωση του κόστους, με ταυτόχρονη αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου από την μετατόπιση μεταφορικού όγκου φορτίου στον σιδηρόδρομο και στις εναέριες μεταφορές που αποτελούν πιο γρήγορες και πιο ασφαλείς μεθόδους.
- μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και άρση της απομόνωσης των νησιωτικών περιοχών.
- Ανάπτυξη οριζόντιων και κάθετων συνεργειών μεταξύ των κρίκων της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Προώθηση της καινοτομίας μέσω στόχευσης στην καλύτερη συνεργασία μεταξύ πανεπιστημιακών και ερευνητικών κέντρων με τις εταιρίες του κλάδου για την δημιουργία καινοτόμων υπηρεσιών και λύσεων με άμεση εφαρμογή στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας (δηλ. προώθηση συνεργασιών με ερευνητικά κέντρα και πανεπιστήμια).

Επιπλέον για να παρθούν οι πολιτικές στο πλαίσιο των παραπάνω στόχων χρειάζεται να υπάρχουν κάποιες προϋποθέσεις. Οπότε η σφαιρική πολιτική μεταφορών: α) προαπαιτεί την λήψη μέτρων εμπέδωσης του ανταγωνισμού, β) επιβάλλει την ενοποίηση του μεταφορικού έργου αναφορικά με τον σχεδιασμό των υποδομών των μέσων και των τρόπων μεταφοράς, γ) προϋποθέτει την ουσιαστική συμμετοχή των κατά περίπτωση βαθμίδων δημόσιων αρχών, δ) επιδιώκει, μέσα από την αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας, την αύξηση, βελτίωση (ποιοτική) και ορθολογική επανεπένδυση του προϊόντος του συστήματος μεταφοράς, και του επαναπροσδιορισμού του κοινωνικού οφέλους ή κόστους σε όφελος ή σε βάρος της συλλογικότητας με ίση συμμετοχή σ' αυτά των ωφελημένων ή ζημιωμένων μερών, ε) λαμβάνει πρόνοια για την μεταβίβαση σημαντικών οργανωτικών, αποφασιστικών και

εκτελεστικών αρμοδιοτήτων στα περιφερειακά ή και τοπικά επίπεδα δημόσιων αρχών.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι ως χώρα διαθέτουμε συγκριτικά πλεονεκτήματα σε μια σειρά από τομείς που έχουν αναπτυξιακές προοπτικές όπως, ο τουρισμός, η ενέργεια, οι μεταφορές, τα λιμάνια αλλά και σε τομείς της νέας οικονομίας που βασίζονται στο ανθρώπινο κεφάλαιο και την έρευνα, όπως βιοτεχνολογία, η νανοτεχνολογία, η ρομποτική, οι τεχνολογίες περιβάλλοντος. Είναι τομείς που μπορούν να ενισχύσουν και την εγχώρια κατανάλωση έναντι των εισαγωγών. Διαθέτουν όμως αρκετοί από αυτούς και έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό.

Η διαπίστωση αυτή μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο κλάδος των logistics στην Ελλάδα παραμένει σημαντικός για την εθνική οικονομία. Περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό από σύγχρονες, ανταγωνιστικές και με σημαντική εξαγωγική δραστηριότητα επιχειρήσεις. Όμως στα χρόνια της κρίσης, οι επενδύσεις πλέον δεν επαρκούν ούτε για τη συντήρηση του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού, με τις περίπου -12 δις ευρώ (αρνητικές) καθαρές επενδύσεις ετησίως (με στοιχεία 2014) να δυσχεραίνουν κάθε δυνατότητα στέρεας ανάκαμψης της παραγωγής.

Μολαταύτα, οι μεγάλες προοπτικές που ανοίγονται με τις επενδύσεις στο λιμάνι του Πειραιά, δικαιολογούν το τεράστιο μέγεθος του Θριασίου, χωρίς να ακυρώνεται η χρησιμότητα μικρότερων εμπορευματικών κέντρων. Αντιθέτως, εκτιμά ότι υπάρχει πεδίο συνεργιών και δυνατότητα δημιουργίας ελληνικού cluster logistics⁶¹. Κι αυτό διότι τα μεγάλα κέντρα logistics σε κάποιες περιπτώσεις δεν εξυπηρετούν τους μικρούς παραγωγούς και βιοτέχνες, γι' αυτό άλλωστε το Σχηματάρι, μπορεί να εξυπηρετήσει την Ανατολική Αττική, Βοιωτία, Εύβοια, Φθιώτιδα.

Άλλωστε η τόνωση της εσωτερικής ζήτησης από μόνη της ούτε επαρκεί, ούτε αποτελεί αναπτυξιακό οδηγό. Ταυτόχρονα η διαθέσιμη δημόσια χρηματοδότηση (όπως νέο ΕΣΠΑ, αναπτυξιακός νόμος, κτλ) δεν επαρκεί για την κάλυψη του

⁶¹ Η έννοια cluster χρησιμοποιείται όταν παρόμοιες επιχειρήσεις συγκεντρώνονται στην ίδια γεωγραφική περιοχή με σκοπό την συνεργασία στην έρευνα και την ανάπτυξη.

επενδυτικού κενού. Η επιστροφή στην ανάπτυξη είναι έκδηλη, μέσω ενός ευρύτερου πλέγματος πολιτικών που θα αλλάζουν τα δεδομένα στην ελληνική μεταποίηση. Οι πυλώνες της επενδυτικής κινητοποίησης πρέπει να είναι οι εξής:

- Δυναμική ενθάρρυνση παραγωγικών δραστηριοτήτων που δημιουργούν προστιθέμενη αξία. Αυτό μπορεί να συμβεί με επαναπροσδιορισμό της φορολογικής λογικής με βασικά εργαλεία την μεταφερόμενη υπερ-απόσβεση (π.χ. στο 200%) που θα παρέχεται σε κεφαλαιακές δαπάνες καθώς και ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής σε περίπτωση επανεπενδύσεις κερδών.
- Επιτάχυνση επενδύσεων σε καινοτομία. Μάλιστα το χαμηλό τεχνολογικό περιεχόμενο των ελληνικών εξαγωγών μπορεί να βελτιωθεί μέσα από την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ μεταποιητικών επιχειρήσεων και ερευνητικών φορέων όπως επίσης και μέσω κινήτρων για επενδύσεις σε τεχνολογική έρευνα.
- Με αιχμή τη φορολογική προβλεψιμότητα. Να δοθούν κίνητρα για την εγκατάσταση στην Ελλάδα κέντρων καινοτομίας, κέντρων logistics, μονάδων κοινών υπηρεσιών κ.τλ. ώστε να έχουμε την παραμονή στη χώρα του εγχώριου εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού.
- Οργανωμένες επιχειρήσεις και οικονομίες κλίμακας. Δηλαδή συνεργασίες και συνέργειες επιχειρήσεων μεταξύ μικρότερων και μεγαλύτερων επιχειρήσεων σε παραγωγικά δίκτυα.
- Απλοποίηση επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Μέτρα που θα συμβάλουν στην απλοποίηση των διαδικασιών, μείωση της επενδυτικής γραφειοκρατίας, συντονισμός της δημόσιας χρηματοδότησης για πλήρη αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων.
- Επιπλέον σχετικά με το εμπόριο και την ψηφιακή αγορά όπου θα δώσουν ώθηση στα δίκτυα των logistics, η ΕΣΕΕ⁶² έχει προβεί σε έναν δεδομένο σχεδιασμό ώστε να αναλάβει της παρακάτω πρωτοβουλίες που μας αφορούν εδώ: α) εναρμόνιση της Ελληνικής οικονομίας στην Ψηφιακή Ενιαία Αγορά, β) επέκταση στο e-commerce με τη δημιουργία ηλεκτρονικού καταστήματος, γ) δράση ηλεκτρονικό εμπόριο για την προώθηση της «ψηφιακής βιτρίνας»,

⁶² Η Ελληνική Συνομοσπονδία Εμπορίου και Επιχειρηματικότητας (ΕΣΕΕ) είναι η τρίτοβάθμια οργάνωση του ελληνικού εμπορίου.

- δ) υλοποίηση του «οδικού χάρτη» του ελληνικού εμπορίου, που έχει καταρτίσει η ΕΣΕΕ, στο πλαίσιο της Ευρώπης 2020.
- Στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του Δικτύου 2020 να δημιουργηθούν: πάρκα υπηρεσιών – εμπορίου, πάρκα πολιτιστικών δραστηριοτήτων- αναψυχής, επιχειρηματικά πάρκα, τεχνολογικά πάρκα, περιοχές χονδρεμπορίου, αποθηκών και πάρκου μεταφορών.
 - Θεσμικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση Διοικητικών Διαδικασιών. Ενδυνάμωση της ευελιξίας και αύξηση αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης προς όφελος της εύρυθμης λειτουργίας των επιχειρήσεων και εν γένει της επιχειρηματικότητας του κλάδου.
 - Με την απλούστευση της διαδικασίας αδειοδότησης κέντρων αποθήκευσης και διανομής, η Ελλάδα βρίσκεται πιο κοντά στην ανάδειξή της σε logistics hub της Ν.Α. Ευρώπης, κάτι που δεν περνάει μόνο μέσα από μεγάλα διαμετακομιστικά κέντρα, όπως το Θριάσιο Πεδίο ή το Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, αλλά και από ένα δίκτυο μικρότερης εμβέλειας εμπορευματικών κέντρων, με πρώτους σταθμούς την Αλεξανδρούπολη και το Σχηματάρι.

Για να γίνει σαφέστερο, αν η Ελλάδα κατορθώσει να καταστεί διεθνές κέντρο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων και σε κάθε περίπτωση κατορθώσει να εξασφαλίσει αρκετά φορτία, ώστε να καταστεί συμφέρουσα η προσέγγιση στα ελληνικά λιμάνια ενός μεγάλου αριθμού πλοίων που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια, τότε το υφιστάμενο μειονέκτημα των μεταφορών θα μετατραπεί σε πλεονέκτημα. Ως προς τις μεταφορές οι έλληνες εξαγωγείς θα έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα, έναντι των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, αφού η Ελλάδα - όταν χρησιμοποιείται η διώρυγα του Σουέζ γεωγραφικά ευρίσκεται πλησιέστερα προς τις χώρες της Ν.Α. Ασίας, της Αυστραλίας και των χωρών της Α. Αφρικής. Με τη θεαματική αύξηση της χρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων και το είδος της οργάνωσης που συνεπάγεται η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια η γεωγραφική θέση της Ελλάδας παρουσιάζεται ολοένα και πιο προνομιούχα.

Ειδικότερα οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται εν πολλοίς ταυτόχρονα με την ανάπτυξη ενός διασυνδεδεμένου συστήματος μεταφορών (οδικών, θαλασσίων, σιδηροδρομικών

και αεροπορικών), το οποίο θα αποτελεί και καθοριστικό στοιχείο ανασυγκρότησης και εκσυγχρονισμού της παραγωγικής διαδικασίας, καθώς θα συμβάλλει στην ενοποίηση του χώρου και θα βελτιώσει τους όρους κινητικότητας των συντελεστών που δρουν σ' αυτό.

Τέλος στα πλαίσια διαμόρφωσης του «Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014 -2020» θα διαμορφωθεί ένα Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών. Αρχικά έχουμε την διαμόρφωση του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ), το οποίο αν και δεν περιλαμβάνει την εκτεταμένη συλλογή στοιχείων μέσω ερευνών και τη διαμόρφωση και χρήση συγκοινωνιακών μοντέλων, παρέχει τα απαιτούμενα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι επενδύσεις στο Σύστημα Μεταφορών της Ε' ΠΠ εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο και ότι είναι αρκετά ευέλικτο ώστε να μπορούν να γίνουν οι απαραίτητοι επενδύσεων χωρίς σημαντικά προβλήματα. Συμπερασματικά, το ΣΠΕΜ καθορίζει τη στρατηγική ανάπτυξης των Μεταφορών της χώρας για την Περίοδο 2014-2025 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριες μεταφορές), όλους τους τύπους μεταφοράς (επιβάτες, εμπορεύματα) και γεωγραφικά όλες τις περιφέρειες της χώρας. Επίσης, καλύπτει – σε σχέση με τον προγραμματισμό των υποδομών μεταφορών – τη συμβολή στον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών» σύμφωνα με τον Κανονισμό Διερωπαϊκών Δικτύων.

Τα αποτελέσματα της, όπως φανερώνει η εργασία αυτή, μπορούν να αποτελέσουν βάση για τον συνδυασμό περισσότερων ερευνητικών εργαλείων έτσι ώστε να σχηματισθεί μία ολοκληρωμένη και εμπειριστατωμένη εικόνα του πεδίου μελέτης.

Απ' την άλλη πλευρά, μερικά από τα ερωτήματα που μείνανε αναπάντητα και θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω μελέτης είναι: α) αν οι ανοδικές τοπικές οικονομικές συνθήκες είναι περισσότερο σημαντικές από τις βελτιώσεις των υποδομών μεταφορών στην παραγωγή της ανάπτυξης, β) εάν είναι τα μοναδικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής και η χωρική της έκταση που κάνουν τον αντίκτυπο της ανάπτυξης να φαίνεται σημαντικός και γ) εάν μπορεί κάποιος να γενικεύσει τα αποτελέσματα από τις συγκεκριμένες περιπτώσιολογικές μελέτες.

Βιβλιογραφία

Βιβλία, Κείμενα Πολιτικής, Επιστημονικά Περιοδικά

- Αθ. Δ. Παπαδασκαλόπουλος (1995), Πρότυπα και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης (Εκδόσεις Παπαζήση)
- Βαλσαμίδης Θεόδωρος (2011), Αναγκαίες Προϋποθέσεις για την Αποδοτικότητα και Αποτελεσματικότητα της Διαδικασίας Λήψης Αποφάσεων στην Εφοδιαστική Αλυσίδα των Ενόπλων Δυνάμεων, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Βιομηχανικής Διοίκησης και Τεχνολογίας MSc Logistics
- Christopher, G. (1999). Logistics and Supply Chain Management. London: Pitman Publishing.
- Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα (Master Plan for the Hellenic Logistics): Σύμβουλος υποστήριξης Planning (2013)
- Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου, Δεκέμβριος 2012
- Ζαχαριάδης Α. & Ι. Πετρίδης (1998), θέμα εργασίας: Logistics, τμήμα Μηχανικών Αυτοματισμού Τ.Ε
- Θεοδοροπούλου Ρ. (2014), ΓΓΕΤ, Θέμα: Μεταφορές & Logistics, Διεύθυνση Σχεδιασμού & Προγραμματισμού Τμήμα Προγραμματισμού
- James C. Johnson, Donald F. Wood, Daniel L. Wardlow & Paul R Murphy Jr. (1998), Contemporary Logistics (7th Edition)
- Κυριαζόπουλος Δ. Ευάγγελος (2005), Σύγχρονες Λιμενικές Λειτουργίες & Περιφερειακή Ανάπτυξη: Ο ρόλος της Εφοδιαστικής (Logistics): (Διδακτορική Διατριβή)
- Καμβύσης Νίκος (2014), Ημερίδα Διαβούλευσης, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα & Καινοτομία, ΕΠΑνΕΚ
- Κωνσταντέλου Αναστασία (Σεπτέμβριος 2015), Επικ. Καθηγήτρια ΤΜΟΔ, μάθημα: Στρατηγική Διοίκηση και Σχεδιασμός
- Καψή Χριστίνα (2005), Διπλωματική Εργασία «Αναπτυξιακός Σχεδιασμός και Προοπτικές για το Μητροπολιτικό Κέντρο της Θεσσαλονίκης», Τμήμα: ΤΑΠΑ

- Καφεντζάκη Άννα – Μαρία (2014), Διπλωματική: Χωρική Κατανομή της Ολικής Παραγωγικότητας στην Ελληνική Βιοχημανία
- Καραπασχαλίδου Α. (2001), θαλάσσιοι δρόμοι, Ναυτική Επιθεώρηση, Τεύχος 587 (Ιανουάριος – Φεβρουάριος) -Τομος 174
- Λυρίδης Β. Δημήτριος (2010), Στρατηγική & Logistics, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Περιοχή Θαλάσσιων Μεταφορών
- Λουκάκης Κ. Παύλος (1998), Επιπτώσεις Αεροδρομίων στις Χρήσεις Γης. Χωρικές Ρυθμίσεις Περιοχής Αεροδρομίου “Ελευθέριος Βενιζέλος”, Ι.Π.Α.
- Logistics and Management, www.logistics-management.gr/cat/απουεις (17/10/16).
- Μαλβίνας Δημητρίου Δεληδήμητρη, (Σεπτέμβριος 2010), διπλωματική με θέμα: «Η Σημασια της Ανάπτυξης Δικτύων Διανομής ως Κρίσιμος Παράγοντας Επιτυχίας της Εισόδου σε μια Ξένη Αγορά»
- Μαλινδρέτος Γ. (2016), Ειδικά Θέματα Εφοδιαστικής: Μέσα Μεταφοράς
- Ο κλάδος των logistics στην Ελλάδα. Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και οι μελλοντικές τάσεις (2014-2020), Εργαστήριο Συστημάτων Σχεδιασμού, Παραγωγής και Λειτουργιών. Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης Πανεπιστήμιου Αιγαίου (2014)
- Ο κλάδος των logistics στην Ελλάδα – Καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και οι μελλοντικές τάσεις (2014-2020) –Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας, ΣΕΒ
- Philippe – Pierre Dornier, Ricardo Ernst, Michel Fender & Panos Kouvelis, (1998), Global Operations and Logistics: Text and Cases
- Παπαϊωάννου Γεώργιος (1995), Κοινοτική Πολιτική Μεταφορών και Περιφερειακή Οικονομική Ανάπτυξη. Η περίπτωση της Ελλάδας
- Περάκης Ε. (1999), Γενικό μέρος του εμπορικού δικαίου, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα
- Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (Νοέμβριος 2014), Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων, Γενική Γραμματεία ΥΠΥΜΕΔΙ.

- Σαρτζετάκη Καλλιόπη (2013), θέμα πτυχιακής: Logistics και Εφοδιαστική Αλυσίδα σε μια επιχείρηση, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας Τμήμα Λογιστικής Κρήτης
- Τσελής Δημήτριος (2013), Θέματα σχετικά με Logistics, Τμήμα Μηχανικών Αυτοματισμού Τ.Ε.
- Friedmann John & Clyde Weaver (1979), Territory and Function: The Evolution of Regional Planning
- Φουκέσης Ιωάννης (2008), Νέες Τεχνολογίες στην Εφοδιαστική Αλυσίδα της Πολεμικής Αεροπορίας, Πανεπιστήμιο Πειραιώς & Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Φιτσιλής Πάνος (2012), Προγραμματισμός Επιχειρησιακών Πόρων- Διαχείριση αποθήκης
- Φωλίνας Δημήτρης (2014), Οργάνωση και Διαχείριση Αποθηκών. Τομέας Διοίκησης και Οικονομίας Β Τάξη ΕΠΑΛ, Θεσσαλονίκη
- Επιμέλεια: Ψυχάρης Γ. (2011), Ειδικό τεύχος: Ζητήματα Αστικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης στον ελληνικό χώρο, Επιστημονικό Περιοδικό: Αειχώρος, www.aeihoros.gr/download/article/eisagogi-t-15 (6/12/2016)

Ελληνικός τύπος

- Ζώης Φάνης (28 Σεπτεμβρίου 2015), «Ψήφος» της DHL με αναβάθμιση των υποδομών στην Ελλάδα, ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ, <http://www.naftemporiki.gr> (20/11/2016).
- Φωτεινός Φ. (2 Ιουνίου 2014), Αποθηκευτικοί χώροι με συνοπτικές διαδικασίες, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, <http://www.enet.gr/> (7/5/2016).
- Αγγελετόπουλος (08/01/2002), Συνέντευξη ως Πρόεδρος του ελληνικού τμήματος του The International Society of Logistics, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ.
- Παπαβασίλειος Νικόλαος (10/08/2013), Επιχειρήσεις - Logistics και μάρκετινγκ σε εμπορικές επιχειρήσεις, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Πηγές Διαδίκτυου

- www.eesym.gr,
 - www.eel.gr/
 - www.logisticsmgmt.com/
 - www.euro2day.gr
 - www.tovima.gr
 - www.kefalaio.gr
 - www.capital.gr
 - www.logistics-management.gr/news
 - www.aixmi-news.gr
 - www.ypodomes.com/
 - www.taxheaven.gr
 - www.ppo.gr : άρθρο Νόμος για αποθηκευτικούς χώρους (Logistics)
 - www.epoxi.gr: διαδικτυακή εφημερίδα του Αγρινίου, Η Νέα Εποχή
 - www.reporter.gr, μελέτη της Hellastat A.E., 2008
 - www.komep.gr/2000-teyxos-4/
 - www.pireas2day.gr/uploads/limania070113.pdf
 - www.saas.gr
-

