

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ  
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ**

**«Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»**

**ΚΑΤΣΙΚΑ ΔΑΝΑΗ**

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

**Πειραιάς, Δεκέμβριος 2015**



**UNIVERSITY OF PIRAEUS  
DEPARTMENT OF ECONOMICS**



**MASTER PROGRAM IN  
ECONOMIC AND BUSINESS STRATEGY**

**“THE FREIGHT ROAD TRANSPORTS SECTOR  
IN GREECE”**

**By**

**KATSIKA DANAI**

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

**Piraeus, Greece, December 2015**



*Στην οικογένεια μου,*



## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Ευάγγελο Σαμπράκο, για την ενθάρρυνση και την καθοδήγησή του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Χωρίς την κατεύθυνσή του, αυτή η προσπάθεια δεν θα ήταν δυνατή.





## Περίληψη

Οι εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής ζωής καθώς και της παραγωγικής διαδικασίας κάθε χώρας, ενώ η ανάπτυξη τους είναι απαραίτητη για την επιτυχημένη διακίνηση των εμπορευμάτων. Ωστόσο, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνία όπως είναι οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η ηχορύπανση, τα τροχαία ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και διάφορα άλλα. Δημιουργούνται λοιπόν εκτός από περιβαλλοντικά προβλήματα μια σειρά από κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα. Παρ' όλα αυτά τις τελευταίες δεκαετίες, ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών έχει διαγράψει μια αξιόλογη ανάπτυξη, δίνοντας έμφαση στη μείωση των κοινωνικών επιπτώσεων, που δημιουργούνται από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με στόχο την περαιτέρω βιωσιμότητα και ανάπτυξη του κλάδου.

Ο βασικός σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να καταγραφεί και να αξιολογηθεί η υφιστάμενη κατάσταση του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα καθώς και να διερευνηθεί η εξέλιξη του τα επόμενα χρόνια.



## **Abstract**

Freight transports are an integral part of the economic life and the production process of each country around the world, while their development is necessary for the successful movement of goods. However, there is a significant impact on society due to the use of freight transport such as greenhouse gas emissions, noise pollution, traffic accidents, traffic jams and others. It is clear that besides the evident environmental problems, a series of social and economic problems are created. Nevertheless, in the last decades, the sector of road freight transport has had a remarkable development, with emphasis on reducing the social impact in order to improve the sustainability and the growth of the sector itself.

The main purpose of this thesis is to record and assess the current condition of the road freight transports sector in Greece and its likely development in the coming years.



## Περιεχόμενα

Περίληψη.....	ix
Abstract.....	xiii
Κατάλογος Πινάκων.....	xxiii
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	xxv
Εισαγωγή.....	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ιστορική Αναδρομή .....</b>	<b>3</b>
1.1 Ιστορική Αναδρομή των Μεταφορών.....	3
1.2 Ιστορική Αναδρομή του Εμπορίου.....	4
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χερσαίες Μεταφορές.....</b>	<b>7</b>
2.1 Οδικές Μεταφορές .....	7
2.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές .....	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Βασικοί Εμπλεκόμενοι κατά τη Μεταφορά Εμπορευμάτων.....</b>	<b>11</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Παράγοντες Επιλογής του Μέσου Μεταφοράς των Εμπορευμάτων.....</b>	<b>15</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Διεθνείς Εμπορικοί Όροι- Incoterms.....</b>	<b>19</b>
5.1 Διεθνείς εμπορικοί όροι Incoterms 2010 .....	19
5.1.1 Ο όρος Ex Works (EXW) - Αναχώρηση από το εργοστάσιο.....	23
5.1.2 Ο όρος Free Carrier (FCA) - Ελεύθερο στον μεταφορέα.....	24
5.1.3 Ο όρος Free Alongside Ship (FAS) - Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου.....	25
5.1.4 Ο όρος Free on Board (FOB )- Ελεύθερο επί του πλοίου....	25
5.1.5 Ο όρος Cost and Freight (CFR)- Αξία και ναύλος.....	26

5.1.6 Ο όρος Cost Insurance and Freight (CIF)- Αξία, ασφάλεια και ναύλος.....	28
5.1.7 Ο όρος Carriage Paid To (CPT)- Μεταφορά πληρωμένη μέχρι.....	29
5.1.8 Ο όρος Carriage Paid To (CIP) - Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη .....	29
5.1.9 Ο όρος Delivered At Terminal (DAT) - Παραδοτέο στο τερματικό.....	30
5.1.10 Ο όρος Delivered At Place (DAP) - Παραδοτέο στον τόπο προορισμού.....	31
5.1.11 Ο όρος Delivered Duty Paid (DDP) - Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος.....	32

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Πληροφόρηση & Νέες Τεχνολογίες στον Κλάδο των Μεταφορών.....35**

6.1 Πληροφόρηση.....	35
6.1.1 Πληροφοριακά Συστήματα στις Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές.....	36
6.2 Νέες Τεχνολογίες.....	38
6.2.1 Αυτόματος Εντοπισμός Κινούμενων Φορτίων.....	38
6.2.2 Αυτόματο Κλείσιμο Συμφωνιών Φορτίων.....	38

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Μεταφορές και Περιβάλλον.....39**

7.1 Οι Αρνητικές Επιδράσεις των Μεταφορών στο Κοινωνικό Σύνολο..	39
7.2 Συνδυασμένες Μεταφορές.....	43
7.3 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.....	45
7.4 Το Ευρωπαϊκό Έργο GIFT .....	46

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Υποδομή των Μεταφορών στην Ελλάδα.....49**

8.1 Το Οδικό Δίκτυο της Ελλάδας.....	49
--------------------------------------	----

8.2 Τα Φορτηγά Οχήματα της Ελλάδας .....	52
8.3 Το Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Ελλάδας.....	55
8.4 Τα Εμπορευματικά Κέντρα της Ελλάδας .....	58
8.5 Οι Τερματικοί Σταθμοί της Ελλάδας.....	59
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Νομικό Πλαίσιο των Εμπορευματικών Μεταφορών.....</b>	<b>61</b>
9.1 Νομοθεσία της Ε.Ε. για τις Μεταφορές .....	61
9.1.1 Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών.....	62
9.1.2 Η Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών.....	62
9.1.3 Οι Μεταφορές το 2050.....	63
9.1.4 Η Ευρωβινιέτα.....	65
9.2 Το Νομικό Πλαίσιο της Ελλάδας.....	66
9.2.1 Βασικοί Άξονες, Προβλέψεις και Αλλαγές του Νομοσχεδίου.....	66
9.2.2 Διασφαλίσεις του Νομοσχεδίου υπέρ του Δημοσίου Συμφέροντος .....	68
9.2.3 Επιμέρους Στοιχεία του Νομοσχεδίου.....	69
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Στατιστικά Στοιχεία των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα .....</b>	<b>71</b>
10.1 Εργαζόμενοι στον Κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....	71
10.2 Εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα.....	72
10.3 Τζίρος των Εταιριών που Δραστηριοποιούνται στον Κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....	72
10.4 Παράγοντες που επηρεάζουν τις Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές .....	73

10.4.1 Το Α.Ε.Π. της Χώρας.....	73
10.4.2 Η Βιομηχανική Παραγωγή της Χώρας .....	74
10.4.3 Οι Εισαγωγές και οι Εξαγωγές τις Χώρας .....	75
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.....</b>	<b>77</b>
11.1 Πλεονεκτήματα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.....	74
11.2 Μειονεκτήματα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.....	75
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: SWOT Ανάλυση του Κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....</b>	<b>79</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: PESTEL Ανάλυση του Κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....</b>	<b>85</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: Μοντέλο των Πέντε Δυνάμεων του Porter για τον Κλάδο των Εμπορευματικών Οδικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....</b>	<b>91</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15: Πρόβλεψη Ρυθμού Ανάπτυξης του Κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....</b>	<b>97</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>105</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....</b>	<b>117</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....</b>	<b>131</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>133</b>







## Κατάλογος Πινάκων

<b>Αριθμός Πίνακα</b>	<b>Τίτλος Πίνακα</b>	<b>Σελίδα</b>
<b>Πίνακας 4.1</b>	Κατάταξη των μέσων μεταφοράς σε διάφορες κατηγορίες	17
<b>Πίνακας 5.1</b>	Ταξινόμηση των όρων Incoterms με βάση τον αυξανόμενο βαθμό υποχρεώσεων του πωλητή	21
<b>Πίνακας 5.2</b>	Ταξινόμηση των όρων Incoterms ανά μεταφορικό μέσο	22
<b>Πίνακας 5.3</b>	Κατανομή των εξόδων ανάλογα με το διαπραγματευόμενο Incoterm στη σύμβαση	22
<b>Πίνακας 5.4</b>	Ο όρος Ex Works (EXW)	23
<b>Πίνακας 5.5</b>	Ο όρος Free Carrier (FCA)	24
<b>Πίνακας 5.6</b>	Ο όρος Free Alongside Ship (FAS)	25
<b>Πίνακας 5.7</b>	Ο όρος Free on Board (FOB)	26
<b>Πίνακας 5.8</b>	Ο όρος Cost and Freight (CFR)	27
<b>Πίνακας 5.9</b>	Ο όρος Cost Insurance and Freight (CIF)	28
<b>Πίνακας 5.10</b>	Ο όρος Carriage Paid To (CPT)	29
<b>Πίνακας 5.11</b>	Ο όρος Carriage Paid To (CIP)	30
<b>Πίνακας 5.12</b>	Ο όρος Delivered at Terminal (DAT)	31
<b>Πίνακας 5.13</b>	Ο όρος Delivered at Place (DAP)	32
<b>Πίνακας 5.14</b>	Ο όρος Delivered Duty Paid (DDP)	32
<b>Πίνακας 7.1</b>	Road Accidents	40
<b>Πίνακας 8.1</b>	Μήκος αυτοκινητόδρομων στις χώρες της Ε.Ε. των 28	50
<b>Πίνακας 8.2</b>	Μήκος του οδικού δικτύου στις χώρες της Ε.Ε. των 28	51
<b>Πίνακας 8.3</b>	Stock of Registered Goods Vehicles	52
<b>Πίνακας 8.4</b>	New Vehicle Registrations	54

<b>Πίνακας 8.5</b>	Length of Lines in Use	56
<b>Πίνακας 8.6</b>	Stock of Vehicles: Locomotives & Railcars	57
<b>Πίνακας 10.1</b>	Growth in GDP and Industrial Production compared to last years	76
<b>Πίνακας 15.1</b>	Πρόβλεψη τονοχλιομέτρων ως προς το ΑΕΠ της Ελλάδας	101

## Κατάλογος Διαγραμμάτων

Αριθμός Διαγράμματος	Τίτλος Διαγράμματος	Σελίδα
<b>Διάγραμμα 2.1</b>	Ποσοστό ανά μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα	8
<b>Διάγραμμα 2.2</b>	Όγκος εμπορευματικών μεταφορών ανά μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα	9
<b>Διάγραμμα 3.1</b>	Supply chain integration	13
<b>Διάγραμμα 4.1</b>	Διαγραμματική απεικόνιση του μέσου χρόνου παράδοσης των εμπορευμάτων σε σχέση με την απόσταση	15
<b>Διάγραμμα 7.1</b>	Greenhouse Gas Emissions from Transport by Mode	41
<b>Διάγραμμα 7.2</b>	CO2 Emissions from Transport by Mode	42
<b>Διάγραμμα 7.3</b>	Final energy consumption	43
<b>Διάγραμμα 7.4</b>	Διαγραμματική απεικόνιση της σχέσης του μεταφορικού κόστους με την απόσταση	44
<b>Διάγραμμα 8.1</b>	Μήκος αυτοκινητόδρομου στην Ελλάδα	49
<b>Διάγραμμα 8.2</b>	Πλήθος φορτηγών οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα	53
<b>Διάγραμμα 8.3</b>	Χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών στην Ελλάδα	55
<b>Διάγραμμα 8.4</b>	Πλήθος αμαξοστοιχιών και μηχανών έλξης στην Ελλάδα	58
<b>Διάγραμμα 10.1</b>	Employment in freight road transports in Greece in 1000	71
<b>Διάγραμμα 10.2</b>	Number of enterprises in freight road transports in Greece	72
<b>Διάγραμμα 10.3</b>	Turnover of enterprises in freight road transports in Greece in million euro	73
<b>Διάγραμμα 10.4</b>	Δείκτης βιομηχανικής παραγωγής	74
<b>Διάγραμμα 10.5</b>	Εισαγωγές και Εξαγωγές Ελλάδας	75

<b>Διάγραμμα 15.1</b>	EU 28 performance by mode for freight transport	97
<b>Διάγραμμα 15.2</b>	Transport Growth EU 28	98
<b>Διάγραμμα 15.3</b>	GDP vs Greek Tonne-kilometers	99
<b>Διάγραμμα 15.4</b>	Greek Billion Tonne-kilometers	100
<b>Διάγραμμα 15.5</b>	Greek Billion Tonne-kilometers over Greek GDP	100

## Εισαγωγή

Μεταφορές ονομάζονται οι μετακινήσεις εμπορευμάτων ή/και επιβατών από ένα σημείο Α σε ένα διαφορετικό σημείο Β. Συνήθως η μετακίνηση αυτή των εμπορευμάτων ή/και των επιβατών γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται αντίστοιχα κόμιστρο/ναύλος ή εισιτήριο. Συνεπώς, οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις οι οποίες παράγουν οικονομική χρησιμότητα. Ο παλαιότερος διεθνής όρος transportation έχει σήμερα αντικατασταθεί με τον βραχύτερο όρο transport, τον οποίο χρησιμοποιούν και οι κοινωνιολόγοι με την ευρύτερη σημασία της μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών γενικά στο χώρο με επικεντρωμένο το ενδιαφέρον στα μέσα "πολλαπλής φοράς" καθώς και στα προσωπικά μέσα μετακίνησης, θεωρούμενα ως βασικοί δημιουργοί του συστήματος διακίνησης αγαθών μέσα στις κοινότητες, τις κοινωνίες και μεταξύ αυτών.

Οι μεταφορές ακόμα αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής ζωής καθώς και της παραγωγικής διαδικασίας κάθε χώρας. Αυτό συμβαίνει γιατί λαμβάνουν μέρος στην παραγωγική διαδικασία, τόσο κατά τη διαδικασία παραγωγής ενός προϊόντος όσο και κατά τη διανομή αυτού του προϊόντος στις αγορές με τελικό σκοπό την πώληση του.

Είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε, ότι οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο για την επίτευξη ενός σκοπού, αφού χωρίς αυτές δεν είναι εφικτό να λειτουργήσει καθόλου η αλυσίδα της παραγωγικής διαδικασίας. Αποτελούν δηλαδή, ένα απαραίτητο μέσο για την εξυπηρέτηση των υπόλοιπων κλάδων της οικονομίας όπως της γεωργίας, της βιομηχανίας κτλ.

Παράλληλα, οι μεταφορές και η οικονομική ανάπτυξη είναι δύο έννοιες αλληλένδετες και αλληλεξαρτώμενες. Από τη μια πλευρά ένα αποδοτικό σύστημα μεταφορών δεν εγγυάται την οικονομική ανάπτυξη, μπορεί όμως να συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που να την ενθαρρύνει. Ενώ από την άλλη πλευρά, η οικονομική ανάπτυξη μπορεί να δημιουργήσει μεγάλη ανάγκη για νέες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών. Οι μεταφορές κατέχουν δεσπόζουσα θέση στη ζωή μας, καθώς καλούνται να προσφέρουν αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες, οι οποίες θα στηρίζουν τις εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευμάτων, συμβάλλοντας αποφασιστικά στη συνολική ανταγωνιστικότητα των προϊόντων των εταιριών τόσο στην εθνική όσο και στη διεθνή αγορά. Είναι λοιπόν ιδιαίτερα εμφανής η τεράστια σημασία των μεταφορών στη σύγχρονη και όχι μόνο εποχή.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα. **Ο τρόπος διεξαγωγής αυτής της ανάλυσης είναι με τη χρήση στατιστικών στοιχείων και δεδομένων από διάφορες έγκυρες πηγές, κυρίως από τη Eurostat και την Ελληνική Στατιστική Αρχή, καθώς και με τη χρήση ήδη δημοσιευμένων στοιχείων από διαφορετικές εκδόσεις όπως το Statistical Pocketbook. Πρόκειται δηλαδή για μία δευτερεύουσα ανάλυση ήδη δημοσιευμένων στοιχείων.**

Στη συνέχεια, γίνεται μια περαιτέρω ανάλυση του κλάδου με τη χρήση των μεθόδων S.W.O.T., P.E.S.T. και P'S of Porter καθώς και μια προσωπική πρόβλεψη της εξέλιξης του κλάδου για τα επόμενα χρόνια.

Τέλος, καταλήγω σε διάφορα ενδιαφέροντα συμπεράσματα που προκύπτουν τόσο από τις παραπάνω αναλύσεις που έχω διεξάγει όσο και από την προσωπική μου πείρα ως εργαζόμενη στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα τα τελευταία τέσσερα χρόνια.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ιστορική Αναδρομή

## 1.1 Ιστορική Αναδρομή των Μεταφορών

Η ιστορία των μεταφορών είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Ο πρωτόγονος άνθρωπος μετακινούνταν βαδίζοντας σε αναζήτηση τροφής ή από περιέργεια ώστε να γνωρίσει το περιβάλλον του ή ακόμα και για την προστασία του από τους διάφορους φυσικούς κινδύνους. Γρήγορα όμως κατάλαβε ότι οι φυσικές του αντοχές, ώστε να διανύει μεγάλες αποστάσεις, ήταν περιορισμένες και πολύ περισσότερο περιορισμένη ήταν η ικανότητά του να μεταφέρει βάρη σε σημαντικές αποστάσεις. Οι αδυναμίες αυτές οδήγησαν τον πρωτόγονο άνθρωπο στην αναζήτηση διαφόρων μέσων μεταφοράς τόσο για τον ίδιο όσο και για τα αγαθά που παρήγαγε.

Στα πρώτα χρόνια της ανθρώπινης κοινωνίας οι μεταφορές αγαθών αποτελούσαν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής του ανθρώπου. Συγκεκριμένα, μετά την έναρξη της δημιουργίας αποικιών εμφανίστηκαν και οι πρώτες μορφές «Διεθνών Μεταφορών» καθώς οι αποικίες εξαρτώνταν άμεσα από τις μητροπόλεις και είχαν μεγάλη ανάγκη παροχής αγαθών μέχρι να γίνουν αυτάρκειες. Αρχικά, οι μεταφορές γινόντουσαν κυρίως οδικά με τη χρήση ζώων όπως άλογα και γαϊδούρια, μέχρι την ιστορική στιγμή της ανακάλυψης του τροχού, ο οποίος αρχικά χρησιμοποιήθηκε για τη δημιουργία καροτσιών αλλά και αμαξών. Σημαντικό ρόλο έπαιζαν παράλληλα και οι θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες, ιδιαίτερα μετά την ανακάλυψη του πανιού και την κατασκευή των πρώτων ιστιοφόρων, γινόντουσαν σε συνδυασμό με τις χερσαίες μεταφορές. Παρατηρούμε λοιπόν και την πρώτη μορφή «Συνδυασμένων Μεταφορών». Καθώς η τεχνολογία αναπτυσσόταν οι μεταφορές επηρεάζονταν άμεσα αφού οι νέες τεχνολογικές ανακαλύψεις είχαν άμεσες εφαρμογές στα περισσότερα μέσα με τα οποία γινόταν το εμπόριο των αγαθών.

Με την πάροδο των αιώνων υπήρχε μια συνεχής βελτίωση όσον αφορά τις μεταφορές, η μεγαλύτερη όμως έγινε στις αρχές του 19ου αιώνα, όταν η ανακάλυψη της ατμομηχανής εφαρμόστηκε στη ναυπηγική, με αποτέλεσμα την κατασκευή των ατμόπλοιων. Παράλληλα, άμεσο αντίκτυπο στις χερσαίες μεταφορές είχε η ατμομηχανή καθώς κατασκευάστηκαν τρένα με μηχανές ατμού που διεκπεραιώναν σημαντικό μέρος των μεταφορών σε αρκετά μικρότερο χρόνο. Η ανακάλυψη της μηχανής εσωτερικής καύσης στα τέλη του 19ου αιώνα και η εφαρμογή της στα μέσα μεταφοράς τον 20ο αιώνα κάνει τις χερσαίες μεταφορές ακόμα πιο σύγχρονες, γρήγορες και αξιόπιστες, καθώς την εμφάνιση του κάνει ένα νέο μέσο μεταφοράς, το αυτοκίνητο. Κατά τη διάρκεια αλλά και μετά την μεσολάβηση των δύο παγκοσμίων πολέμων η τεχνολογία που χρησιμοποιήθηκε εκεί άρχισε να χρησιμοποιείται και στις μεταφορές. Μεγάλα φορτηγά χρησιμοποιούνταν για να μεταφέρουν αγαθά, ενώ εμφανίζονται και τα αεροπλάνα που λόγω της ταχύτητάς τους αναλαμβάνουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές.

Όλα λοιπόν τα μέσα μεταφοράς φτάνουν στη σύγχρονη τους μορφή χρησιμοποιώντας την πιο πρόσφατη τεχνολογία κάθε εποχής. Τα τρένα είτε

χρησιμοποιούν κινητήρες εσωτερικής καύσης, είτε είναι ηλεκτροκίνητα. Τα αεροπλάνα με την χρήση κινητήρων τεχνολογίας “Jet” καταρρίπτουν την ταχύτητα του ήχου και κάνουν την παροχή αγαθών από τη μια άκρη του κόσμου στην άλλη άμεση. Στις θαλάσσιες μεταφορές, κατασκευάζονται ειδικά πλοία για να μεταφέρουν μόνο αγαθά, χρησιμοποιώντας κινητήρες εσωτερικής καύσης.

Από την παραπάνω σύντομη ιστορική αναδρομή γίνεται άμεσα αντιληπτή η συνεχής τεχνολογική ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς, που πηγάζει κατά μεγάλο βαθμό από την εξέλιξη των αναγκών του ανθρώπου.

## **1.2 Ιστορική Αναδρομή του Εμπορίου**

Το χερσαίο εμπόριο αναπτύχθηκε και άνθησε τα αρχαία χρόνια με βάση τη γεωργία και την κτηνοτροφία, καθώς επιτέλεσε τον πρωταρχικό τρόπο επιβίωσης και οικονομικής ανάπτυξης των τότε κρατών. Με την πάροδο του χρόνου η χερσαία διακίνηση των αγαθών είτε προς πώληση είτε προς ανταλλαγή διεξαγόταν με ιπήλατες άμαξες και στη συνέχεια με τροχοφόρα οχήματα. Παράλληλα, το πλοίο αποτέλεσε το πρωταρχικό στοιχείο της θαλάσσιας αποστολής προσώπων και εμπορευμάτων, αλλά και το βασικό μέσο προώθησης της επικοινωνίας και των συναλλαγών σε διεθνές επίπεδο. Ακολούθως, αναπτύχθηκαν και εμπορικές συνεργασίες για τον συνδυασμό της χερσαίας με τη θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων, αρχικά σε χώρες της Μεσογείου.

Η ιστορία του εμπορίου ξεκίνησε από την καλλιέργεια μπαχαρικών, ένα από τα αρχαιότερα αγαθά που διακινήθηκαν. Η διακίνηση των μπαχαρικών ήταν σημαντική καθώς το κόστος και η θεραπευτική τους ικανότητα ήταν ιδιαίτερα σημαντική. Ολόκληρες εμπορικές οδοί ανοίχτηκαν για τη μεταφορά των μπαχαρικών από την Ασία προς την Ευρώπη. Το 2000 π.Χ. η Αραβία υπήρξε ένα τεράστιο κέντρο διακίνησης μπαχαρικών και οι Άραβες έμποροι απέκρυπταν την πηγή παραγωγής τους. Ενώ, η Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας έγινε διεθνές εμπορικό κέντρο μπαχαρικών, δεχόμενη τα μπαχαρικά από την Ινδία, που στη συνέχεια προωθούνταν στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Η δυναμική παρουσία των Περσών στο παγκόσμιο γίνεσθαι στο τέλος του π.Χ. αιώνα, εξασφάλισε την κυριαρχία τους προς τις πύλες του νοτίου θαλασσίου εμπορίου πάνω και έξω από τους βορειότερους διαδρόμους της Ασίας, μονοπωλώντας έτσι τις συναλλαγές με τους Κινέζους προς την Ανατολή. Όμως στο Αιγαίο και στη Μαύρη Θάλασσα, η ελληνική παρουσία στάθηκε εμπόδιο στην περσική παγκοσμιοποίηση του εμπορίου. Έτσι, δρομολογήθηκαν για πολλές δεκαετίες οι περσικές επιθέσεις κατά της Ελλάδας για τον έλεγχο χερσαίων και θαλάσσιων διαδρόμων προς τις δυτικότερες χώρες, από τις οποίες ο ελληνικός κόσμος αντλούσε πολύτιμες πρώτες ύλες και διέθετε τα δικά του μεταποιημένα προϊόντα.

Σημείο αναφοράς της ιστορίας του εμπορίου αποτέλεσε η εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου, το 334 π.Χ., στην οποία διαμορφώθηκαν ευνοϊκές οικονομικές συνθήκες από την επιτυχημένη εκστρατεία του κατά της Περσικής

αυτοκρατορίας και μέσω των διακηρύξεων και της εφαρμοσμένης πολιτικής διοίκησης του παγκοσμιοποιημένου κράτους του. Αξιόλογο σημείο στο έργο του επιτέλεσε η εισαγωγή και εξασφάλιση συστήματος ελεύθερης οικονομίας και διεθνοποιημένου εμπορίου με τη βοήθεια των θαλάσσιων και χερσαίων συγκοινωνιών και επικοινωνιών. Η ελευθερία του εμπορίου, η εξασφάλιση των δρόμων του εμπορίου, η εκτέλεση τεχνικών έργων, η δυνατότητα χρησιμοποίησης της ελληνικής γλώσσας και η χρήση ενός νομίσματος συνέβαλαν στην ανάπτυξη της τότε διεθνούς οικονομίας σε καθεστώς ισοτιμίας και ειρηνικής συνύπαρξης. Στην περίπτωση της πολυδιάστατης παγκοσμιοποίησης του κράτους του Μεγάλου Αλεξάνδρου, για πρώτη φορά στην ιστορία της ανθρωπότητας ένα πολιτισμένο έθνος, οι Έλληνες, κατάκτησαν και αναβάθμισαν υποδεέστερους οικονομικά, πολιτικά και πολιτιστικά λαούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι δρόμοι του χθεςινού μεταξιού και του σημερινού πετρελαίου στους οποίους περπάτησαν και περπατούν ακόμη οι Έλληνες, δύομισι χιλιάδες χρόνια τουλάχιστον, πριν και μετά το Μεγάλο Αλέξανδρο.

Αρκετούς αιώνες αργότερα και πιο συγκεκριμένα, γύρω στο 10 αιώνα μ.Χ. η Βενετία έγινε κέντρο εμπορίου και διακίνησης αγαθών. Στα τέλη του αιώνα οι Ευρωπαίοι προσπάθησαν να σπάσουν το μονοπώλιο της Βενετίας και να ανοίξουν νέους δρόμους προς τις χώρες παραγωγής μπαχαρικών. Οι Πορτογάλοι θαλασσοπόροι έφεραν μπαχαρικά από την Ινδία περνώντας το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Το γεγονός της παράκαμψης των μουσουλμανικών χωρών δημιούργησε νέα δυναμική, που οδήγησε στην ανακάλυψη νέων χωρών και δημιούργησε τεράστια εμπορική κίνηση μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής. Αργότερα με σημαντικό υπόβαθρο την ανάπτυξη της τεχνολογίας και της οικονομίας ναυπηγήθηκαν καινούργια καράβια με ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τη μεταφορά ανθρώπων και υλικών αγαθών πάσης φύσεως.

Σήμερα, οι Ευρωπαίοι μετακινούνται ευκολότερα από ποτέ και τα εμπορεύματα φθάνουν ταχύτατα και αποτελεσματικά από τον παραγωγό στον καταναλωτή, ακόμη κι όταν κάποιος από τους δύο βρίσκεται σε διαφορετική χώρα. Η Ε.Ε. έδωσε μεγάλη ώθηση στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών με το άνοιγμα των εθνικών αγορών και την άρση των φυσικών και τεχνικών φραγμών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών με μειωμένο κόστος έχει πρωταρχικό ρόλο στη χρήση στρατηγικών μείωσης του κόστους και αύξησης της αποδοτικότητας των εμπορικών πλοίων, καθώς και στις επιχειρήσεις που διακινούν εμπορευματοκιβώτια μέσω της θαλάσσιας οδού, όπου η ποιότητα της υπηρεσίας είναι συχνά το επίκεντρο του ανταγωνισμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί σήμερα η σύμβαση παραχώρησης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) προς την Κινεζική εταιρία COSCO, η οποία υπογράφηκε πρόσφατα, το 2009, μεταξύ Ελλάδας και Κίνας. Η συνεργασία αυτή στοχεύει να αξιοποιήσει τον εμπορικό λιμένα του Πειραιά ως δίκτυο λιμένων και πλοίων ανθίζοντας έτσι το εμπόριο από την Άπω Ανατολή στην Ευρώπη και αντίστροφα.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χερσαίες Μεταφορές**

Χερσαίες μεταφορές ονομάζονται οι μεταφορές που αφορούν τη μετακίνηση εμπορευμάτων ή/και επιβατών μέσω επίγειων μεταφορικών μέσων, δηλαδή τρένων ή φορτηγών οχημάτων. Είναι συνήθως πιο φθηνές αλλά και πιο αργές από τα υπόλοιπα είδη μεταφορών (θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές) και χωρίζονται στις οδικές και στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

### **2.1 Οδικές Μεταφορές**

Οι οδικές μεταφορές αφορούν τόσο τη μεταφορά έτοιμων ή σχεδόν έτοιμων εμπορευμάτων, τα οποία προορίζονται για παράδοση στον τελικό παραλήπτη, με φορτηγά οχήματα όσο και τη μεταφορά επιβατών με διάφορα μέσα μεταφοράς όπως λεωφορεία, ΚΤΕΛ, αυτοκίνητα κ.τ.λ.. Για το λόγο αυτό χωρίζονται σε δυο κατηγορίες, τις εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες αναφέρονται στη μεταφορά εμπορευμάτων και τις επιβατικές μεταφορές, οι οποίες αναφέρονται στη μεταφορά επιβατών.

Στο σημείο αυτό αξίζει ν' αναφέρουμε, ότι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές χωρίζονται ακόμα, σε εθνικές και διεθνείς μεταφορές. Οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναφέρονται στις μεταφορές εμπορευμάτων εντός των συνόρων μιας χώρας π.χ. της Ελλάδας, με τη χρήση Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, ενώ οι διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές αναφέρονται στις μεταφορές εμπορευμάτων από μια χώρα σε μια άλλη χώρα π.χ. από την Ελλάδα στην Ιταλία και ανάποδα, με τη χρήση Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους.

Από το παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε ότι οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα κατέχουν το 98% των χερσαίων μεταφορών, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές κατέχουν μόλις το 2% των χερσαίων μεταφορών. Τα ποσοστά αυτά αποτελούν βασική απόδειξη ότι την τελευταία δεκαετία, δεν έχει επιτευχθεί η επιθυμητή στροφή από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, όπως ορίζουν οι νέες πολιτικές της Ε.Ε..

Καταλαβαίνουμε λοιπόν πως οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα όχι μόνο δεν μειώνονται αλλά αντίθετα συνεχώς αυξάνονται και ταυτόχρονα αποτελούν την κυρίαρχη μορφή χερσαίων μεταφορών στη χώρα.



**Διάγραμμα 2.1**

**Ποσοστό ανά μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα**

**Eurostat 2015**

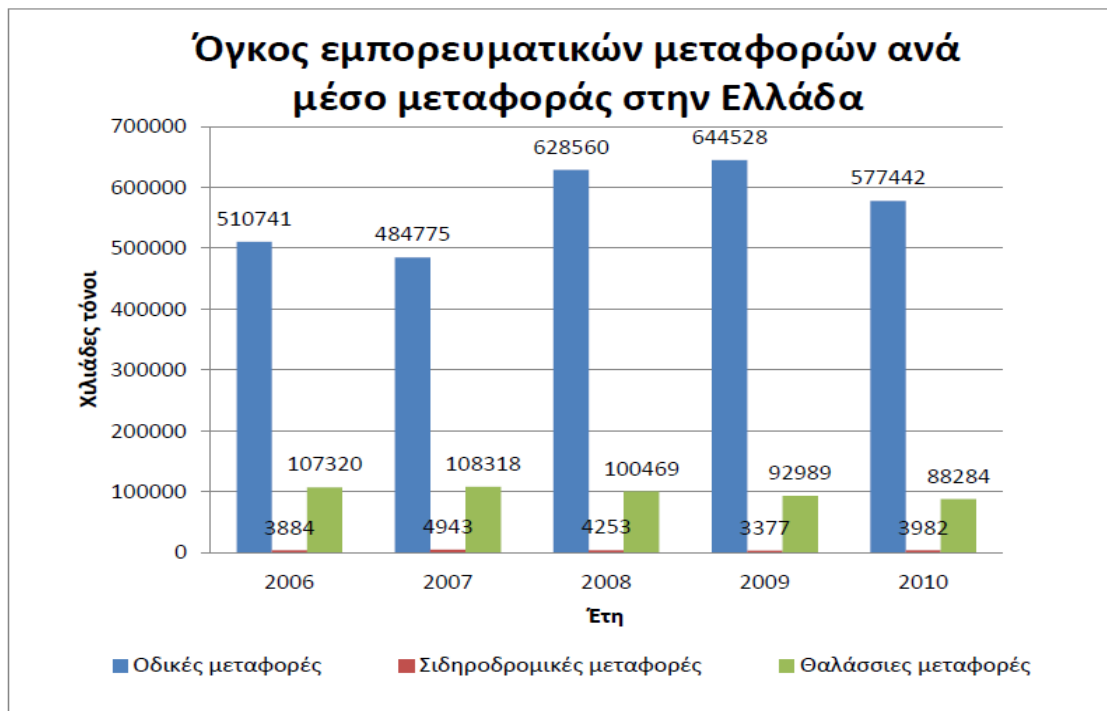
## 2.2 Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά πρώτων υλών όπως μεταλλεύματα, για προϊόντα χαμηλής αξίας όπως τρόφιμα καθώς και για τη μεταφορά επιβατών. Το βασικό πρόβλημα αυτού του είδους μεταφορών είναι πως ένα μεγάλο κομμάτι του μέσου χρόνου μεταφοράς των εμπορευμάτων καταναλώνεται στη φόρτωση και στην εκφόρτωση τους, στη μεταφορά των εμπορευμάτων από τον ένα σταθμό εκφόρτωσης σε έναν άλλο σταθμό, καθώς επίσης και στη συναρμολόγηση των βαγονιών του τραίνου.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές χωρίζονται σε αυτές οι οποίες πραγματοποιούνται από δημόσιους φορείς π.χ. Ο.Σ.Ε., σε αυτές οι οποίες πραγματοποιούνται από εταιρίες που έχουν βαγόνια στην κατοχή τους, τα οποία και ενοικιάζουν στους ενδιαφερόμενους πελάτες και τέλος, σε αυτές οι οποίες πραγματοποιούνται από εταιρίες που έχουν ιδιόκτητα βαγόνια τα οποία εξυπηρετούν μόνο τις ανάγκες της ίδιας της εταιρίας π.χ. FedEx.

Όπως βλέπουμε στο παρακάτω διάγραμμα παρά το μεγάλο μέγεθος και την κυριαρχία τους στην ελληνική αγορά, οι οδικές μεταφορές επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική κρίση που μαστίζει τη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Ενώ

όπως ήταν αναμενόμενο δεν παρέμειναν ανεπηρέαστες και οι θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες είχαν επίσης πτωτική τάση. Αντίθετα, οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρά την αρχική τους πτώση κατάφεραν να ανακάμψουν με την πάροδο των χρόνων.



**Διάγραμμα 2.2**

**Όγκος εμπορευματικών μεταφορών ανά μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα**

**Eurostat 2015**





## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Βασικοί Εμπλεκόμενοι κατά τη Μεταφορά Εμπορευμάτων**

Οι βασικοί εμπλεκόμενοι κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων περιγράφονται αναλυτικά στο παρόν κεφάλαιο.

### **Οι Μεταφορείς - Drayage Operators**

Οι μεταφορείς είναι υπεύθυνοι για τη μεταφορά των εμπορευμάτων από τον αποστολέα στον παραλήπτη. Οι βασικές τους αρμοδιότητες είναι, να παρέχουν ένα άδειο ρυμουλκούμενο όχημα ή εμπορευματοκιβώτιο στον αποστολέα και να αναλάβουν τη μεταφορά του γεμάτου ρυμουλκούμενο οχήματος ή εμπορευματοκιβωτίου από τον αποστολέα, προς τον παραλήπτη. Μετά την παράδοση του γεμάτου φορτίου στον παραλήπτη, ο μεταφορέας παραλαμβάνει ένα άδειο ρυμουλκούμενο όχημα ή εμπορευματοκιβώτιο, το οποίο επιστρέφει πίσω στην έδρα της μεταφορικής εταιρίας. Κατά τη μεταφορά των εμπορευμάτων υπάρχουν δύο επιλογές σε σχέση με τον διαχωρισμό του ελκυστήρα και του ρυμουλκούμενου. Η μία περίπτωση είναι ο ελκυστήρας να μείνει μαζί με το ρυμουλκούμενο “Stay-With”, όπου ο οδηγός του φορτηγού παραμένει κατά τη διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης, ενώ στη δεύτερη περίπτωση ο ελκυστήρας, δεν μένει μαζί με το ρυμουλκούμενο “Drop and Pick”, οπότε ο ελκυστήρας και ο οδηγός κατά τη διαδικασία της φόρτωσης και της εκφόρτωσης, μπορούν να εκτελούν άλλες δραστηριότητες.

### **Οι Φορείς Εκμετάλλευσης των Τερματικών Σταθμών - Terminal Operators**

Οι φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών έχουν την ευθύνη για τη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων από φορτηγό σε τρένο ή από τρένο σε φορτηγό ή από φορτηγό σε φορτηγό. Η μεταφόρτωση αυτή των εμπορευμάτων απαιτεί ειδικό εξοπλισμό και κατάλληλες υποδομές για κάθε διαφορετικό μέσο μεταφοράς, τον οποίο οι φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών είναι υποχρεωμένοι να διαθέτουν. Επίσης, το είδος του εμπορεύματος παίζει σημαντικό ρόλο στην διαδικασία μεταφόρτωσης. Αυτό πολλές φορές δημιουργεί την ανάγκη οι τερματικοί σταθμοί να είναι εξοπλισμένοι με κάποιες εξειδικευμένες υποδομές π.χ. δεξαμενές αποθήκευσης, ψυκτικές αποθήκες, ή απλά χώρο αποθήκευσης για εμπορευματοκιβώτια. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών έχουν σαν βασική αρμοδιότητα την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών και των εργαλείων των τερματικών σταθμών.

### **Οι Φορείς Εκμετάλλευσης του Δικτύου Μεταφορών - Network Operators**

Οι φορείς εκμετάλλευσης του δικτύου μεταφορών σχετίζονται με την υποδομή, τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών. Οι βασικές αρμοδιότητες τους είναι το είδος των υπηρεσιών που θα προσφέρει το δίκτυο, η συχνότητα των δρομολογίων, καθώς και το μήκος της αμαξοστοιχίας που θα διατρέχει το εν λόγω δίκτυο.

### **Οι Διαμεταφορείς - Freight Forwarders**

Οι διαμεταφορείς είναι οι χρήστες της υποδομής και είναι αυτοί που συνήθως επιλέγουν τον τρόπο αποστολής των εμπορευμάτων. Ο ρόλος τους είναι να οργανώνουν και να διαχειρίζονται όλους τους φορείς που υπάρχουν κατά μήκος του κλάδου των μεταφορών, έχοντας πάντα ως στόχο να αυξήσουν τη συνολική αποδοτικότητα των μεταφορικών υπηρεσιών. Επίσης, είναι αναγκαίο να δημιουργούν συνέργειες, οι οποίες προσδίδουν προστιθέμενη αξία στη συνολική απόδοση και ταυτόχρονα εξαλείφουν τα εμπόδια, τα οποία μειώνουν την απόδοση των μεταφορικών υπηρεσιών.

### **Οι Μεταφορικές Εταιρίες - Freight Carriers**

Οι μεταφορικές εταιρίες είναι υπεύθυνες για την μεταφορά των εμπορευμάτων είτε στο εσωτερικό μιας χώρας, είτε στο εξωτερικό. Οι μεταφορές μπορούν να πραγματοποιηθούν με φορτηγό, με πλοίο, με τρένο ή πιο σπάνια με αεροπλάνο. Ωστόσο, στην Ελλάδα λόγω του αυξημένου ποσοστού των οδικών μεταφορών, οι περισσότερες μεταφορικές εταιρίες προσφέρουν οδικές μεταφορές καθώς και κάποιες εταιρίες προφέρουν τη δυνατότητα για συνδυασμένες μεταφορές.

### **Οι Εταιρίες 3PL - Third-party Logistics Companies**

Οι εταιρίες 3PL παρέχουν υπηρεσίες logistics για ένα μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας ή ακόμα και για ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα, πράγμα το οποίο εξαρτάται κάθε φορά από τον βαθμό καθετοποίησης της εταιρίας. Ακόμα, οι πιο βασικές υπηρεσίες που παρέχουν είναι η αποθήκευση και η διαχείριση εμπορευμάτων τρίτων χωρίς ψύξη ή υπό ψύξη, η αποσυσκευασία, η ανασυσκευασία, η ετικετικοποίηση, η παλαιοποίηση, η διανομή, η λογισμική υποστήριξη καθώς και διάφορες άλλες υποστηρικτικές λειτουργίες.

### **Οι Εταιρίες 4PL – Fourth-party Logistics Companies**

Μια 4PL εταιρία είναι ένας σημαντικός κρίκος που έλειπε από την εφοδιαστική αλυσίδα, είναι η διατήρηση της επικοινωνίας μεταξύ των βιομηχανικών και των εμπορικών εταιριών με τους παρόχους υπηρεσιών logistics (3PL-Third Party Logistics). Έτσι αναδύεται η ανάγκη για έναν πάροχο που θα συγκεντρώνει και θα διαχειρίζεται τους πόρους, θα έχει τις ικανότητες και την τεχνολογική ανάπτυξη, ίδιες με αυτές των παρόχων βοηθητικών υπηρεσιών, με σκοπό να παρέχει μια ολοκληρωμένη λύση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

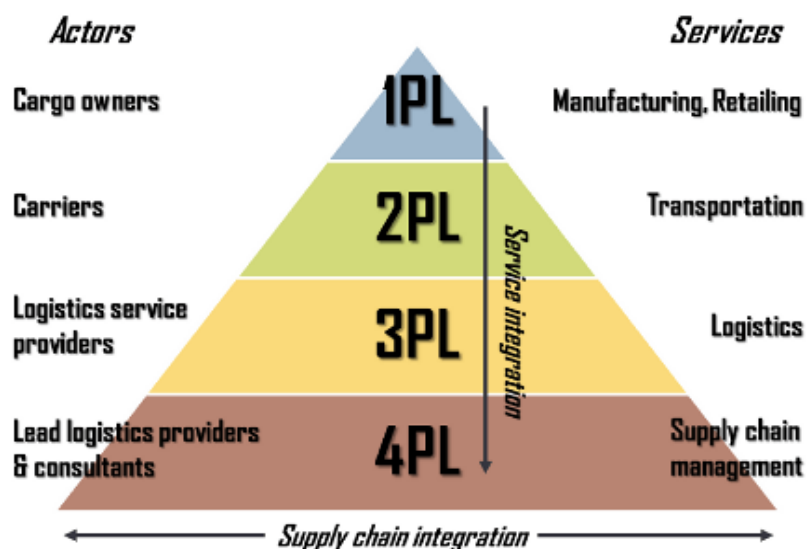
Ακόμα, οι υπηρεσίες που παρέχονται από μια εταιρία 4PL είναι οι εξής:

- Διαχείριση των αποθεμάτων.
- Διαπραγματεύσεις και συμφωνίες με τις 3PL εταιρίες.
- Διαχείριση συμβάσεων ναύλωσης μεταφορών.
- Υπηρεσίες Χρέωσης Μεταφορών.
- Προγραμματισμός συνεχούς βελτίωσης για την εξυπηρέτηση πελατών.

- Διαχείριση και συντονισμός των υπηρεσιών logistics.
- Διαχείριση Κινδύνου και Ασφάλισης.
- Διαχείριση Ταμειακών Ροών.
- Παροχή ολοκληρωμένων λύσεων με τη χρήση της κατάλληλης τεχνολογίας (IT Solutions).

Λίγες δεκαετίες πριν, όταν εμφανίστηκε ο όρος 3PL πολλοί έσπευσαν να θεωρήσουν ότι το όλο εγχείρημα δεν θα είχε ουσιαστική επιτυχία. Αυτό βασιζόταν τόσο στο γεγονός ότι η έννοια δεν ήταν ξεκάθαρη αλλά όσο ότι οι εμπορικές επιχειρήσεις δεν είχαν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν επαρκώς σε μία τέτοια συνεργασία, λόγω έλλειψης εμπειρίας αλλά και εμπιστοσύνης. Με το πέρασμα των χρόνων, αποδείχθηκε ότι το εγχείρημα όχι μόνο πέτυχε αλλά πλέον οι 3PL εταιρίες θεωρούνται αναπόσπαστο κομμάτι της όλης διαδικασίας διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Κάτι ανάλογο γίνεται σήμερα και στην αγορά των 4PL. Αν και η συγκεκριμένη διαδικασία δεν είναι ακόμα στο επιθυμητό επίπεδο, τουλάχιστον όσον αφορά την Ελλάδα, υπάρχουν όλες οι προοπτικές για επιτυχία.

Το δυνατό σημείο των 4PL εταιριών είναι ο πλήρης προσανατολισμός τους προς τον πελάτη αλλά και τις ανάγκες του κάθε πελάτη ξεχωριστά. Όταν μια εταιρία αποφασίσει να καταρτίσει ένα πλάνο εξωτερικής ανάθεσης του έργου της διαχείρισης της εφοδιαστικής της αλυσίδας, θα έβρισκε ιδανική τη λύση να της κάνει όλη τη δουλειά κάποια άλλη εταιρία για λογαριασμό της. Η αναγκαιότητα για στρατηγικές λύσεις και κάλυψη των αναγκών τους, σε συνδυασμό με τα πιθανά προβλήματα που ήδη αντιμετωπίζουν με τις 3PL που συνεργάζονται τους οδηγεί στην ανάγκη για έναν «υπερσυνεργάτη» που θα έχει την ευθύνη όλου του συντονισμού.



**Διάγραμμα 3.1**

**Supply chain integration**



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Παράγοντες Επιλογής του Μέσου Μεταφοράς των Εμπορευμάτων

Οι πιο σημαντικοί παράγοντες, που επηρεάζουν την επιλογή του μέσου μεταφοράς, περιγράφονται αναλυτικά στο παρόν κεφάλαιο.

### Το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων περιλαμβάνει κυρίως τα έξοδα του μεταφορέα (την κατανάλωση του καυσίμου, το κόστος κτήσης των φορτηγών οχημάτων, τα ανταλλακτικά, το service κτλ. ), τις χρεώσεις στους τερματικούς σταθμούς (terminals), τις χρεώσεις για πρόσθετες υπηρεσίες όπως η φύλαξη ή χρήση μηχανημάτων για ξεφόρτωμα καθώς και διάφορα άλλα έξοδα όπως η ασφάλεια κατά τη μεταφορά, τα επιπλέον έξοδα για την παράδοση των εμπορευμάτων σε χώρο του πελάτη, η συσκευασία προϊόντων κτλ., όταν η μεταφορά γίνεται από τρίτους.

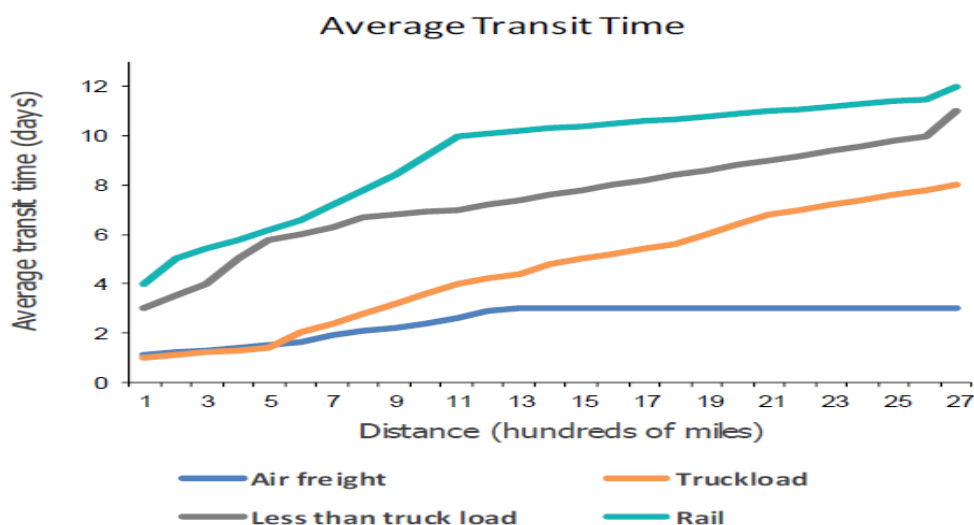
Ενώ αξίζει να αναφέρουμε ότι το κόστος μεταφοράς ποικίλει ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, οι πιο κοστοβόρες είναι οι αεροπορικές μεταφορές ακολουθούν οι οδικές μεταφορές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές, οι μεταφορές μέσω αγωγών και οι πιο οικονομικές συγκριτικά είναι οι θαλάσσιες και οι παραποτάμιες μεταφορές.

### Ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων.

Ως χρόνος παράδοσης θεωρείται το διάστημα που χρειάζονται τα εμπορεύματα να πάνε από πόρτα σε πόρτα (door to door delivery). Συνήθως για τις μεγάλες αποστάσεις χρησιμοποιούνται σιδηροδρομικές θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές ενώ για μικρότερες αποστάσεις κυρίως οδικές μεταφορές.

### Οι χρονικές διακυμάνσεις.

Τα εμπορεύματα που έχουν το ίδιο σημείο παράδοσης δεν είναι απαραίτητο ότι θα φτάσουν την ίδια χρονική στιγμή λόγω διάφορών γεγονότων όπως ακραία καιρικά φαινόμενα, κίνηση στο δρόμο κτλ. που δημιουργούν χρονικές διακυμάνσεις στη μεταφορά.



Διάγραμμα 4.1

## **Διαγραμματική απεικόνιση του μέσου χρόνου παράδοσης των εμπορευμάτων σε σχέση με την απόσταση**

### **Ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται.**

Ο όγκος των εμπορευμάτων που θέλουμε να μεταφερθούν επηρεάζει πολύ την επιλογή του μέσου μεταφοράς που θα χρησιμοποιηθεί, γιατί όσο μεγαλύτερος είναι ο όγκος των εμπορευμάτων τόσο περισσότερος χώρος απαιτείται να διαθέτει και το εν λόγω μεταφορικό μέσο. Είναι φανερό ότι άλλες ποσότητες εμπορευμάτων χωράνε σε ένα φορτηγό όχημα και άλλες σε ένα πλοίο ή ένα αεροπλάνο. Δεν πρέπει να αμελήσουμε να αναφέρουμε και ότι ανάλογα με τον όγκο και την ποσότητα επηρεάζεται αντίστοιχα και το κόστος της μεταφοράς.

### **Η τυχόν απώλεια ή καταστροφή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.**

Η επιλογή ενός μεταφορέα βασίζεται κατά ένα μεγάλο μέρος στη δυνατότητα που προσφέρει να διασφαλίζει τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Το βασικό πρόβλημα που δημιουργείται με την απώλεια ή καταστροφή των εμπορευμάτων είναι η αδυναμία εξυπηρέτησης του πελάτη, συνήθως τα εμπορευμάτων αυτά προορίζονται είτε για αναπλήρωση αποθέματος είτε για άμεση χρήση. Καθυστερημένες παραδόσεις ή κατεστραμμένα εμπορεύματα ελλοχεύουν κινδύνους αύξησης του κόστους, αύξηση αποθέματος ή backorders όταν τα εμπορεύματα δεν είναι κατάλληλα προς χρήση. Συνήθως για την αποφυγή τέτοιων καταστάσεων δίνεται μεγάλη προσοχή στο τρόπο με τον οποίο συσκευάζονται αλλά και μεταφέρονται τα εμπορεύματα, ενώ υπάρχουν ειδικά συμβόλαια ασφάλισης τους έτσι ώστε σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής να είναι καλυμμένες και οι δυο πλευρές.

### **Η γεωγραφική θέση του αποστολέα και του παραλήπτη των εμπορευμάτων.**

Η γεωγραφική θέση του αποστολέα και του παραλήπτη των εμπορευμάτων παίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή του μεταφορικού μέσου που θα χρησιμοποιηθεί ώστε να πραγματοποιηθεί η μεταφορά. Αν για παράδειγμα θέλουμε να γίνει μια μεταφορά εμπορευμάτων από την Αμερική στην Ευρώπη δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί ένα φορτηγό όχημα αλλά αντίθετα θα χρησιμοποιηθεί είτε πλοίο είτε αεροπλάνο.

### **Η επίδραση της μεταφοράς των εμπορευμάτων στο περιβάλλον.**

Υπάρχουν αρκετές εταιρίες που ενδιαφέρονται πραγματικά για τη μόλυνση του περιβάλλοντος και δεν θέλουν να επιβαρύνουν επιπλέον αυτή τη δύσκολη κατάσταση με τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους. Γι' αυτό το λόγο χρησιμοποιούν είτε συνδυασμένες μεταφορές είτε λιγότερο ρυπογόνα μεταφορικά μέσα είτε προσπαθούν ακόμα και να παραγγέλνουν μεγαλύτερες ποσότητες εμπορευμάτων ώστε να απαιτείται λιγότερες φορές μέσα στο χρόνο η μεταφορά τους από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης τους.

**Πίνακας 4.1**  
**Κατάταξη των μέσων μεταφοράς σε διάφορες κατηγορίες**

Μέσω μεταφοράς	Κόστος 1=ακριβότερο	Μέσος χρόνος παράδοσης 1=γρηγορότερο	Χρονικές διακυμάνσεις παράδοσης 1=μικρότερη	Απώλεια και καταστροφή 1=ασφαλέστερο
Σιδηροδρομικές	3	3	3	4
Οδικές	2	2	3	4
Αεροπορικές	1	1	1	3
Θαλάσσιες	5	5	5	2
Αγωγός	4	4	2	1





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Διεθνείς Εμπορικοί Όροι- Incoterms

Οι Διεθνείς Εμπορικοί Όροι, ευρύτερα γνωστοί ως Incoterms (International Commercial Terms), είναι κωδικοποιημένοι εμπορικοί όροι οι οποίοι έχουν θεσπιστεί από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce ή ICC) και αφορούν τη διακίνηση εμπορευμάτων. Οι εμπορικοί αυτοί όροι έχουν ομαδοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η κάθε ομάδα άπαυτούς να προσδιορίζει με σαφήνεια το ποιος, ο αγοραστής ή ο πωλητής, ποιος είναι υπεύθυνος για τη διακίνηση των εμπορευμάτων από τον αποστολέα ως τον παραλήπτη καθώς επίσης και το ποιος οφείλει να καταβάλει τις δαπάνες οι οποίες θα προκύψουν από τη διακίνηση αυτή. Είναι πολύ σημαντικό ν' αναφέρουμε ότι οι Incoterms ερμηνεύονται με τον ίδιο τρόπο από όλους τους ενδιαφερόμενους, περιορίζοντας έτσι τις παρερμηνείες αλλά και την ανάγκη σύνταξης ειδικής συμφωνίας για κάθε συναλλαγή ξεχωριστά. Τέλος, πρέπει να τονίσουμε ότι η επιλογή του κατάλληλου Incoterm για κάθε διακίνηση εμπορευμάτων είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο δημοσίευσε το 1936 τους πρώτους διεθνείς εμπορικούς όρους, με την ονομασία «Incoterms 1936». Για να προσαρμοστούν αυτοί οι αρχικοί όροι στις πρόσφατες εμπορικές πρακτικές δέχτηκαν πολλές τροποποιήσεις ώστε να καταλήξουν στους σημερινούς «Incoterms 2010», που αντικατέστησαν τους προηγούμενους «Incoterms 2000». Οι τελευταίες τροποποιήσεις που εφαρμόζονται από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011 αφορούν κυρίως την κατάργηση τεσσάρων εμπορικών όρων (DEQ-Παραδοτέο εκ της προκυμαίας, DES-Παραδοτέο εκ του πλοίου, DAF-Παραδοτέο στα σύνορα και DDU-Παραδοτέο, δασμός απλήρωτος) και την εισαγωγή δυο νέων εμπορικών όρων (DAT-Παραδοτέο στο τερματικό και DAP-Παραδοτέο στον τόπο προορισμού) που είχε σαν αποτέλεσμα οι Incoterms από 13 να γίνουν 11.

Αναφέροντας έναν διεθνή εμπορικό όρο στις συμβάσεις τους, ο αγοραστής και ο πωλητής περιορίζουν οποιαδήποτε αβεβαιότητα μπορεί να προκύψει σε κάθε διεθνή συναλλαγή με διαφορετικές εμπορικές πρακτικές και ερμηνείες από χώρα σε χώρα. Οι διεθνείς εμπορικοί όροι διευκρινίζουν τις αντίστοιχες ευθύνες και υποχρεώσεις τους για την παράδοση των εμπορευμάτων και τις έγγραφες υποχρεώσεις του πωλητή. Έτσι, οι Incoterms, παρόλο τον προαιρετικό τους χαρακτήρα, είναι τυποποιημένοι και αναγνωρισμένοι όροι, που επιτρέπουν την αποφυγή διαφορών, κατανέμοντας με ξεκάθαρο τρόπο μεταξύ αγοραστή και πωλητή τα έξοδα και τους κινδύνους. Επίσης, διαχωρίζουν το ζήτημα της μεταβίβασης των κινδύνων με εκείνο της μεταβίβασης της ιδιοκτησίας, η ρύθμιση του τελευταίου παραμένοντας υπό το νόμο που διέπει τη σύμβαση. Πιο συγκεκριμένα, σε μια διεθνής σύμβαση πώλησης, οι Incoterms ξεκαθαρίζουν τα παρακάτω σημεία:

1. Προσδιορισμός του κρίσιμου σημείου μεταβίβασης των κινδύνων από τον πωλητή στον αγοραστή κατά τη διαδικασία διαμετακόμισης των εμπορευμάτων (κίνδυνοι απώλειας, ζημιάς, κλοπής κτλ.) επιτρέποντας με

αυτόν τον τρόπο στο μέρος που φέρει τους κινδύνους να λάβει τα απαραίτητα μέτρα, κυρίως σε θέματα ασφάλισης.

2. Διευκρίνιση του ατόμου, αγοραστής ή πωλητής, που πρέπει να συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς.
3. Καταμερισμός μεταξύ των δυο μερών, των διοικητικών εξόδων καθώς και των εξόδων διαχείρισης διακίνησης στα διάφορα στάδια της διαδικασίας.
4. Διευκρίνιση του υπευθύνου για τη συσκευασία, τη σήμανση, τις ενέργειες χειρισμού, φόρτωσης, εκφόρτωσης των εμπορευμάτων και για τους ελέγχους.
5. Ορισμός των αντίστοιχων υποχρεώσεων σε ότι αφορά τη διεξαγωγή των τυπικών διαδικασιών εξαγωγής ή εισαγωγής, την καταβολή των δασμών και τελών εισαγωγής καθώς και την παράδοση των απαραίτητων εγγράφων.

Παράλληλα, η χρήση των διεθνών εμπορικών όρων απαιτεί τη λήψη συγκεκριμένων προφυλάξεων που είναι η άριστη γνώση της σημασίας του κάθε όρου και των αρχικών της συντόμευσης του καθώς και η χρήση των διάφορων Incoterms με ακρίβεια για να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγχυση από τη λανθασμένη τους ερμηνεία. Η επιλογή του κατάλληλου εμπορικού όρου αποτελεί μέρος της εμπορικής διαπραγμάτευσης και πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διοργανωτικές ικανότητες της επιχείρησης, του μεταφορικού μέσου που θα χρησιμοποιηθεί, του βαθμού εξυπηρέτησης που θέλει να προσφέρει η επιχείρηση στον πελάτη της ή που απαιτεί από τον προμηθευτή της ή ακόμα σύμφωνα με τις συνήθειες της αγοράς, των πρακτικών της ανταγωνιστικότητας, κλπ. Ο επιλεγμένος όρος πρέπει να αρμόζει τόσο στα εμπορεύματα προς μεταφορά όσο και στο μεταφορικό μέσο. Για τη βέλτιστη εφαρμογή των διεθνών εμπορικών όρων, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης καλούνται να διευκρινίσουν τον τόπο ή το λιμάνι όσο πιο συγκεκριμένα γίνεται. Πρέπει να τονιστεί πως σε ορισμένους Incoterms όπως στους CPT, CIP, CFR, CIF ο τόπος που διευκρινίζεται διαφέρει από τον τόπο παράδοσης : πρόκειται για τον τόπο προορισμού για το οποίο έχει πληρωθεί η μεταφορά. Για να διευκρινιστεί ο τελικός τόπος προορισμού των εμπορευμάτων, πρέπει να αναφέρεται το συγκεκριμένο σημείο προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε ασάφεια.

Στο σημείο αυτό είναι πολύ σημαντικό να καταλάβουμε την ουσιαστική διάκριση της πώλησης στην άφιξη και της πώλησης στην αναχώρηση των εμπορευμάτων. Από τη μια πλευρά, μια πώληση στην αναχώρηση σημαίνει πως ο αγοραστής φέρει την ευθύνη και τους κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, δηλαδή από τη στιγμή που παραδίδονται στο χώρο του πωλητή (EXW) και από τη στιγμή που παραδίδονται στον μεταφορέα για αποστολή (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT και CIP). Άρα μεταφέρονται στον αγοραστή (σε μεγαλύτερη ή μικρότερη κλίμακα) οι ευθύνες και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Από την άλλη πλευρά, μια πώληση στην άφιξη σημαίνει πως ο πωλητής είναι εκείνος που φέρει τις ευθύνες και τους κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι το συμφωνημένο σημείο/λιμάνι. Δηλαδή, μέχρι την

ολοκλήρωση της θαλάσσιας μεταφοράς και της εκφόρτωσης από το πλοίο (DAP) και μέχρι το σημείο προορισμού (DAT, DDP).

## 5.1 Διεθνείς εμπορικοί όροι Incoterms 2010

Πίνακας 5.1

Ταξινόμηση των όρων Incoterms με βάση τον αυξανόμενο βαθμό υποχρεώσεων του πωλητή

Αγγλική Διατύπωση		Ελληνική Διατύπωση	
Κωδικός	Περιγραφή	Περιγραφή	Κωδικός
EXW	EX Works named place	Εκ του εργοστασίου κατονομαζόμενος τόπος	EXW
FCA	Free Carrier named place	Ελεύθερο στον μεταφορέα κατονομαζόμενος τόπος	FCA
FAS	Free Alongside ship named port of shipment	Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης	FAS
FOB	Free On Board named port of shipment	Ελεύθερο επί του πλοίου κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης	FOB
CFR	Cost and Freight named port of destination	Αξία και ναύλος κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CFR
CPT	Carriage Paid To named port of destination	Μεταφορά πληρωμένη μέχρι κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CPT
CIF	Cost, Insurance, Freight named port of destination	Αξία, ασφάλεια και ναύλος κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CIF
CIP	Carriage and Insurance Paid to named port of destination	Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CIP
DAT	Delivered At Terminal Named port of destination	Παραδοτέο στο τερματικό κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	DAT
DAP	Delivered at Place named port of destination	Παραδοτέο στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού	DAP
DDP	Delivered Duty Paid named port of destination	Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος κατονομαζόμενος τόπος προορισμού	DDP

## Πίνακας 5.2

### Ταξινόμηση των όρων Incoterms ανά μεταφορικό μέσο

Μεταφορές	Incoterm
Όλα τα μεταφορικά μέσα (συμπεριλαμβανομένου της θαλάσσιας μεταφοράς)	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT*, DAP*, DDP
Θαλάσσια μεταφορά και μεταφορά μέσω υδάτινων οδών	FAS, FOB, CFR, CIF

Οι όροι \* DAT και DAP μπορούν να χρησιμοποιηθούν αδιάκριτα, για τις συναλλαγές στις οποίες χρησιμοποιείται μόνο ένας τρόπος μεταφοράς ή πολλαπλοί τρόποι μεταφοράς.

## Πίνακας 5.3

### Κατανομή των εξόδων ανάλογα με το διαπραγματευόμενο Incoterm στη σύμβαση

ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ	Αναχώρηση από το εργοστάσιο	Κύρια μεταφορά δεν καταβλήθηκε από τον πωλητή			Κύρια μεταφορά καταβλήθηκε από τον πωλητή				Έξοδα διαμετακόμισης που αναλαμβάνει ο πωλητής μέχρι τον προορισμό		
		FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Όρος Incoterm / Κόστος	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Συσκευασία	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Φόρτωση στο εργοστάσιο	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Χειρισμός στην αναχώρηση	A	A	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Κύρια μεταφορά	A	A	A	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A	A	A	A	Π	A	Π	Π*	Π	Π
Χειρισμός στην άφιξη	A	A	A	A	A	A	A	A	Π	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	Π

ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ	Αναχώρηση από το εργοστάσιο	Κύρια μεταφορά δεν καταβλήθηκε από τον πωλητή			Κύρια μεταφορά καταβλήθηκε από τον πωλητή				Έξοδα διαμετακόμισης που αναλαμβάνει ο πωλητής μέχρι τον προορισμό			
		FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP	
Όρος Incoterm / Κόστος	EXW											
Τελική δρομολόγηση	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		Π
Εκφόρτωση στο εργοστάσιο	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		Π

### 5.1.1 Ο όρος Ex Works (EXW) - Αναχώρηση από το εργοστάσιο

Η μοναδική ευθύνη του πωλητή είναι να διαθέσει το εμπόρευμα στον αγοραστή στις εγκαταστάσεις του, σε μια συσκευασία κατάλληλη για τη μεταφορά. Ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους της μεταφοράς, από την αναχώρηση από το εργοστάσιο μέχρι την παράδοση στον τόπο προορισμού. Ο όρος EXW αντιπροσωπεύει την ελάχιστη ευθύνη του πωλητή. Ωστόσο, αν τα μέρη επιθυμούν να αναλάβει ο πωλητής τη φόρτωση του εμπορεύματος κατά την αναχώρηση, « EXW Loaded, δηλαδή ο πωλητής αναλαμβάνει την ευθύνη της φόρτωσης του εμπορεύματος στο όχημα του αγοραστή », μαζί με τους κινδύνους και αναλαμβάνοντας επίσης το κόστος, τότε θα πρέπει να το δηλώσουν ξεκάθαρα με μια σαφής ρήτρα που θα αναφέρεται στη σύμβαση πώλησης. Νοείται πως ο πωλητής θα παρέχει στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του και με τα έξοδα και τους κινδύνους εις βάρος του τελευταίου, οποιαδήποτε βοήθεια χρειαστεί για να αποκτήσει την άδεια εξαγωγής, μια ασφάλεια και πως θα του παρέχει όλες τις χρήσιμες πληροφορίες που διαθέτει οι οποίες επιτρέπουν στον αγοραστή να εξασφαλίσει την ασφαλή εξαγωγή του εμπορεύματος.

Πίνακας 5.4

#### Ο όρος Ex Works (EXW)

Διατυπώσεις EXW	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	A	A
Τελωνείο εξαγωγής	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	A	A
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.2 Ο όρος Free Carrier (FCA) - Ελεύθερο στον μεταφορέα

Αν η παράδοση των εμπορευμάτων γίνει στις εγκαταστάσεις του πωλητή τότε είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση τους, σε κατάλληλη συσκευασία, στο όχημα του αγοραστή, επίσης ο εκτελωνισμός εξαγωγής βαρύνει τον πωλητή. Ο αγοραστής επιλέγει το μεταφορικό μέσο και τον μεταφορέα με τον οποίο θα συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς και αναλαμβάνει την εξόφληση της κύριας μεταφοράς. Η μεταβίβαση των εξόδων και των κινδύνων γίνεται τη στιγμή που αναλαμβάνει ο μεταφορέας το εμπόρευμα. Ακόμα, τα μέρη πρέπει να συμφωνήσουν για τον τόπο παράδοσης των εμπορευμάτων (τερματικό του μεταφορέα ή εγκαταστάσεις του πωλητή). Ο πωλητής οφείλει, αν χρειαστεί, να παρέχει εγκαίρως στον αγοραστή την απαραίτητη υποστήριξη για να αποκτήσει όλα τα χρήσιμα έγγραφα ή πληροφορίες που χρειάζονται για την εξαγωγή και την εισαγωγή των εμπορευμάτων του και για τη μεταφορά τους μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα έξοδα και οι κίνδυνοι σχετικά με παρεχόμενα έγγραφα και η παρεχόμενη υποστήριξη βαρύνουν τον αγοραστή.

Τέλος, όταν χρησιμοποιούμε τον όρο FCA πρέπει να διευκρινίζεται με ακόμη μεγαλύτερη ακρίβεια, από τους άλλους διεθνείς εμπορικούς όρους, τον "κατονομαζόμενο τόπο". Αν η παράδοση πραγματοποιείται σε διαφορετικό χώρο από τις εγκαταστάσεις του πωλητή, παραδείγματος χάρι, σε μια αποθήκη σε έναν τερματικό οδικής, σιδηροδρομικής, εναέριας, θαλάσσιας μεταφοράς, ο πωλητής θα δρομολογήσει το εμπόρευμα μέχρι αυτό το τερματικό αλλά δεν θα φέρει την ευθύνη της εκφόρτωσης από το όχημα. Η εκφόρτωση θα βαρύνει το πρόσωπο που θα παραλάβει το εμπόρευμα σ' αυτό το τερματικό μεταφοράς.

#### Πίνακας 5.5

#### Ο όρος Free Carrier (FCA)

Διατυπώσεις FCA	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	A	A
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.3 Ο όρος Free Alongside Ship (FAS) -Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου

Οι υποχρεώσεις του πωλητή έχουν ολοκληρωθεί όταν το εμπόρευμα βρίσκεται εκτελωνισμένο παράπλευρα του πλοίου στην προβλήτα ή στις φορτηγίδες του συμφωνημένου λιμανιού φόρτωσης. Απ' αυτή τη στιγμή, ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους απώλειας ή ζημιάς μόλις παραδοθεί το εμπόρευμα παράπλευρα του πλοίου, κυρίως σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου ή ακύρωσης της στάσης. Ο αγοραστής διορίζει τον μεταφορέα, αναλαμβάνει τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς και εξοφλεί το ναύλο. Ο πωλητής παραδίδει FAS μόνο όταν και εφόσον παραδίδει παράπλευρα του πλοίου όταν το πλοίο βρίσκεται ελλιμενισμένο. Η απόκτηση της άδειας εξαγωγής ή μια άλλης επίσημης άδειας επιβαρύνει τον πωλητή. Το ίδιο ισχύει από την πλευρά του αγοραστή για την εισαγωγή. Εκείνος πρέπει να δώσει στον πωλητή όλες τις πληροφορίες σχετικά με το όνομα του πλοίου, τον τόπο φόρτωσης και τη στιγμή της παράδοσης στη συμφωνημένη χρονική περίοδο. Ο πωλητής οφείλει, αν χρειαστεί, να παρέχει εγκαίρως στον αγοραστή την απαραίτητη υποστήριξη για να αποκτήσει όλα τα χρήσιμα έγγραφα ή πληροφορίες που χρειάζονται για την εξαγωγή, την εισαγωγή των εμπορευμάτων του και για τη μεταφορά τους μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα έξοδα και οι κίνδυνοι σχετικά με παρεχόμενα έγγραφα και με τυχόν παρεχόμενη υποστήριξη βαρύνουν τον αγοραστή.

#### Πίνακας 5.6

#### Ο όρος Free Alongside Ship (FAS)

Διατυπώσεις FAS	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	A	A
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.4 Ο όρος Free on Board (FOB) - Ελεύθερο επί του πλοίου

Ο πωλητής πρέπει να διαθέσει το εμπόρευμα στο λιμάνι φόρτωσης που έχει οριστεί, επί του πλοίου που έχει επιλέξει ο αγοραστής και να ολοκληρώσει όλες τις τελωνειακές διαδικασίες εξαγωγής, αν υφίστανται. Με μια σύμβαση τύπου FOB, ο πωλητής ολοκληρώνει την υποχρέωση παράδοσης όταν το εμπόρευμα βρίσκεται στο πλοίο, στο λιμάνι φόρτωσης που έχει οριστεί, από όπου, σε περίπτωση διαδοχικών

πωλήσεων, ο πωλητής παραλαμβάνει τα εμπορεύματα που έχουν παραδοθεί για τη μεταφορά τους μέχρι τον τόπο προορισμού που έχει οριστεί και αναφέρεται στη σύμβαση πώλησης. Επιλέγει το πλοίο, πληρώνει το ναύλο και την ασφάλεια και φροντίζει για τις τυπικές διαδικασίες στην άφιξη. Αναλαμβάνει επίσης όλα τα έξοδα και τους κινδύνους ενδεχομένης απώλειας ή ζημιάς του εμπορεύματος από τη στιγμή που παραδόθηκε. Ενημερωτικά, η ορολογία « set up or arrange FOB » χρησιμοποιείται από τους διαμετακομιστές για να δείξουν πως όλες οι ενέργειες που προηγούνται της φόρτωσης στο πλοίο έχουν ολοκληρωθεί, συμπεριλαμβανομένου, αν υφίσταται, ο εκτελωνισμός εξαγωγής. Το σύνολο αυτών των ενεργειών έχει κάποιο κόστος, το οποίο αναλαμβάνει ο πωλητής, που ονομάζεται ορισμένες φορές «FOB price». Το « FOB STOWED » και το « FOB STOWED and TRIMMED » (FOB στοιβαγμένο και ισορροπημένο ή FAB στοιβαγμένο) αποτελεί έναν εναλλακτικό όρο. Ο πωλητής αναλαμβάνει το σύνολο των εξόδων για τα εμπορεύματα στο λιμάνι φόρτωσης. Πρέπει ωστόσο να διευκρινιστεί στη σύμβαση το ακριβές σημείο μεταβίβασης των κινδύνων. Ο πωλητής οφείλει, αν χρειαστεί, να παρέχει εγκαίρως στον αγοραστή την απαραίτητη υποστήριξη για να αποκτήσει όλα τα χρήσιμα έγγραφα ή πληροφορίες που χρειάζονται για την εξαγωγή ή/ και την εισαγωγή των εμπορευμάτων του και/ ή για τη μεταφορά τους μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα έξοδα και οι κίνδυνοι σχετικά με παρεχόμενα έγγραφα και/ ή η παρεχόμενη υποστήριξη βαρύνουν τον αγοραστή.

Τέλος, πρέπει να αναφέρουμε ότι στις Ηνωμένες Πολιτείες, ο διεθνής εμπορικός όρος FOB δεν παραπέμπει σε θαλάσσια αποστολή ή σε λιμάνι αλλά σ' έναν αμερικάνικο προορισμό, στα σύνορα. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες, μπορεί να υπάρξουν τέσσερις βασικές μορφές FOB : το FOB/Σημείο αναχώρησης που ο αγοραστής πληρώνει τα πάντα, το FOB/Σύνορα που ο κατασκευαστής πληρώνει μέχρι τα σύνορα, χωρίς να εκτελωνίσει το εμπόρευμα, το FOB/Σημείο πώλησης που το εμπόρευμα δρομολογείται μέχρι έναν ορισμένο σημείο προορισμού (μια πόλη στην Αμερική). Σε αυτήν την περίπτωση, ο προμηθευτής είναι εκείνος που αναλαμβάνει το κόστος εκτελωνισμού του εμπορεύματος. Πάντα πρέπει να αναφέρεται το επιλεγμένο ελεύθερο σημείο, συνήθως η πόλη και τέλος το FOB/προορισμός με εκτελωνισμό που σε αυτή την περίπτωση, ο κατασκευαστής αναλαμβάνει τα πάντα χωρίς τη συμμετοχή του αγοραστή. Ονομάζεται επίσης DDP/Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος. Οι περισσότερες πωλήσεις στις ΗΠΑ γίνονται με αυτήν τη μορφή.

### Πίνακας 5.7

#### Ο όρος Free on Board (FOB )

Διατυπώσεις FOB	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	A	A



Διατυπώσεις FOB	Έξοδα	Κίνδυνοι
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.5 Ο όρος Cost and Freight (CFR)-Αξία και ναύλος

Ο πωλητής επιλέγει τον μεταφορέα, αναλαμβάνει τα έξοδα πληρώνοντας το ναύλο μέχρι το συμφωνημένο λιμάνι προορισμού, χωρίς την εκφόρτωση. Επιβαρύνεται με τη φόρτωση των εκτελωνισμένων εμπορευμάτων στο πλοίο καθώς και με τις διαδικασίες αποστολής. Ωστόσο, η μεταβίβαση των κινδύνων διεξάγεται με τον ίδιο τρόπο του FOB. Αναλαμβάνει τον κίνδυνο της μεταφοράς, όταν το εμπόρευμα έχει παραδοθεί πάνω στο πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης, παραλαμβάνει από τον μεταφορέα και παραλαμβάνει το εμπόρευμα στο λιμάνι προορισμού που έχει συμφωνηθεί. Ο πωλητής οφείλει, με δικά του έξοδα, να παρέχει στον αγοραστή ένα συνηθισμένο έγγραφο μεταφοράς μέχρι το συμφωνημένο λιμάνι προορισμού το οποίο θα καλύπτει τα εμπορεύματα της σύμβασης για κάθε νόμιμη χρήση (π.χ. απαίτηση του εμπορεύματος από τον μεταφορέα, πώληση του εμπορεύματος κατά τη διαμετακόμιση κ.λπ.). Πρέπει επίσης να του παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που θα του επιτρέψουν να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τη σωστή παραλαβή των εμπορευμάτων. Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή, την εισαγωγή και τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους.

**Πίνακας 5.8**

#### Ο όρος Cost and Freight (CFR)

Διατυπώσεις CFR	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.6 Ο όρος Cost Insurance and Freight (CIF)- Αξία, ασφάλεια και ναύλος

Παρόμοιος με το CFR, με την επιπλέον υποχρέωση του πωλητή να παρέχει θαλάσσια ασφάλεια για τον κίνδυνο απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων. Ο πωλητής πληρώνει τα ασφάλιστρα. Η ασφάλεια πρέπει να είναι σύμφωνη με την ελάχιστη κάλυψη που παρέχουν οι "Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου" (Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου) (Institute of London Underwriters), ή οποιεσδήποτε άλλες παρόμοιες ρήτρες. Η ελάχιστη ασφάλεια θα πρέπει να καλύπτει την αξία της σύμβασης πώλησης πλέον δέκα τοις εκατό (δηλ. 110%) και θα πρέπει να συναφθεί στο νόμισμα της σύμβασης. Πρόκειται για μια ασφάλεια ελεύθερης μερικής αβαρίας (FPA) για το 110% της αξίας. Επιτρέπεται η επιπλέον κάλυψη έως 20 % χωρίς καμία αιτιολόγηση. Οι ασφαλιστές μπορούν να δεχτούν μια μεγαλύτερη κάλυψη αν δικαιολογείται. Αυτή η προσαύξηση αξίας σκοπεύει στην κάλυψη των εξόδων που προκύπτουν από αβάρια (έξοδα φακέλου και παρακολούθησης, αλληλογραφίες κ.λπ.) και τις χρηματοοικονομικές απώλειες (τόκοι) από τη στιγμή της απώλειας και την αποζημίωση των ασφαλιστών. Ο πωλητής πληρώνει τα ασφάλιστρα. Αναλαμβάνει τον κίνδυνο μεταφοράς, όταν το εμπόρευμα παραδόθηκε πάνω στο πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης. Υποδοχή και παραλαβή του εμπορεύματος από τον μεταφορέα στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού. Οι αγοραστές εκτιμούν ιδιαίτερα αυτόν τον εμπορικό όρο γιατί δεν αναλαμβάνουν τις διαδικασίες της διαχείρισης διακίνησης. Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους.

**Πίνακας 5.9**

#### Ο όρος Cost Insurance and Freight (CIF)

Λειτουργίες CIF	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π/Α
Κύρια μεταφορά	Π	Α
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	Α
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Α	Α
Τελωνείο εισαγωγής	Α	Α
Τελική δρομολόγηση	Α	Α

### 5.1.7 Ο όρος Carriage Paid To (CPT)-Μεταφορά πληρωμένη μέχρι

Ο πωλητής αναλαμβάνει την αλυσίδα της διαχείρισης διακίνησης. Μετά τον εκτελωνισμό εξαγωγής, επιλέγει τους μεταφορείς και πληρώνει όλα τα έξοδα μέχρι το συμφωνημένο προορισμό. Οι κίνδυνοι αβαρίας ή απώλειας επιβαρύνουν τον αγοραστή από τη στιγμή που τα εμπορεύματα παραδίδονται στον πρώτο μεταφορέα. Έπειτα, ο αγοραστής αναλαμβάνει τον εκτελωνισμό εισαγωγής και τα έξοδα εκφόρτωσης. Είναι σημαντικό να διασαφηνιστεί πλήρως η έννοια των εξόδων εκφόρτωσης στα πλαίσια της σύμβασης μεταφοράς. Ο αγοραστής επιβαρύνεται συνήθως με τα έξοδα εκφόρτωσης εκτός αν ενσωματώνονται στην τιμή της μεταφοράς. Σε αυτήν την περίπτωση, τα έξοδα επιβαρύνουν τον πωλητή. Ο πωλητής πρέπει να ξεκαθαρίσει το θέμα με τον αγοραστή του για να αποφευχθεί οποιαδήποτε κατάσταση στην οποία, εφόσον ο παραλήπτης αρνείται να πληρώσει, ο μεταφορέας στρέφεται προς τον εντολέα (τον πωλητή) και απαιτεί την εξόφληση των εξόδων εκφόρτωσης και τα ενδεχόμενα έξοδα ακινητοποίησης του οχήματος μέχρι την επίλυση του προβλήματος. Στον κανόνα CPT, υπάρχει μεταβίβαση κινδύνων και εξόδων σε διαφορετικά σημεία. Τα μέρη πρέπει να αναφέρουν λεπτομερώς στη σύμβαση τους τον τόπο παράδοσης, όπου μεταβιβάζεται ο κίνδυνος στον αγοραστή, αλλά και το συμφωνημένο τόπο προορισμού μέχρι τον οποίο καλείται ο πωλητής να συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς. Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους.

**Πίνακας 5.10**

#### **Ο όρος Carriage Paid To (CPT)**

<b>Διατυπώσεις CPT</b>	<b>Έξοδα</b>	<b>Κίνδυνοι</b>
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.8 Ο όρος Carriage Paid To (CIP) - Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι

Ο όρος CIP είναι παρόμοιος με το CPT, αλλά ο πωλητής οφείλει να παρέχει επιπλέον μια ασφάλεια μεταφοράς. Ο πωλητής συνάπτει τη σύμβαση μεταφοράς, πληρώνει το ναύλο και το ασφάλιστρο. Οι κίνδυνοι αβαρίας ή απώλειας επιβαρύνουν τον αγοραστή από τη στιγμή που τα εμπορεύματα παραδίδονται στον πρώτο μεταφορέα. Έπειτα, ο αγοραστής αναλαμβάνει τον εκτελωνισμό εισαγωγής και τα έξοδα εκφόρτωσης. Σύμφωνα με τον όρο CIP, ο πωλητής υποχρεούται να συνάψει ασφάλεια μόνο για την ελάχιστη κάλυψη. Αν ο αγοραστής επιθυμεί να προστατευθεί με μια ευρύτερη ασφαλιστική κάλυψη, τότε θα πρέπει είτε να έχει την έγκριση του πωλητή είτε να συνάψει ο ίδιος μια συμπληρωματική ασφάλεια. Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους.

Πίνακας 5.11

#### Ο όρος Carriage Paid To (CIP)

Διατυπώσεις CIP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	A
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

### 5.1.9 Ο όρος Delivered At Terminal (DAT) - Παραδοτέο στο τερματικό

Ο πωλητής πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα και να τα διαθέσει στον αγοραστή στο συμφωνημένο τερματικό στο λιμάνι ή στον τόπο προορισμού, στην ημερομηνία και εντός της προθεσμίας που έχουν συμφωνηθεί. Ο πωλητής αναλαμβάνει με δικά του έξοδα τη σύναψη σύμβασης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι αυτό το τερματικό και να εκφορτώσει τα εμπορεύματα από το τελικό μεταφορικό μέσο. Ο πωλητής δεν δεσμεύεται σε σχέση με τον αγοραστή να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση. Ωστόσο, οφείλει να παρέχει στον αγοραστή, με δικά του έξοδα, το έγγραφο που θα του επιτρέψει να παραλάβει τα εμπορεύματα. Ο όρος DAT βαρύνει τον

πωλητή με τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων στην εξαγωγή. Ωστόσο, δεν έχει καμία υποχρέωση να αναλάβει τον εκτελωνισμό εισαγωγής.

Ο αγοραστής πρέπει να παραλάβει τα εμπορεύματα μόλις παραδοθούν και να πληρώσει το αντίτιμο της αξίας τους, όπως αναφέρεται στη σύμβαση πώλησης. Οφείλει επίσης να προειδοποιήσει τον πωλητή για να του ζητήσει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί σχετικά με την ασφάλεια προκειμένου να εξάγει, να εισάγει ή να προωθήσει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό τους προορισμό. Αυτός ο Incoterm δημιουργήθηκε ειδικά για τη μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια, αρμόζει επίσης σε μια συμβατική θαλάσσια μεταφορά όταν ο πωλητής θέλει να κρατήσει τους κινδύνους εκφόρτωσης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού.

### Πίνακας 5.12

#### Ο όρος Delivered At Terminal (DAT)

Διατυπώσεις DAT	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	Π*	Π*
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

\* μη υποχρεωτικό

#### 5.1.10 Ο όρος Delivered At Place (DAP) - Παραδοτέο στον τόπο προορισμού

Ο πωλητής πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα και να τα διαθέσει στον αγοραστή στο μεταφορικό μέσο προσέγγισης έτοιμο για εκφόρτωση στο συμφωνημένο τόπο προορισμού. Πρέπει ακόμα να εκτελωνήσει τα εμπορεύματα στην εξαγωγή, ωστόσο δεν έχει καμία υποχρέωση εκτελωνισμού των εμπορευμάτων στην εισαγωγή. Ο πωλητής αναλαμβάνει με δικά του έξοδα τη σύναψη σύμβασης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι το συμφωνημένο τόπο προορισμού και την εκφόρτωση τους στην άφιξη από το μεταφορικό μέσο. Δεν δεσμεύεται σε σχέση με τον αγοραστή να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση, ωστόσο οφείλει να παρέχει στον αγοραστή, με δικά του έξοδα, το έγγραφο που θα του επιτρέψει να παραλάβει τα εμπορεύματα.

Ο αγοραστής από την άλλη πλευρά πρέπει να εξοφλήσει τα εμπορεύματα όπως προβλέπεται από τη σύμβαση πώλησης και να παραλάβει τα εμπορεύματα μόλις παραδοθούν. Επίσης, οφείλει να προειδοποιήσει τον πωλητή για να του ζητήσει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί σχετικά με την ασφάλεια προκειμένου να εξάγει,

να εισάγει ή να προωθήσει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό τους προορισμό. Αυτός ο νέος κανόνας αντικαθιστά τον όρο DDU και ενδείκνυται η χρήση του μόνο στις χώρες στις οποίες είναι δυνατόν ο έλεγχος των μεταφορικών μέσων στον τόπο προορισμού.

**Πίνακας 5.13**

**Ο όρος Delivered At Place (DAP)**

Διατυπώσεις DAP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	Α	Α
Τελική δρομολόγηση	Π	Π

**5.1.11 Ο όρος Delivered Duty Paid (DDP) - Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος**

Ο πωλητής αναλαμβάνει με αυτόν τον όρο τη μέγιστη υποχρέωση, η μεταβίβαση των εξόδων και των κινδύνων πραγματοποιείται κατά την παράδοση στον τόπο του αγοραστή, επιβαρύνεται επίσης με την υποχρέωση του εκτελωνισμού εισαγωγής. Ο Αγοραστής είναι υπεύθυνος για την παραλαβή των εμπορευμάτων στο συμφωνημένο τόπο προορισμού και την εξόφληση των εξόδων εκφόρτωσης. Ο αγοραστής οφείλει επίσης να προειδοποιήσει τον πωλητή για να του ζητήσει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί σχετικά με την ασφάλεια προκειμένου να εξάγει, να εισάγει ή να προωθήσει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό τους προορισμό. Ο όρος DDP αποτελεί ακριβώς το αντίθετο του όρου EXW. Αν τα μέρη επιθυμούν να εξαιρέσουν ορισμένα έξοδα από τις υποχρεώσεις του πωλητή, έξοδα που προκύπτουν από την εισαγωγή των εμπορευμάτων, θα πρέπει να το διευκρινίσουν.

**Πίνακας 5.14**

**Ο όρος Delivered Duty Paid (DDP)**

Διατυπώσεις DDP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π

<b>Διατυπώσεις DDP</b>	<b>Έξοδα</b>	<b>Κίνδυνοι</b>
Κύρια μεταφορά	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	Π	Π
Τελική δρομολόγηση	Π	Π

Τα δύο μέρη, ο πωλητής και ο αγοραστής, βρίσκονται αντιμέτωποι με τρεις δυνατότητες όσον αφορά το ποιος νόμος ρυθμίζει τις συμβάσεις μεταξύ τους. Είτε να κρατήσουν το δίκαιο της χώρας εξαγωγής, το οποίο αποτελεί συχνή επιθυμία του πωλητή, να εφαρμοστεί δηλαδή το δίκαιο που γνωρίζει καλύτερα. Ωστόσο δεν αποτελεί πάντα την καλύτερη λύση. Πράγματι, ορισμένες νομοθεσίες, όπως της Γαλλίας ή του Βελγίου, προστατεύουν πολύ περισσότερο τον αγοραστή. Είτε να κρατήσουν το δίκαιο της χώρας εισαγωγής το οποίο μπορεί να συμφέρει περισσότερο τον εξαγωγέα όταν έχει έναν λιγότερο δεσμευτικό χαρακτήρα αλλά σε αυτήν την περίπτωση καλό είναι να το γνωρίζουν καλά τα μέρη γιατί θα ήταν επικίνδυνο να υποβάλλονται σε μια νομοθεσία που δεν γνωρίζουν καθόλου ή που γνωρίζουν εν μέρει. Είτε να κρατήσουν το δίκαιο μιας τρίτης χώρας γιατί αυτή η επιλογή επιτρέπει την εξάλειψη του νομικού εθνικισμού. Επιλέγεται συχνά από εμπορικής άποψης για συμβιβαστικούς ή πρακτικούς λόγους (σε περίπτωση που το αρμόδιο δικαστήριο ανήκει σε αυτήν την τρίτη χώρα). Το ελβετικό δίκαιο ενδείκνυται συχνά σε αυτήν την περίπτωση γιατί ευνοεί περισσότερο τον εξαγωγέα και κυρίως επειδή ανήκει σε μια ουδέτερη χώρα, γεγονός που αποτελεί πλεονέκτημα για τα μέρη που θέλουν να προχωρήσουν σε μια εμπορική συναλλαγή.





## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Πληροφόρηση & Νέες Τεχνολογίες στον Κλάδο των Μεταφορών**

### **6.1 Πληροφόρηση**

Ο κλάδος των οδικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη αστάθεια και γρήγορες μεταβολές στα δεδομένα. Επομένως όσο καλύτερα διαχειριστεί μια μεταφορική εταιρία τις πληροφορίες που έχει στη διάθεση της, τόσο πιο προετοιμασμένη θα είναι για να μπορεί ν' αντιμετωπίζει τις διάφορες προκλήσεις και θα είναι σε θέση ν' αποφύγει τα μη αναμενόμενα κόστη.

Η μεταφορική εταιρία θα πρέπει να γνωρίζει ανά πάσα ώρα και στιγμή τις παρακάτω πληροφορίες:

- Ποια προϊόντα διακινούνται.
- Ποιο είναι το πλήθος των διαθέσιμων μεταφορικών μέσων.
- Πού βρίσκεται το κάθε μεταφορικό μέσο που διαθέτει για την πραγματοποίηση μεταφορών.
- Πόση ώρα απαιτείται για να φτάσει το κάθε διαθέσιμο μεταφορικό μέσο στον προορισμό του.
- Τί πιθανά εμπόδια μπορεί να συναντήσει το κάθε διαθέσιμο μεταφορικό μέσο μέχρι να φτάσει στον προορισμό του.
- Πόσα είναι τα αναμενόμενα έξοδα λειτουργίας του κάθε διαθέσιμου μεταφορικού μέσου καθώς και τα συνολικά έξοδα.
- Ποιες εναλλακτικές διαδρομές μπορεί να ακολουθήσει το κάθε διαθέσιμο μεταφορικό μέσο.
- Ποιες εναλλακτικές λύσεις υπάρχουν για έκτακτες περιπτώσεις π.χ. απώλεια φορτίου, ατύχημα, δυσμενείς καιρικές συνθήκες κ.α..

Για να μπορεί η μεταφορική εταιρία να γνωρίζει αλλά και να διαχειρίζεται εύκολα και γρήγορα όλες τις παραπάνω πληροφορίες μια αυτοματοποίηση της διαδικασίας πληροφόρησης μπορεί να είναι πολύ βοηθητική, τόσο για την άμεση λήψη αποφάσεων όσο και για την αυτόματη ενημέρωση των ενδιαφερομένων πλευρών π.χ. πελάτες, πρακτορεία κτλ..

Σήμερα το 95% των εταιριών διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών σχεδιάζουν τη λειτουργική ενσωμάτωση ITS συστημάτων μέσα στα επόμενα τρία χρόνια, με έμφαση σε εξοπλισμό που αφορά :

1. Συστήματα διαχείρισης στόλου οχημάτων και εντοπισμού θέσης οχήματος (AVL) σε συνδυασμό με έλεγχο οδηγικής συμπεριφοράς, συμμόρφωσης με τις ώρες οδήγησης και κατάστασης φορτίου και οχήματος.
2. Συστήματα δυναμικής δρομολόγησης οχήματος για τη διαχείριση έκτακτων περιστατικών και τη λήψη αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο.
3. Ολοκληρωμένα συστήματα R.F.I.D..

### **6.1.1 Πληροφοριακά Συστήματα στις Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές**

Τα εξελιγμένα συστήματα πληροφόρησης αποτελούν έναν συνεχώς αναπτυσσόμενο τομέα στις μέρες μας. Η εφαρμογή και η λειτουργία τους αναμένεται να επιφέρει θετικές συνέπειες σε χαρακτηριστικά των οδικών μεταφορών όπως είναι η οδική ασφάλεια, οι κυκλοφοριακές και οι περιβαλλοντικές συνθήκες. Παράλληλα, η συμβολή των εξελιγμένων συστημάτων μεταφορών στην αντιμετώπιση των συνεπειών της αύξησης της κινητικότητας και κατά συνέπεια της χρήσης μέσω μεταφοράς αναμένεται να είναι σημαντική. Τα εξελιγμένα συστήματα πληροφόρησης αποτελούν τμήμα των εξελιγμένων συστημάτων μεταφοράς και πιο συγκεκριμένα της τηλεματικής στις μεταφορές. Η λειτουργία τους αφορά στην παροχή πληροφοριών στον χρήστη με βάση τις οποίες ο χρήστης είναι πιθανό να προσαρμόσει τα χαρακτηριστικά της μετακίνησης την οποία πρόκειται να πραγματοποιήσει.

Αναλυτικότερα, ένα πληροφοριακό σύστημα οδικών εμπορευματικών μεταφορών προσφέρει τη δυνατότητα προσδιορισμού της γεωγραφικής θέσης, επικοινωνίας και ανάλυσης της απόδοσης των φορτηγών του δικτύου διανομής προϊόντων. Κάθε φορτηγό της εταιρίας συνδέεται στο δίκτυο και με αυτό τον τρόπο επικοινωνεί και παρακολουθείται για όλες τις εργασίες που διεκπεραιώνει σε πραγματικό χρόνο. Η θέση κάθε φορτηγού αναπαρίσταται γραφικά στο κεντρικό σύστημα και παρέχονται πληροφορίες όπως ο οδηγός, η κατάσταση του φορτίου, η κατεύθυνση, η ταχύτητα κλπ. Γίνεται ανταλλαγή μηνυμάτων και οδηγιών και καταγράφονται όλες οι πληροφορίες για τα δρομολόγια ενώ τις πληροφορίες αυτές επεξεργάζεται το κεντρικό μηχανογραφικό σύστημα. Έτσι βάση των πληροφοριών που συλλέγονται από κάθε δρομολόγιο μπορούν να ελεγχθούν οι λόγοι τυχών καθυστερήσεων, οι αποστάσεις που διανύθηκαν, οι χρόνοι παράδοσης και γενικότερα να γίνει μέτρηση της απόδοσης του δικτύου διανομής. Η χρήση ενός τέτοιου συστήματος δίνει τη δυνατότητα παρακολούθησης και λήψης αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο στην περίπτωση απρόσμενων συμβάντων κατά την διάρκεια των διανομών (π.χ. μποτιλιάρισμα). Έτσι επιτυγχάνεται η βέλτιστη προσαρμογή σε πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των διανομών καθώς μπορεί να επιτευχθεί σε πραγματικό χρόνο η αναδρομολόγηση των οχημάτων και η αναδιάρθρωση του προγράμματος διανομών.

Επιπλέον, με το πληροφοριακό σύστημα βελτιστοποιείται η διαδικασία των μεταφορών όχι μόνο όσον αφορά την παρακολούθηση των δρομολογίων αλλά και της διαδικασίας φόρτωσης αφού το σύστημα σε ελάχιστο χρόνο μπορεί να βρίσκει σε ποια φορτηγά ταιριάζει η συγκεκριμένη φόρτωση, να επιλέγει αυτά με το χαμηλότερο κόστος αφού υπολογίζει αυτόματα τη χιλιομετρική απόσταση και το χρόνο από το σημείο που είναι το φορτηγό μέχρι το σημείο παραλαβής και μέχρι το σημείο παράδοσης. Εφόσον το φορτίο δεν «γεμίζει» το συγκεκριμένο φορτηγό τότε το σύστημα κάνει πάλι αυτόματο «ταίριασμα» του φορτηγού με φορτία άλλης εταιρίας ώστε να μην είναι μισογεμάτο. Το ίδιο ισχύει και όταν το φορτίο είναι παραπάνω από

το ωφέλιμο του φορτηγού, δηλαδή το σύστημα «ψάχνει» σε ποιο άλλο φορτηγό μπορεί να γίνει η φόρτωση. Όλα τα παραπάνω στοιχεία, τα επεξεργάζεται το σύστημα λαμβάνοντας υπόψη και τα πολλαπλά σημεία παράδοσης και παραλαβής ώστε να γίνεται το καλύτερο δυνατό ταίριασμα. Με την χρήση πληροφοριακών συστημάτων η μεταφορική εταιρία ελαχιστοποιεί το κόστος της, προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές στους πελάτες της καθώς και καλύτερες υπηρεσίες μεταφοράς.

Τα εξελιγμένα συστήματα πληροφόρησης σήμερα αποτελούν ένα σημαντικό τμήμα των μεταφορών. Στην Ελλάδα οι εφαρμογές τους ολοένα και αυξάνονται, με αποτέλεσμα τα συστήματα αυτά να αποτελούν τμήμα της καθημερινότητας των μετακινήσεων. Σημαντικό βήμα στη κατανόηση τους αποτελεί ο προσδιορισμός τους και πιο συγκεκριμένα ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων τους. Αποτελεσματικό προσδιορισμό και περιγραφή των διαθέσιμων εξελιγμένων συστημάτων μεταφορών αποτελεί η κατηγοριοποίησή τους με βάση τα χαρακτηριστικά τους. Ειδικότερα, τα εξελιγμένα συστήματα μεταφορών περιγράφονται με βάση κατηγορίες που αφορούν στην περίοδο της μετακίνησης κατά την οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν (on-trip, during-trip), στον τρόπο αλληλεπίδρασής τους με το χρήστη (proactive, interactive), στη θέση στην οποία είναι εγκατεστημένα (εντός ή εκτός του οχήματος), στις κατηγορίες του χρήστη στις οποίες απευθύνονται (οδηγός ΙΧ, επαγγελματίας οδηγός, χρήστης MMM) και τέλος στο είδος πληροφοριών τις οποίες παρέχουν (κυκλοφοριακές συνθήκες, καιρικές συνθήκες, συνθήκες οδοστρώματος και οδικού δικτύου, πληροφορίες σε σχέση με MMM ή θέσεις στάθμευσης κλπ.). Τα εξελιγμένα συστήματα πληροφόρησης μπορεί να επηρεάζουν διαφορετικά τον κάθε χρήστη.

Για την καλύτερη κατανόηση της πιθανής επίδρασης της λειτουργίας τέτοιων συστημάτων αναλύονται οι παράμετροι οι οποίοι καθορίζουν τη συμπεριφορά του χρήστη. Μία βασική παράμετρος της επίδρασης των εξελιγμένων συστημάτων πληροφόρησης στη συμπεριφορά του χρήστη και κατά συνέπεια στις οδικές μεταφορές είναι η αντίληψη που έχει ο χρήστης για την ορθότητα των πληροφοριών που παρέχει το σύστημα. Επιπλέον παράμετρο αποτελεί ο τρόπος με τον οποίο περιγράφεται και παρουσιάζεται η πληροφορία. Τέλος, σημαντικό στοιχείο αποτελεί και η ελαστικότητα της μετακίνησης η οποία καθορίζεται από τα επιμέρους χαρακτηριστικά της. Πιθανές επιπτώσεις της χρήσης εξελιγμένων συστημάτων μεταφορών στον ίδιο τον χρήστη και κατά συνέπεια στα χαρακτηριστικά της μετακίνησης αποτελούν η αναβολή ή ακύρωση της μετακίνησης, η αλλαγή της ώρας, του μέσου ή της διαδρομής μετακίνησης, η προσαρμογή άλλων χαρακτηριστικών της μετακίνησης όπως η ταχύτητα κίνησης και η καλύτερη πλοήγησή του χρήστη στο οδικό δίκτυο. Οι επιπτώσεις αυτές μπορεί να επηρεάσουν την οδική ασφάλεια καθώς και τις κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές συνθήκες.

Συνοψίζοντας τα εξελιγμένα πληροφοριακά συστήματα αποτελούν ένα τμήμα των μεταφορών, το οποίο με σωστή και προσεκτική εκμετάλλευση μπορεί να βελτιώσει σημαντικά συνθήκες που αφορούν στις οδικές μεταφορές. Προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του στόχου αποτελούν η συνεχής επικαιροποίηση της γνώσης για

τα διαθέσιμα συστήματα καθώς και η συνεχής και συστηματική αξιολόγηση τους μέσα από τη διερεύνηση των επιπτώσεων χρήσης τους τόσο στο χρήστη όσο και στις οδικές μεταφορές.

## **6.2 Νέες Τεχνολογίες**

Οι δυνατότητες που δίνει η νέα τεχνολογία στις μεταφορικές εταιρίες είναι πολλές και διάφορες και συντελούν κυρίως στη μείωση του κόστους μεταφοράς. Μερικές από τις πιο σημαντικές είναι οι εξής:

### **6.2.1 Αυτόματος Εντοπισμός Κινούμενων Φορτίων**

Συστήματα εντοπισμού οχημάτων υπάρχουν πολλά, αλλά αυτό που είναι ιδιαίτερα χρήσιμο σε μια μεταφορική εταιρία είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα που θα έχει τη δυνατότητα να εντοπίζει τις κινήσεις μεγάλου αριθμού φορτίων, σε μετακινήσεις εντός και εκτός συνόρων. Ο πιο συχνός τρόπος εφαρμογής είναι η εγκατάσταση στα οχήματα ενός τερματικού GPS (Global Positioning System) το οποίο επικοινωνεί σε τακτική βάση με δορυφόρους του συστήματος ανταλλάσσοντας πληροφορίες με την βάση για την θέση του οχήματος ανά πάσα στιγμή καθώς και άλλα στοιχεία που ενδιαφέρουν την εταιρία. Επίσης, μπορεί να παρέχει τη δυνατότητα για επεξεργασία δεδομένων όπως οι καιρικές συνθήκες, η κυκλοφοριακή κίνηση, απρόοπτα κατά την πορεία που πρόκειται να ακολουθήσει κάποιο φορτίο και επομένως να προτείνει τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις. Για να υλοποιηθεί μια τέτοια εφαρμογή χρειάζεται συνεχή ενημέρωση για τις συνθήκες που επικρατούν από μετεωρολογικές πηγές, από την τροχαία και φυσικά στοιχεία από μια βάση δεδομένων που περιέχει χάρτες με τους δρόμους και τα δρομολόγια των περιοχών που ενδιαφέρουν την εταιρία.

### **6.2.2 Αυτόματο Κλείσιμο Συμφωνιών Φορτίων**

Γνωρίζοντας πως ένα φορτηγό της μεταφορικής εταιρίας μεταφέρει ένα προϊόν σε μία περιοχή και ταυτόχρονα πως μία άλλη εταιρία, έχει ανάγκη να μεταφέρει ένα προϊόν από εκείνη την περιοχή σε κάποια άλλη περιοχή ο υπεύθυνος της μεταφορικής μπορεί να κανονίσει την άμεση επαναφόρτωση του φορτηγού με το νέο φορτίο. Αν αυτή η πράξη δεν ήταν εφικτή μπορεί να χρειαζόταν να επιστρέψει το φορτηγό στην έδρα του άδριο ξεδεύοντας χρόνο και χρήμα. Για να υλοποιηθεί κάτι τέτοιο φυσικά απαιτείται συνεργασία με τους άλλους φορείς που επιθυμούν την μεταφορά των προϊόντων τους ώστε να αναπτυχθεί ένα ηλεκτρονικό σύστημα άμεσης επικοινωνίας. Φυσικά ο ρόλος των νέων τεχνολογιών και των εφαρμογών που αναφέρθηκαν δεν περιορίζεται μόνο στον τομέα των χερσαίων μεταφορών αφού με της κατάλληλες τροποποιήσεις μπορεί να επεκταθεί και στους τομείς των αερομεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών με αντίστοιχα σημαντικά οφέλη.

Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό να καταλάβουμε ότι με τη χρήση των παραπάνω συστημάτων επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση των μέσων που χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση μιας εμπορευματικής μεταφοράς, και έχουν σαν αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους κάθε μεταφοράς.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Μεταφορές και Περιβάλλον**

### **7.1 Οι Αρνητικές Επιπτώσεις των Μεταφορών στο Κοινωνικό Σύνολο**

Η διαδικασία της παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών, όπως και όλων των υπολοίπων υπηρεσιών, έχει γενικότερες επιπτώσεις ή «εξωτερικές επιδράσεις». Μερικές απ' αυτές τις επιπτώσεις έχουν αρνητικά αποτελέσματα που αφορούν άμεσα το κοινωνικό σύνολο. Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις που αναλαμβάνονται από το κοινωνικό σύνολο και δεν καταβάλλονται από το μεμονωμένο χρήστη αποτελούν το κοινωνικό κόστος παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών. Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι το κοινωνικό αυτό κόστος περιλαμβάνει τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση, θαλάσσια ρύπανση κτλ.), το κόστος των ατυχημάτων που οφείλονται στις μεταφορές, το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς και διάφορα άλλα.

Πιο συγκεκριμένα, όπως γνωρίζουμε οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο στη μεταφορά εμπορευμάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με ποσοστό 49% επί του συνόλου των μέσων μεταφοράς. Πρωταρχικός λόγος αυτής της κυριαρχίας είναι η αποδοτικότητα και η ευελιξία τους σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων. Σημαντικός παράγοντας στην χρήση οδικών μεταφορών είναι η ευελιξία την οποία προσφέρουν, η ακρίβεια στους χρόνους παράδοσης και το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο. Παρ' όλα αυτά, οι αρνητικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών είναι σημαντικές και περιλαμβάνουν την εκπομπή καυσαερίων CO<sub>2</sub>, θανατηφόρα ατυχήματα, αυξημένα επίπεδα θορύβου, κυκλοφοριακή συμφόρηση, κτλ. Με βάση πρόσφατα στατιστικά στοιχεία της Ε.Ε., οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σε ποσοστό 26% και για εκπομπές Greenhouse Gas σε ποσοστό 71,9%, ενώ σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, τα οδικά ατυχήματα κατέχουν την τρίτη θέση στις δέκα πιο συχνές αιτίες θανάτου, με ποσοστό 23%. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι για να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές συνέπειες των οδικών μεταφορών, τα διάφορα μέσα πρέπει να συνδυάζονται και να λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους. Με τον τρόπο αυτό, μειώνεται η ατμοσφαιρική ρύπανση, το κυκλοφοριακό, οι δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις των μεταφορών (λόγω θανάτων και περιβαλλοντικού κόστους), ενώ παράλληλα ικανοποιούνται οι σύγχρονες απαιτήσεις για μεταφορές με ασφάλεια, αξιοπιστία και ταχύτητα. Τις δύο τελευταίες δεκαετίες, η Ε.Ε. προωθεί την ιδέα των συνδυασμένων μεταφορών, κυρίως μέσω των Διευρωπαϊκών Δικτύων, ως μια σύγχρονη, πράσινη και ασφαλής προσέγγιση στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων. Η Ε.Ε. επίσης υιοθέτησε πρόσφατα αντίστοιχη στρατηγική (Οδικός Χάρτης 2050), με στόχο ένα ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών, στο οποίο θα επιτευχθεί μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 60%, μέχρι το 2050.

Στην κατεύθυνση αυτή, πολλές εταιρίες μεταφοράς εμπορευμάτων χρησιμοποιούν πλέον μεθόδους (κυρίως μέσω των συνδυασμένων μεταφορών), οι

οποίες συμβάλλουν στη μείωση του κόστους μεταφοράς και επιπλέον είναι φιλικές προς το περιβάλλον. Η ενίσχυση των πράσινων συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να οδηγήσει σε ένα σύστημα μεταφορών ασφαλές και φιλικό στο περιβάλλον. Ο εκσυγχρονισμός επίσης σε επίπεδο διαδικασιών, σε συνδυασμό με κατάλληλες πρωτοβουλίες μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του μεριδίου και της αποδοτικότητας των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.

## Πίνακας 7.1

### Road Accidents

Road Accidents								
NUMBER OF ACCIDENTS INVOLVING PERSONAL INJURY								
	1 000							%
	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013	CHANGE '12/'13
<b>EU-28</b>	<b>1 502.08</b>	<b>1 433.020</b>	<b>1 505.653</b>	<b>1 341.981</b>	<b>1 130.484</b>	<b>1 079.825</b>	<b>1 054.744</b>	<b>-2.3</b>
BE	62.45	50.744	49.065	49.307	40.569	37.478	35.632	-4.9
BG	6.48	7.435	6.886	8.224	6.610	6.717	6.859	2.1
CZ	21.91	28.746	25.445	25.239	19.675	20.503	20.342	-0.8
DK	9.16	8.373	7.346	5.413	3.498	3.124	2.985	-4.4
DE	389.35	388.003	382.949	336.618	288.297	299.637	291.105	-2.8
EE	2.10	1.644	1.504	2.341	1.347	1.383	1.382	-0.1
IE	6.07	8.117	7.749	6.533	5.779	5.610	5.865	4.5
EL	19.61	22.798	23.001	16.914	15.032	12.398	12.072	-2.6
ES	101.51	83.586	101.729	91.187	85.503	83.115	89.519	7.7
FR	162.57	132.949	121.223	84.525	67.288	60.437	56.812	-6.0
HR	14.47	12.668	14.430	15.679	13.274	11.774	11.228	-4.6
IT	161.78	182.761	256.546	240.011	211.404	188.228	181.227	-3.7
CY	3.17	3.052	2.411	1.382	1.198	0.919	0.774	-15.8
LV	4.33	4.056	4.482	9.310	3.193	3.358	3.489	3.9
LT	5.14	4.144	5.807	6.772	3.530	3.392	3.418	0.8
LU	1.22	1.145	0.899	0.775	0.787	1.019	0.949	-6.9
HU	27.80	19.817	17.493	20.777	16.308	15.174	15.691	3.4
MT	0.24	0.969	1.253	0.848	0.577	0.348	0.314	-9.8
NL	44.89	42.641	42.271	27.007	12.457	4.968	9.522	-
AT	46.34	38.956	42.126	40.896	35.348	40.831	38.502	-5.7
PL	50.53	56.904	57.331	48.100	38.832	37.046	35.847	-3.2
PT	45.11	48.339	44.463	37.066	35.426	29.867	30.339	1.6
RO	9.71	9.119	7.889	19.819	25.995	26.928	24.827	-7.8
SI	5.18	6.567	8.951	10.509	7.659	6.857	6.559	-4.3
SK	8.24	8.713	7.884	7.903	8.119	5.007	4.729	-5.6
FI	10.18	7.812	6.633	7.020	6.072	5.725	5.334	-6.8
SE	16.98	15.626	15.770	18.094	16.627	16.636	14.942	-10.2
UK	265.60	237.336	242.117	203.712	160.080	151.346	144.480	-4.5
AL		0.399	0.428	0.853	1.564	1.87	2.075	11.0
ME					9.14	8.10	5.264	-35.0
MK	2.30	2.44	1.67	2.82	4.22	4.11	4.23	3.0
RS					14.18	13.19	13.42	1.8
TR	55.77	66.03	75.20	87.27	116.80	153.55	161.31	5.0
IS	0.56	1.06	0.98	0.67	0.88	0.74	0.81	8.9
NO	8.80	8.63	8.44	8.08	6.43	6.15	5.24	-14.8
CH	23.83	23.03	23.74	21.71	19.61	18.15	17.47	-3.7

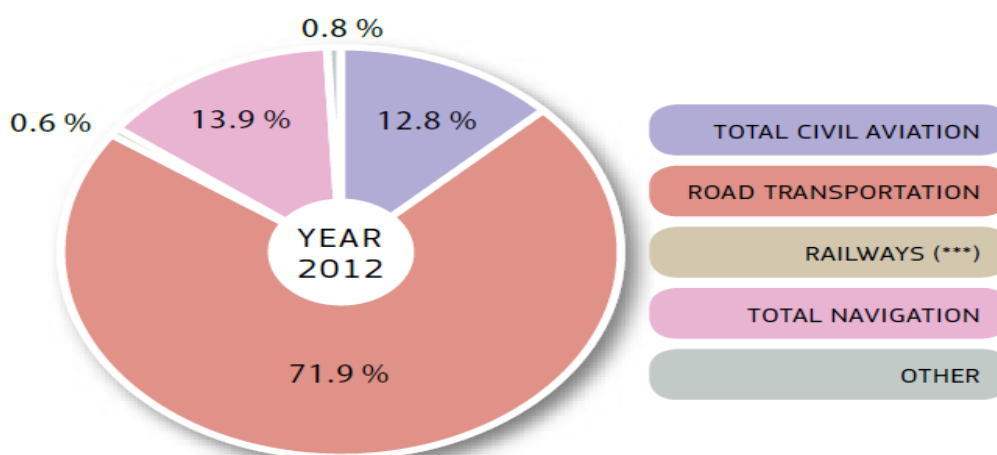
**Note:** The definition of an accident involving personal injury differs from country to country.

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε τα ποσοστά των αερίων του θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές και ανά είδος μεταφοράς στην Ε.Ε. των 28 για τα έτη 1997-2012. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά για όλα τα έτη παρουσιάζουν οι οδικές μεταφορές με ποσοστά πάνω από 70%. Πιο συγκεκριμένα για το έτος 2012 το ποσοστό των οδικών μεταφορών είναι 71,9% ενώ των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι μόνο 0.6%.

## GHG Emissions from Transport – EU-28 BY MODE (SHARE %)

INCLUDING INTERNATIONAL BUNKERS

	TOTAL CIVIL AVIATION	Civil Aviation (domestic) (*)	International Bunkers – Aviation	ROAD TRANSPORTATION	RAILWAYS (***)	TOTAL NAVIGATION	Navigation (domestic) (*)	International Bunkers – Maritime Transport	OTHER TRANSPORTATION (****)	TOTAL TRANSPORT (*****)	TOTAL EMISSIONS (**)
1990	8.7	16.9	83.1	75.0	1.4	13.8	17.2	82.8	1.0	16.6	100
1995	9.8	14.4	85.6	75.5	1.0	12.8	16.5	83.5	0.8	19.0	100
1997	10.2	15.2	84.8	74.5	0.9	13.6	15.0	85.0	0.7	20.1	100
1998	10.5	14.7	85.3	74.2	0.9	13.7	15.0	85.0	0.7	20.9	100
1999	11.1	14.8	85.2	74.4	0.8	12.9	15.2	84.8	0.8	21.7	100
2000	11.6	14.4	85.6	73.6	0.8	13.2	13.2	86.8	0.8	21.8	100
2001	11.3	14.2	85.8	73.7	0.7	13.6	12.8	87.2	0.8	21.9	100
2002	10.9	14.0	86.0	73.9	0.7	13.7	12.4	87.6	0.8	22.3	100
2003	11.0	13.3	86.7	73.7	0.7	13.9	12.5	87.5	0.7	22.2	100
2004	11.5	12.9	87.1	72.9	0.7	14.2	12.0	88.0	0.8	22.8	100
2005	11.9	12.6	87.4	71.9	0.6	14.8	11.2	88.8	0.8	23.2	100
2006	12.2	12.2	87.8	71.1	0.6	15.2	10.8	89.2	0.8	23.6	100
2007	12.4	12.0	88.0	71.1	0.6	15.2	10.2	89.8	0.8	24.1	100
2008	12.6	11.7	88.3	70.7	0.6	15.3	9.8	90.2	0.8	24.2	100
2009	12.2	11.7	88.3	71.9	0.6	14.6	10.7	89.3	0.8	25.0	100
2010	12.2	11.6	88.4	72.1	0.6	14.3	11.0	89.0	0.8	24.3	100
2011	12.5	11.0	89.0	71.5	0.6	14.6	9.8	90.2	0.8	25.0	100
2012	12.8	10.7	89.3	71.9	0.6	13.9	10.6	89.4	0.8	24.3	100



**Διάγραμμα 7.1**

**Greenhouse Gas Emissions from Transport by Mode**

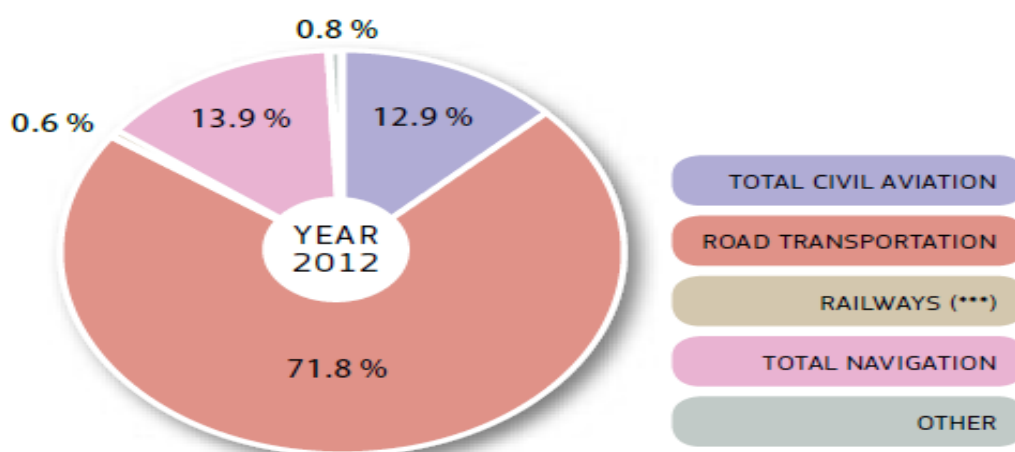
**Statistical pocketbook 2015**

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε τα ποσοστά του διοξειδίου του άνθρακα που προκαλούνται από τις μεταφορές και ανά είδος μεταφοράς στην Ε.Ε. των 28 για τα έτη 1997-2012. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά για όλα τα έτη παρουσιάζουν οι οδικές μεταφορές με ποσοστά πάνω από 70%. Πιο συγκεκριμένα για το έτος 2012 το ποσοστό των οδικών μεταφορών είναι 71,8% ενώ των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι μόνο 0.6%.

## CO<sub>2</sub> Emissions from Transport – EU-28 BY MODE (SHARE %)

INCLUDING INTERNATIONAL BUNKERS

	TOTAL CIVIL AVIATION	Civil Aviation (domestic) (*)	International Bunkers – Aviation	ROAD TRANSPORTATION	RAILWAYS (**)	TOTAL NAVIGATION	Navigation (domestic) (*)	International Bunkers – Maritime Transport	OTHER TRANSPORTATION (***)	TOTAL TRANSPORT (****)	TOTAL EMISSIONS (**)
1990	8.8	16.9	83.1	74.9	1.4	13.9	17.1	82.9	1.0	20.5	100
1995	9.9	14.4	85.6	75.4	1.0	12.9	16.4	83.6	0.8	23.3	100
1997	10.3	15.2	84.8	74.3	0.9	13.8	14.9	85.1	0.7	24.5	100
1998	10.6	14.7	85.3	74.0	0.9	13.8	14.9	85.1	0.7	25.4	100
1999	11.2	14.7	85.3	74.2	0.8	13.0	15.1	84.9	0.8	26.3	100
2000	11.7	14.4	85.6	73.4	0.8	13.3	13.1	86.9	0.8	26.3	100
2001	11.3	14.1	85.9	73.6	0.7	13.6	12.7	87.3	0.8	26.3	100
2002	10.9	13.9	86.1	73.8	0.7	13.8	12.3	87.7	0.8	26.7	100
2003	11.1	13.2	86.8	73.6	0.7	13.9	12.4	87.6	0.7	26.5	100
2004	11.5	12.9	87.1	72.8	0.7	14.2	11.9	88.1	0.8	27.1	100
2005	12.0	12.6	87.4	71.8	0.6	14.8	11.1	88.9	0.8	27.5	100
2006	12.2	12.2	87.8	71.1	0.6	15.3	10.7	89.3	0.8	27.9	100
2007	12.4	12.0	88.0	71.0	0.6	15.2	10.1	89.9	0.8	28.5	100
2008	12.6	11.7	88.3	70.6	0.6	15.3	9.7	90.3	0.8	28.7	100
2009	12.2	11.7	88.3	71.8	0.6	14.6	10.6	89.4	0.8	29.9	100
2010	12.2	11.6	88.4	72.1	0.6	14.3	10.9	89.1	0.8	28.9	100
2011	12.6	11.0	89.0	71.5	0.6	14.6	9.7	90.3	0.8	29.8	100
2012	12.9	10.7	89.3	71.8	0.6	13.9	10.5	89.5	0.8	29.0	100



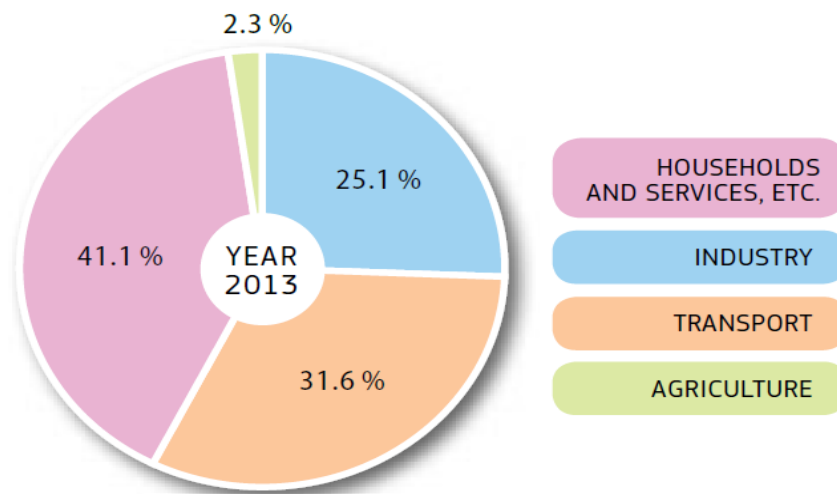
Διάγραμμα 7.2

CO<sub>2</sub> Emissions from Transport by Mode

Statistical pocketbook 2015



## Final Energy Consumption – EU-28 BY SECTOR (Mtoe)



**Διάγραμμα 7.3**

### Final Energy Consumption

#### Statistical pocketbook 2015

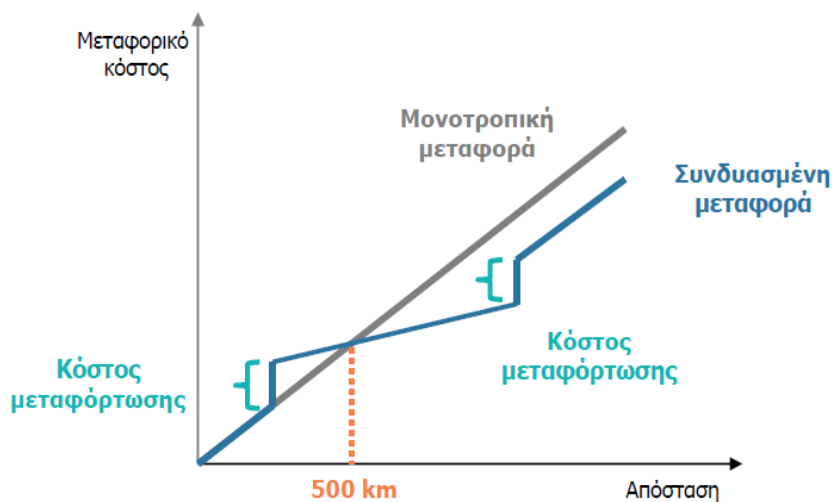
Στο παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε την ποσοστιαία συνολική κατανάλωση ενέργειας στην Ε.Ε των 28 ανά τομέα για το έτος 2013. Παρατηρούμε ότι ο τομέας των μεταφορών είναι ο δεύτερος πιο ενεργειακά κοστοβόρος μετά από τα νοικοκυριά και τις λοιπές υπηρεσίες με ποσοστό 31,6%, ιδιαίτερα υψηλό.

## 7.2 Συνδυασμένες Μεταφορές

Ως συνδυασμένη ή διατροπική μεταφορά (Combined Transport) ορίζεται η μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων με τη χρήση δύο ή περισσότερων μέσων μεταφοράς σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορικής αλυσίδας από τον αποστολέα στον παραλήπτη (door to door). Ως μοναδοποιημένο φορτίο ορίζεται είτε το κλειστό κιβώτιο (ενδεικτικά εμπορευματοκιβώτιο ή κινητό αμάξιωμα) είτε το κλειστό επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο όχημα με το οποίο μεταφέρονται τα εμπορεύματα.

Η συνεργασία, η αλληλοσυσχέτιση και η συμπληρωματικότητα των μέσων μεταφοράς είναι η βασική φιλοσοφία των συνδυασμένων ή διατροπικών μεταφορών. Ενώ το κάθε μέσο είναι μια σχεδόν αυτόνομη οικονομική μονάδα, ταυτόχρονα είναι και άμεσα εξαρτώμενο από τη δραστηριότητα των άλλων μέσων μεταφοράς, αλλά και από το συνολικό μεταφορικό σύστημα. Το σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών λοιπόν, λειτουργεί με βάση τον συνδυασμό των διάφορων μεταφορικών μέσων (οδικά, σιδηροδρομικά, ναυτιλιακά, αεροπορικά και εσωτερικής ναυσιπλοΐας) συνδυάζοντας πάνω απ' όλα τα πλεονεκτήματα τους σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο.

Είναι ακόμα πολύ σημαντικό ν' αναφέρουμε ότι οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο για την επίτευξη των στόχων της Ε.Ε. που δεν είναι άλλοι από την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη όλων των κρατών μελών της.



**Διάγραμμα 7.4**

#### **Διαγραμματική απεικόνιση της σχέσης του μεταφορικού κόστους με την απόσταση**

Κάποιες από τις αιτίες ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και κατ' επέκταση της αύξησης της ζήτησης για συνδυασμένες μεταφορές είναι οι εξής:

- Μέσω της παγκόσμιας ανάπτυξης, συνεπάγονται μεταβολές στη βιομηχανική παραγωγή, στις προτιμήσεις και στην ικανότητα των καταναλωτών να καταναλώσουν μια σειρά προϊόντων και υπηρεσιών.
- Οι κοινοτικές στρατηγικές για το περιβάλλον, οι πολιτικές ενεργειακής απόδοσης και άλλες σημαντικές παράμετροι στοχεύουν σε εφαρμογή μέτρων, τα οποία έχουν σαφή στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές και ειδικότερα στις συνδυασμένες μεταφορές.
- Στην Ελλάδα έχει αρχίσει να αυξάνεται επιτακτικά η ανάγκη για την πραγματοποίηση μεταφορών, εμπορευματικών και επιβατικών, μέσω ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων.
- Η αυξημένη ζήτηση της τουριστικής κίνησης και η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.
- Η αποτελεσματικότερη και ασφαλέστερη κίνηση των πολιτών.
- Το μικρότερο κόστος μετακίνησης προϊόντων μέσω των δικτύων της χώρας λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού.
- Ο συντομότερος δρόμος-χρόνος των μετακινήσεων εξαιτίας και της γεωπολιτικής θέσης της χώρας στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης και των λιμανιών της στη ΝΑ Μεσόγειο.
- Το αναπτυξιακό, ανταγωνιστικό και παραγωγικό μοντέλο το οποίο χρειάζεται η χώρα.

Παρακάτω αναφέρονται μερικά από τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των συνδυασμένων μεταφορών:

#### **Πλεονεκτήματα Συνδυασμένων Μεταφορών:**

1. Είναι μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον.
2. Έχουν σημαντικά λιγότερα εξωτερικά κόστη από τις συμβατικές μεταφορές.
3. Έχουν χαμηλό κόστος για μεταφορές που αφορούν αποστάσεις μεγαλύτερες από 500 χιλιόμετρα.
4. Βοηθούν στην αποσυμφόρηση των διάφορων εμπορευματικών κέντρων όπως είναι τα λιμάνια.

#### **Μειονεκτήματα Συνδυασμένων Μεταφορών:**

1. Έχουν υψηλά σταθερά κόστη.
2. Είναι μη αποδοτικές για μεταφορές μικρών αποστάσεων.
3. Απαιτούνται μεγάλοι όγκοι εμπορευμάτων για την πραγματοποίησή τους.
4. Αντιμετωπίζουν διάφορα προβλήματα μεταξύ των χωρών λόγω της διαφορετικής τους φορολόγησης και νομοθεσίας.

### **7.3 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών**

Η διαμόρφωση μιας ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, αποτελεί κατεύθυνση και επιδίωξη της Ε.Ε.. Προς αυτή την κατεύθυνση εντάσσονται και τα ονομαζόμενα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN), τα οποία συνδέονται με την υποδομή των Μεταφορών.

Σύμφωνα με το άρθρο 130Α της Συνθήκης της Ε.Ε. ένας από τους κύριους στόχους της είναι η ενίσχυση της αποκαλούμενης οικονομικής και κοινωνικής συνοχής των κρατών μελών. Ένα από τα βασικά εργαλεία, όπως υποστηρίζεται από πολλούς, για την επίτευξη αυτής της «συνοχής», είναι η δημιουργία και η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων στους τομείς μεταφορών, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών. Τα κοινοτικά κονδύλια, για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, παίζουν το ρόλο που είχαν τα εθνικά κονδύλια για τις υποδομές στα πλαίσια τους έθνους-κράτους. Και τα μεν και τα δε, και η συνδυασμένη αξιοποίησή τους, υπηρετούν τις γενικές ανάγκες του κεφαλαίου. Κατ' αρχήν Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών σημαίνει την ενσωμάτωση των εθνικών δικτύων σε ενιαία και ολοκληρωμένα κοινοτικά συστήματα μεταφορών.

Η πρωτοβουλία για τον προσδιορισμό των ΔΔΜ ανήκει στην Ε.Ε. μέσω της τριμερούς συνεργασίας Επιτροπής, Ευρωκοινοβουλίου και Συμβουλίου Υπουργών (άρθρο 129Γ της Συνθήκης της Ε.Ε.). Η Ε.Ε. είναι εκείνη που αποφασίζει και καθορίζει τους στόχους, τα δίκτυα, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές δράσεων. Είναι ακόμα εκείνη που αποφασίζει για τις κατευθυντήριες γραμμές των δικτύων. Κατ' εφαρμογή της αποκαλούμενης αρχής της επικουρικότητας, η πρωτοβουλία για την κατασκευή συγκεκριμένων έργων υποδομής μεταφορών (οδικού, σιδηροδρομικού, λιμενικού κλπ.) ανήκει στα κράτη μέλη, τα οποία όμως

εμπίπτουν και αποτελούν, εν όλων ή εν μέρει, την υλοποίηση ενός Διευρωπαϊκού Δικτύου.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα για τις συνδυασμένες μεταφορές, τις οδικές μεταφορές, τις ποτάμιες μεταφορές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, έχουν υιοθετηθεί με τις υπ' αριθ. 93/628/ΕΟΚ και 93/629/ΕΟΚ αποφάσεις του Συμβουλίου Υπουργών της Ε.Ε. Όπως προκύπτει από τα κείμενα των αποφάσεων, τα Δίκτυα Μεταφορών της Ε.Ε. είναι σαφώς προσανατολισμένα για τη βελτίωση των «συνθηκών αγοράς», μέσω της προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων σε έργα υποδομής με στόχο τη συμπίεση του κόστους μεταφοράς. Τα κράτη μέλη προτείνουν στα αρμόδια όργανα της Ε.Ε., έργα που κατά τη γνώμη τους, εμπίπτουν στο πλαίσιο που οριοθετείτε από τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στις αποφάσεις του Συμβουλίου καθώς και το ύψος και τον τρόπο χρηματοδότησης που περιλαμβάνει εθνικούς πόρους, ιδιωτικούς πόρους και κοινοτικούς πόρους (χορηγήσεις, επιδοτήσεις επιτοκίων, εγγυήσεις από τα διαρθρωτικά ταμεία, το ταμείο συνοχής και τον κοινοτικό προϋπολογισμό, δάνεια από την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων). Θα πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι το περιεχόμενο του γνωστού και αποκαλούμενου Συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης, συνδέεται με την εφαρμογή της αρχής της αιρεσιμότητας, που εξαρτά τις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις όχι μόνο από την υποχρέωση τήρησης των αποκαλούμενων προγραμμάτων σύγκλισης, αλλά και από τη γενικότερη πολιτική της αποκαλούμενης ελεύθερης αγοράς και του κοινοτικού δικαίου. Αν η πρόταση του κράτους-μέλους εγκριθεί από την Ε.Ε. το κράτος μέλος αναλαμβάνει με ευθύνη του την εκτέλεση του έργου υπό την εποπτεία της Ε.Ε. Δηλαδή η έγκριση ενός έργου πρέπει να είναι πάντοτε σύννομη με το κοινοτικό συμφέρον. Γενικά η χρηματοδότηση των ΔΔΜ συνδέεται, όπως τονίζουν άλλωστε και κοινοτικοί παράγοντες, με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, προκειμένου να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική στις διεθνείς αγορές.

## **7.4 Το Ευρωπαϊκό Έργο GIFT**

Βασικός στόχος του έργου GIFT (**Green Intermodal Freight Transport**) είναι να χαρτογραφηθεί, να αναλυθεί και να γίνει αξιολόγηση της κατάστασης του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών στις Περιφέρειες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με σκοπό να προταθούν νέες πολιτικές και στρατηγικές στον τομέα των υποδομών, των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ), της νομοθεσίας και των προτύπων έτσι ώστε να προωθηθούν οι πράσινες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές. Το έργο GIFT χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα South East Europe (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) κατά 85% και από εθνικούς πόρους κατά 15%, μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Στο πλαίσιο του έχουν επιλεγεί από το Πανευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών οι διάδρομοι IV, V και VII, οι οποίοι καλύπτουν σχεδόν το σύνολο της περιοχής της Ν.Α. Ευρώπης. Οι συγκεκριμένοι διάδρομοι επιλέχθηκαν με γνώμονα το ότι συνδέουν τα λιμάνια των χωρών της Ν.Α. Ευρώπης με την ενδοχώρα, τόσο με οδικά όσο και με σιδηροδρομικά μέσα, ότι μεγάλο ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών από και

προς την Ευρώπη χρησιμοποιεί τους συγκεκριμένους διαδρόμους και γιατί μπορούν να γίνουν «πράσινοι διάδρομοι», λόγω της δυνατότητας ενσωμάτωσης σε αυτούς διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Για την υλοποίηση του αρχικού στόχου, η κοινοπραξία του έργου GIFT θα χαρτογραφήσει και θα αξιολογήσει την τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά τις στρατηγικές που ακολουθούνται για τις μεταφορές, τις λειτουργίες και τις πολιτικές για την επιλογή των τριών διαδρόμων. Στη συνέχεια, με βάση τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από την ανάλυση των δεδομένων, το έργο GIFT θα συνθέσει συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου μεταφοράς και των σχετικών πολιτικών με στόχο την προώθηση των πράσινων μεταφορών στους επιλεγμένους διαδρόμους.

Το έργο GIFT αποσκοπεί στον καθορισμό ενός καινοτόμου και ολοκληρωμένου οδικού χάρτη για την ανάπτυξη αποτελεσματικών πράσινων διαδρόμων μεταφορών σε ολόκληρη την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και προσφέρει τρεις σημαντικές καινοτόμες κατευθύνσεις:

1. Αναγνώριση των πράσινων διαδρόμων στην περιοχή και την προώθηση της τεχνολογικής καινοτομίας.
2. Ανάπτυξη των προτάσεων για τη σύσταση περιφερειακών αρχών (π.χ. Γραφεία Λειτουργία Διαδρόμου), που θα είναι υπεύθυνες για τις επιχειρησιακές δραστηριότητες των διαδρόμων, όπως ο προγραμματισμός, η παρακολούθηση και η υλοποίηση, ο εκτελωνισμός, το μάρκετινγκ, η εκπαίδευση, καθώς και η έκδοση πράσινων πιστοποιητικών.
3. Ανάπτυξη εργαλείων Τεχνολογίας Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) για το σχεδιασμό συνδυασμένων διαδρομών που θα υποστηρίξουν την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Οι βασικοί στόχοι του έργου είναι οι εξής:

1. Καταγραφή της παρούσας κατάστασης στο δίκτυο των εμπορευματικών μεταφορών του προγράμματος (υποδομή, διαδικασίες, νομοθεσία, τεχνολογία), όπως επίσης και του συνόλου των στρατηγικών που αφορούν τις πράσινες μεταφορές και τη μείωση της κυκλοφορικής συμφόρησης και του θορύβου.
2. Διαβουλεύσεις και δραστηριότητες επικοινωνιακού χαρακτήρα, με τη συμμετοχή τοπικών αρχών και παρόχων μεταφορικού έργου, με σκοπό την αξιολόγηση της παρούσας κατάστασης σε κάθε διάδρομο και την προώθηση μεθόδων και εργαλείων, έτσι ώστε να γίνουν «πράσινοι».
3. Ανάπτυξη προτάσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο δίκτυο των εμπορευματικών μεταφορών, με γνώμονα την ταχύτητα, την αξιοπιστία, την αποδοτικότητα και την προώθηση πολιτικών για την πράσινη ανάπτυξη.
4. Προτάσεις για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και συμπληρωματικότητας των εμπορευματικών μεταφορών στους εν λόγω διαδρόμους, με σκοπό τη σύνδεση των λιμανιών της Ν.Α. Ευρώπης με την ενδοχώρα.

5. Προώθηση των «πράσινων διαδρόμων» του δικτύου του GIFT, με στόχο τη στροφή σε μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον για τη μεταφορά εμπορευμάτων, έναντι των φορτηγών οχημάτων.
6. Σχεδιασμός μιας ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την παρακολούθηση του αποτυπώματος άνθρακα των εν λόγω διαδρόμων, στην κατεύθυνση της μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις μεταφορές.
7. Υπογραφή κοινών διεθνών συμφωνιών, πρακτικών και Μνημονίων Συνεργασίας.

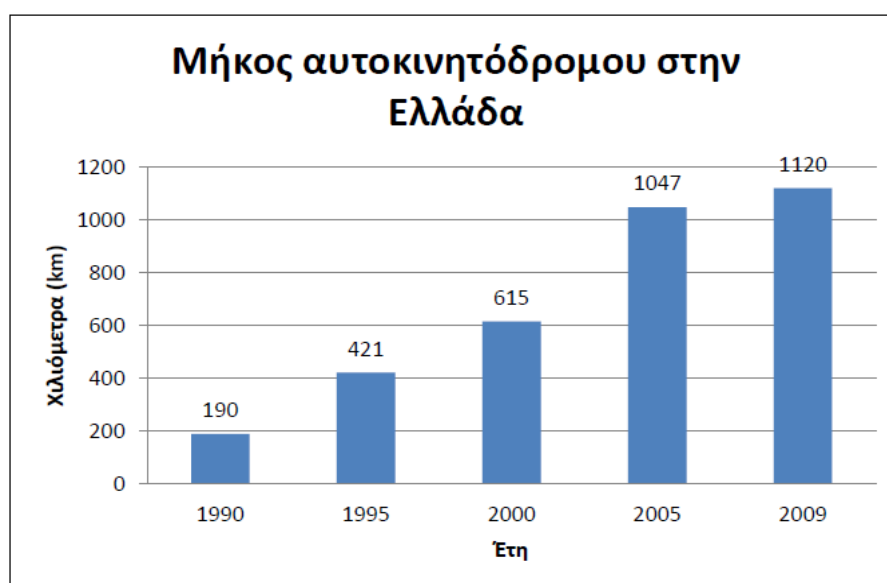
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Υποδομή των Μεταφορών στην Ελλάδα

Η ποιότητα των υποδομών μιας χώρας αποτελεί έναν από τους πιο βασικούς παράγοντες για την ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών. Ωστόσο, οι υποδομές της Ελλάδας σήμερα βρίσκονται σε αρκετά χαμηλό επίπεδο, σε σύγκριση με τον μέσο όρο των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών χωρών.

### 8.1 Το Οδικό Δίκτυο της Ελλάδας

Βασικό στοιχείο της υποδομής των μεταφορών σε κάθε χώρα αποτελεί το οδικό της δίκτυο, το οποίο συμπληρώνει τον κλάδο τόσο των οδικών επιβατικών μεταφορών όσο και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας διασχίζει το ηπειρωτικό αλλά και το νησιωτικό τμήμα της χώρας και κατανέμεται στις ακόλουθες κατηγορίες: Αυτοκινητόδρομοι, Εθνικές οδοί και λεωφόροι, Κύριο οδικό δίκτυο (συνδέσεις νομών), Ασφαλτόδρομοι, Κύριοι χωματόδρομοι (συνδέσεις κοινοτήτων), Λοιποί χωματόδρομοι (δασικοί δρόμοι, δρόμοι κακής βατότητας, δευτερεύουσες συνδέσεις). Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε τους κύριους οδικούς άξονες της Ελλάδας που είναι οι παρακάτω (σε παρένθεση βρίσκεται ο αριθμός Ευρωπαϊκής Οδού): Αθήνα-Θεσσαλονίκη (E 75), Αθήνα-Κόρινθος (E 94), Κόρινθος-Πάτρα (E 65), Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα (E 65), Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία (E 55), Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Αλεξανδρούπολη (E 90), Ηγουμενίτσα-Αλεξανδρούπολη (Εγνατία Οδός), Χανιά-Άγιος Νικόλαος (Κρήτη-E 75). Είναι σίγουρο ότι η Ελλάδα υπολείπεται ακόμη ως προς την ποιότητα του οδικού της δικτύου, σε σύγκριση με πολλές άλλες χώρες, παρά τις σημαντικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στον τομέα αυτό. Επειδή όμως οι οδικές μεταφορές κυριαρχούν στην Ελλάδα, το μήκος του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των αυτοκινητόδρομων έχει αυξηθεί τις τελευταίες δεκαετίες. Αναλυτικότερα στο παρακάτω σχήμα απεικονίζεται η πορεία των αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα από το 1990 έως το 2009:



## Διάγραμμα 8.1

### Μήκος αυτοκινητόδρομου στην Ελλάδα

Statistical pocketbook 2015

### Πίνακας 8.1

#### Μήκος Αυτοκινητόδρομων στις χώρες της Ε.Ε. των 28

	km (at end of year)						
	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012
<b>EU-28</b>	<b>42 207</b>	<b>48 297</b>	<b>55 116</b>	<b>63 140</b>	<b>71 192</b>	<b>71 902</b>	<b>73 246</b>
BE	1 666	1 666	1 702	1 747	1 763	1 763	1 763
BG	273	277	319	331	437	458	541
CZ	357	414	501	564	734	745	751
DK	611	796	923	1 032	1 130	1 143	1 195
DE	10 854	11 190	11 712	12 363	12 819	12 845	12 879
EE	41	65	93	99	115	115	124
IE	26	70	103	247	900	900	900
EL	190	421	615	917	1 659	1 659	1 659
ES	4 976	6 962	9 049	11 432	14 262	14 554	14 701
FR	6 824	8 275	9 766	10 798	11 392	11 412	11 465
HR	291	302	411	1 016	1 244	1 254	1 254
IT	6 193	6 435	6 478	6 542	6 668	6 668	6 726
CY	120	167	257	276	257	257	257
LV	-	-	-	-	-	-	-
LT	421	394	417	417	309	309	309
LU	78	123	114	147	152	152	152
HU	267	335	448	859	1 477	1 516	1 515
MT	-	-	-	-	-	-	-
NL	2 092	2 208	2 265	2 600	2 651	2 658	2 666
AT	1 445	1 596	1 633	1 677	1 719	1 719	1 719
PL	257	246	358	552	857	1 070	1 365
PT	316	687	1 482	2 341	2 737	2 737	2 988
RO	113	113	113	228	332	350	550
SI	228	293	427	569	771	768	769
SK	192	198	296	328	416	419	419
FI	225	394	549	693	779	779	810
SE	939	1 262	1 499	1 700	1 927	1 920	2 013
UK	3 212	3 408	3 586	3 665	3 686	3 733	3 756
AL							
ME	-	-	-	-	-	-	-
MK	83			216	251	259	259
RS				603	603	603	603
TR	281			1 667	2 080	2 119	2 127
IS	-	-	-	11	11	11	11
NO	73	107	144	264	381	393	392
CH	1 148	1 197	1 270	1 358	1 406	1 415	1 419

Statistical pocketbook 2015

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε το μήκος των αυτοκινητόδρομων των 28 χωρών μελών της Ε.Ε. στο τέλος κάθε έτους. Τα στοιχεία αναφέρονται μέχρι το έτος 2012.

Όσον αφορά την Ελλάδα, παρατηρούμε ότι τα τελευταία χρόνια το μήκος των αυτοκινητόδρομων δεν έχει αυξηθεί καθόλου, πράγμα πολύ αρνητικό για την περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των παρεχόμενων οδικών εμπορευματικών και



επιβατικών μεταφορών. Είναι απαραίτητο να αναφέρουμε ότι ο κύριος ανασταλτικός παράγοντας της ανάπτυξης των αυτοκινητόδρομων της Ελλάδας είναι η οικονομική κρίση που επιτρέπει καθόλου έως ελάχιστα κρατικά κονδύλια να δαπανηθούν σε αυτόν τον τομέα. Ελπίζουμε όμως τα επόμενα χρόνια να είναι ευνοικότερο το κλίμα για επενδύσεις στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας.

## Πίνακας 8.2

### Μήκος του Οδικού Δικτύου στις χώρες της Ε.Ε. των 28

km (at end of 2012)				
	Motorways	Main or national roads	Secondary or regional roads	Other roads (*)
BE	1 763	13 229	1 349	138 869
BG	541	2 975	4 035	12 051
CZ	751	6 250	48 715	74 919
DK	1 195	2 596		70 318
DE	12 879	39 604	178 034	
EE	124	3 887	12 458	42 299
IE	900	4 513	11 631	78 958
EL	1 659	9 299	30 864	75 600
ES	14 701	15 110	135 784	501 053
FR	11 465	9 784	377 965	666 343
HR	1 254	6 581	9 809	9 046
IT	6 726	19 861	153 588	73 555
CY	257	2 203	2 307	4 998
LV	-	1 669	5 318	61 302
LT	309	6 366	14 567	51 055
LU	152	837		1 891
HU	1 515	6 386	23 341	170 429
MT	-		2 361	
NL	2 666	2 525	7 778	125 230
AT	1 719	9 997	23 640	88 759
PL	1 365	17 817	154 202	238 651
PT	2 988	6 505	4 791	
RO	550	16 690	35 374	31 639
SI	769	820	5 149	32 247
SK	419	3 546	14 051	36 852
FI	810	12 522	13 565	51 213
SE	2 013	13 507	82 988	117 974
UK	3 756	49 038	122 966	245 189
AL				
ME	-		7 905	
MK	259	911	3 772	9 355
RS	603	4 856	9 863	29 278
TR	2 127	31 375	31 880	320 366
IS	77	4 919	2 950	5 010
NO	392	10 581	44 317	38 970
CH	1 419	390	18 013	51 697

**Notes:** (\*) The definition of road types varies from country to country, the data are therefore not comparable. 'Other roads' sometimes includes roads without a hard surface.

BE end of 2009, EL end of 2010, UK 1<sup>st</sup> of April 2013, IS end of 2011.

## Statistical pocketbook 2015

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου των 28 χωρών μελών της Ε.Ε. σε km χωρισμένους σε αυτοκινητόδρομους, κύριους δρόμους, δευτερεύοντες δρόμους και λοιπούς δρόμους.

Όσον αφορά την Ελλάδα, παρατηρούμε ότι η πλειονότητα του οδικού της δικτύου αποτελείται από δευτερεύοντες και λοιπούς δρόμους, ενώ οι αυτοκινητόδρομοι και οι κύριοι δρόμοι είναι σημαντικά λιγότεροι.

## 8.2 Τα Φορτηγά Οχήματα της Ελλάδας

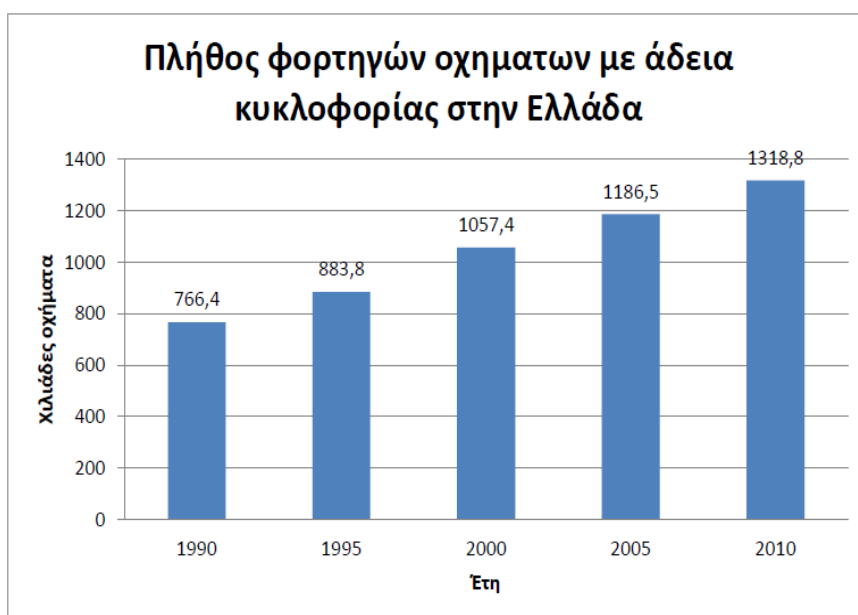
Αναφορικά με το πλήθος των φορτηγών οχημάτων, τα οποία κινούνται στο οδικό δίκτυο της χώρας μας, φαίνεται ότι είναι υπερβολικά υψηλό σε σχέση με την έκταση της χώρας. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, στην Ελλάδα το 2013 ήταν εγγεγραμμένα 1.315.800 φορτηγά οχήματα ενώ το ίδιο έτος στη Βουλγαρία και στη Ρουμανία ήταν εγγεγραμμένα 388.000 και 761.600 φορτηγά οχήματα, αντίστοιχα. Παρατηρούμε λοιπόν τη μεγάλη διαφορά στον αριθμό των φορτηγών οχημάτων που είναι εγγεγραμμένα στην Ελλάδα και στις άλλες δυο χώρες περίπου ίδιου μεγέθους.

Πίνακας 8.3

### Stock of Registered Goods Vehicles

STOCK OF REGISTERED VEHICLES							1 000	%
	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013	CHANGE '12/'13
<b>EU-28</b>		<b>22 672.2</b>	<b>26 957.1</b>	<b>30 941.7</b>	<b>34 868.7</b>	<b>35 322.3</b>	<b>35 537.7</b>	<b>0.6</b>
BE	380.4	442.5	588.8	662.3	747.3	778.7	791.5	1.6
BG	161.6	223.2	259.4	333.9	333.5	367.0	388.0	5.7
CZ		219.3	298.3	439.2	598.0	604.2	601.1	-0.5
DK	286.6	333.8	384.9	469.5	485.1	459.6	444.4	-3.3
DE	1 653.0	2 378.7	2 419.1	2 404.9	2 619.4	2 761.4	2 813.8	1.9
EE	67.7	65.6	82.1	86.2	81.2	88.0	92.2	4.7
IE	143.2	141.8	205.6	286.5	327.1	309.2	317.8	2.8
EL	766.4	883.8	1 057.4	1 186.5	1 318.8	1 318.9	1 315.8	-0.2
ES	2 401.1	3 024.2	3 923.2	4 849.6	5 303.5	5 171.7	5 070.2	-2.0
FR	4 670.0	4 926.0	5 151.7	5 346.7	6 365.3	6 439.9	6 553.7	1.8
HR		73.5	122.5	162.9	157.7	141.6	141.5	-0.1
IT	2 207.9	2 509.9	3 087.0	3 785.9	4 141.8	4 143.8	4 087.6	-1.4
CY	74.3	101.2	114.7	118.4	120.7	113.7	109.1	-4.1
LV		68.7	97.1	113.1	71.6	76.3	79.9	4.7
LT	83.0	108.9	98.6	122.5	133.9	138.9	143.0	3.0
LU	11.3	15.8	24.7	29.6	35.6	37.3	37.7	0.9
HU	262.0	278.0	352.6	412.9	451.3	454.3	462.6	1.8
MT		40.8	51.5	44.4	42.5	42.7	43.4	1.6
NL	553.0	654.0	899.0	1 004.5	1 004.0	969.6	951.3	-1.9
AT	261.8	302.9	344.5	358.0	396.8	416.5	424.8	2.0
PL		1 354.1	1 879.1	2 304.5	2 981.6	3 178.0	3 242.5	2.0
PT	781.0	912.3	1 313.2	1 308.0	1 337.0	1 295.0	1 258.4	-2.8
RO	258.7	343.1	427.2	493.8	667.2	719.9	761.6	5.8
SI	30.8	42.9	54.3	66.4	84.1	84.4	84.9	0.6
SK	92.0	102.6	114.0	174.2	276.0	286.0	289.4	1.2
FI	264.2	252.0	304.3	363.6	464.4	508.0	526.1	3.6
SE	309.5	307.7	374.2	461.2	526.4	556.8	565.2	1.5
UK	2 706.0	2 565.0	2 928.3	3 552.4	3 796.9	3 860.7	3 940.3	2.1
AL		29.1	45.6	47.3	84.3	60.2	65.3	8.5
ME						13.7	13.8	1.0
MK		22.6	24.6	18.0	33.3	30.8	35.1	14.1
RS				118.3	151.7	144.1	140.8	-2.3
TR		830.0	1 351.8	2 152.0	3 125.4	3 546.3	3 689.0	4.0
IS	13.1	14.8	19.4	25.5	30.4	30.3	30.7	1.1
NO	308.3	349.5	414.3	465.4	527.0	542.5	548.3	1.1
CH	252.1	262.4	278.5	307.2	335.2	361.9	371.4	2.6
LI			2.5	2.6	2.8	3.0	3.1	2.1

**Notes:** Stock at end of year, except for CH: 30 September, LI: 1 July. As a rule, data include heavy and light goods vehicles, lorries and road tractors; due to varying concepts of such vehicles, data are not fully comparable between countries. HR: from 2009 light vans are included in passenger cars and no longer in Goods Vehicles.



**Διάγραμμα 8.2**

**Πλήθος φορτηγών οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα**

**Statistical pocketbook 2015**

Ακόμα, το παραπάνω διάγραμμα μας δείχνει την αύξηση του πλήθους των φορτηγών οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα ανά δεκαετία από το 1990 μέχρι το 2010.

Από την άλλη πλευρά, στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τις καινούργιες άδειες που εκδόθηκαν το 2013 και το 2014 και οι οποίες αφορούν τόσο ελαφριά εμπορικά αυτοκίνητα (κάτω από 3,5 τόννους), εμπορικά αυτοκίνητα (από 3,5 έως 16 τόννους) και βαριά εμπορικά αυτοκίνητα (πάνω από 16 τόννους). Η ποσοστιαία μεταβολή μεταξύ των ετών 2013 και 2014 είναι 37,3% αύξηση.

Τα στατιστικά αυτά στοιχεία επιβεβαιώνουν για ακόμα μια φορά την ανοδική πορεία των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα αφού κάθε έτος τα φορτηγά οχήματα που κυκλοφορούν με ελληνική άδεια είναι περισσότερα από αυτά που κυκλοφορούσαν το προηγούμενο έτος.

## Πίνακας 8.4

### New Vehicle Registrations

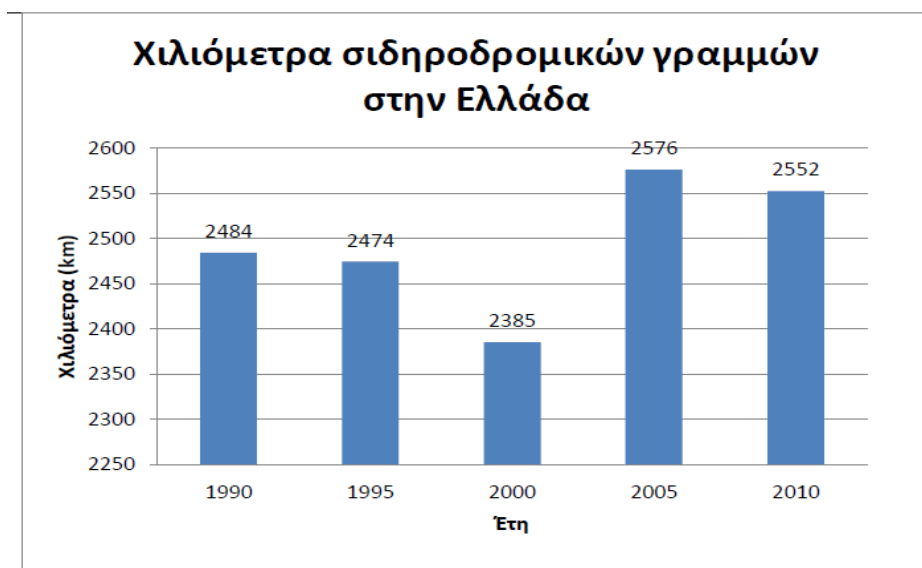
#### NEW VEHICLE REGISTRATIONS

	LIGHT COMMERCIAL VEHICLES			COMMERCIAL VEHICLES			HEAVY COMMERCIAL VEHICLES		
	<3.5 t		%	>3.5 t & <16 t		%	>16 t		%
	2013	2014	CHANGE '13/'14	2013	2014	CHANGE '13/'14	2013	2014	CHANGE '13/'14
<b>EU-28</b>	<b>1385737</b>	<b>1541727</b>	<b>11.3</b>						
BE	55 793	55 807	0.0	1 888	2 039	8.0	6 314	6 518	3.2
BG	9 446	10 749	13.8	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )		( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	
CZ	11 658	13 196	13.2	1 532	1 448	-5.5	6 556	8 150	24.3
DK	24 007	28 471	18.6	440	363	-17.5	3 871	3 329	-14.0
DE	212 831	228 414	7.3	31 417	27 299	-13.1	55 215	58 581	6.1
EE	2 885	3 243	12.4	48	64	33.3	808	712	-11.9
IE	10 808	16 456	52.3	441	474	7.5	1 302	1 447	11.1
EL	3 431	4 707	37.2	176	121	-31.3	169	232	37.3
ES	85 388	113 787	33.3	2 123	2 320	9.3	11 081	13 970	26.1
FR	364 989	370 361	1.5	7 339	6 086	-17.1	37 626	32 698	-13.1
HR	5 268	5 214	-1.0	159	182	14.5	479	780	62.8
IT	100 378	116 945	16.5	3 026	3 101	2.5	10 503	9 132	-13.1
CY	966	1 176	21.7	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )		( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	
LV	2 175	2 539	16.7	71	57	-19.7	1 229	843	-31.4
LT	1 823	1 991	9.2	193	134	-30.6	3 228	2 117	-34.4
LU	3 276	3 529	7.7	163	170	4.3	848	918	8.3
HU	11 424	15 937	39.5	434	366	-15.7	4 546	4 473	-1.6
MT	536	544	1.5	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )		( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	
NL	50 246	51 539	2.6	1 757	1 259	-28.3	11 810	9 342	-20.9
AT	30 714	31 171	1.5	794	791	-0.4	6 636	6 035	-9.1
PL	41 143	43 986	6.9	2 928	2 316	-20.9	16 775	15 881	-5.3
PT	18 202	26 166	43.8	345	565	63.8	2 049	2 562	25.0
RO	8 880	10 252	15.5	299	454	51.8	3 032	3 698	22.0
SI	6 165	6 318	2.5	132	149	12.9	1 063	1 343	26.3
SK	5 076	5 628	10.9	454	448	-1.3	3 429	3 201	-6.6
FI	10 621	10 750	1.2	767	575	-25.0	2 720	1 947	-28.4
SE	37 370	41 935	12.2	363	527	45.2	4 505	4 722	4.8
UK	270 238	320 916	18.8	15 196	11 004	-27.6	37 987	27 604	-27.3
IS	583	851	46.0	39	54	38.5	52	74	42.3
NO	30 854	29 613	-4.0	1 732	1 337	-22.8	4 046	4 106	1.5
CH	31 199	31 013	-0.6	1 005	973	-3.2	2 843	3 778	32.9

### 8.3 Το Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Ελλάδας

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας τα τελευταία χρόνια έχει παραμείνει σχεδόν στάσιμο με μια πολύ μικρή αύξηση παρά τη μεγάλη έμφαση που θέλει να δώσει η Ε.Ε. στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων μεταφορών.

Στο παρακάτω σχήμα απεικονίζεται το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών της Ελλάδας το οποίο παρέμεινε περίπου στα ίδια επίπεδα με το 1990, με μια πολύ μικρή αύξηση.



**Διάγραμμα 8.3**

#### **Χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών στην Ελλάδα**

**Statistical pocketbook 2015**

Στους παρακάτω πίνακες βλέπουμε το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών που χρησιμοποιούνται, στις χώρες μέλη της Ε.Ε. των 28 καθώς και ποιο κομμάτι αυτών είναι ηλεκτροδοτημένο.

Επίσης στο δεύτερο πίνακα βλέπουμε τον αριθμό των σιδηροδρομικών οχημάτων (Locomotives και Railcars) ο οποίος συγκεκριμένα για την Ελλάδα από το 2010 μέχρι το 2013 έχει παραμείνει αμετάβλητος.



## Πίνακας 8.5

### Length of Lines in Use

	km							%	
	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013	OF WHICH: ELECTRIFIED 2013	
<b>EU-28</b>	<b>237 671</b>	<b>229 435</b>	<b>220 583</b>	<b>215 110</b>	<b>216 232</b>	<b>216 507</b>	<b>215 298</b>	<b>115 734</b>	<b>53.8</b>
BE	3 479	3 368	3 471	3 544	3 582	3 582	3 582	3 064	85.5
BG	4 299	4 294	4 320	4 154	4 097	4 070	4 032	2 869	71.2
CZ		9 430	9 444	9 614	9 468	9 469	9 459	3 216	34.0
DK	2 838	2 863	2 787	2 646	2 606	2 615	2 615	621	23.7
DE	40 981	41 718	36 588	34 221	33 707	33 509	33 446	19 876	59.4
EE	1 026	1 021	968	968	1 540	1 540	1 510	132	8.7
IE	1 944	1 954	1 919	1 919	1 919	1 919	1 919	52	2.7
EL	2 484	2 474	2 385	2 576	2 552	2 554	2 265	437	19.3
ES	14 539	14 308	14 347	15 015	15 837	15 922	15 937	9 768	61.3
FR	34 070	31 939	29 272	29 286	29 871	30 581	30 581	16 583	54.2
HR	2 429	2 296	2 726	2 726	2 722	2 722	2 722	985	36.2
IT	16 066	16 003	16 187	16 545	17 022	17 060	17 070	12 164	71
CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	2 397	2 413	2 331	2 270	1 897	1 860	1 859	250	13.4
LT	2 007	2 002	1 905	1 771	1 767	1 767	1 767	122	6.9
LU	271	275	274	275	275	275	275	262	95.3
HU	7 838	7 714	8 005	7 950	7 893	7 877	7 898	3 010	38
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	2 798	2 739	2 802	2 797	3 013	3 013	3 032	2 307	76.1
AT	5 624	5 672	5 665	5 691	5 039	4 894	4 894	3 468	70.9
PL	26 228	23 986	22 560	19 507	19 702	19 617	18 959	11 817	62.3
PT	3 064	2 850	2 814	2 844	2 842	2 541	2 544	1 630	64.1
RO	11 348	11 376	11 015	10 948	10 777	10 777	10 768	4 029	37.4
SI	1 196	1 201	1 201	1 228	1 228	1 209	1 209	500	41.4
SK	3 660	3 665	3 662	3 658	3 622	3 631	3 631	1 586	43.7
FI	5 867	5 880	5 854	5 732	5 919	5 944	5 944	3 172	53.4
SE	11 193	10 925	11 037	11 017	11 160	11 136	10 957	8 214	75.0
UK	16 914	17 069	17 044	16 208	16 175	16 423	16 423	5 600	34.1
AL					423	423	423	0	0.0
ME				248	249	249	249	224	90.1
MK	696	699	699	699	699	699	699	234	33.5
RS				3 809	3 809	3 809	3 809	1 275	33.5
TR	8 429	8 549	8 671	8 697	9 594	9 642	9 718	2 922	30.1
IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NO	4 044	4 023	4 413	4 334	4 199	4 264	4 224	2 500	59.2
CH	3 215	3 232	3 216	3 399	3 597	3 551	3 588	3 587	100.0

**Notes:** DE: includes DE-E: 1970=14 250, 1980=14 248, 1990=14 031,  
CS: 1970: 13 308, 1980: 13 131, 1990: 13 111.  
These are included in EU-28 totals.



## Πίνακας 8.6

### Stock of Vehicles: Locomotives & Railcars

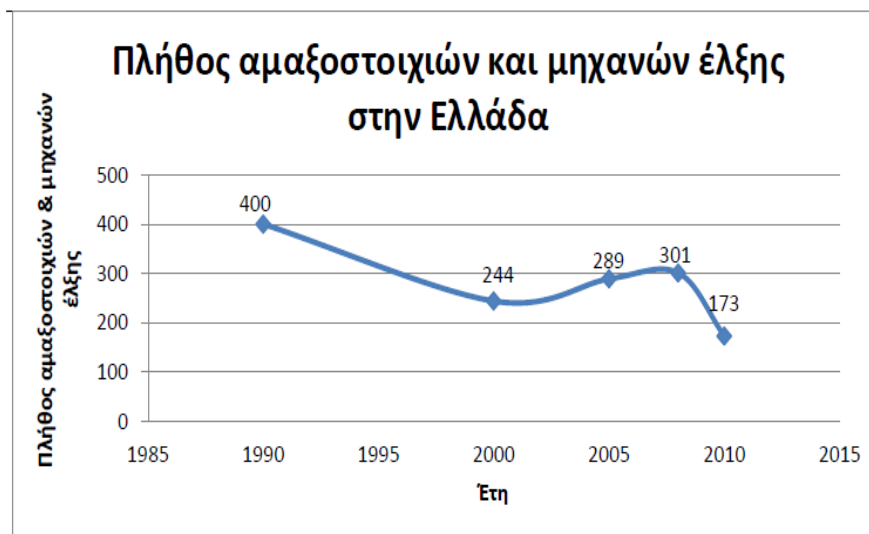
#### STOCK OF VEHICLES

	1990	2000	2005	2010	2012	2013	% CHANGE '12/'13
<b>EU-28</b>	<b>66 278</b>		<b>47 923</b>	<b>59 851</b>	<b>56 953</b>	<b>58 054</b>	<b>1.9</b>
BE	1 727	1 670	1 518	1 341	1 266	1 188	-6.2
BG	1 119	762	669	624	451	504	11.8
CZ		3 596	3 163	2 258	2 124	2 274	7.1
DK	524	415	464	495	347	317	-8.6
DE	14 437	9 656	7 742	15 613	15 103	15 887	5.2
EE	300	194	170	81	75	75	0.0
IE	166	172	412	572	374	620	65.8
EL	400	244	289	301	301	301	0.0
ES	1 922	1 693	1 946	1 732	1 785	1 782	-0.2
FR	7 279	7 158	7 354	6 768	5 895	5 692	-3.4
HR	563	480	377	284	296	301	1.7
IT	4 818	4 697	4 674	4 494	3 650	3 243	-11.2
CY	-	-	-	-	-	-	-
LV	739	433	358	196	205	205	0.0
LT	389	419	365	275	262	277	5.7
LU	97	124	145	104	43	43	0.0
HU	2 040	1 453	1 385	1 275	1 286	1 225	-4.7
MT	-	-	-	-	-	-	-
NL	2 372	1 965	2 078	2 411	2 443	2 416	-1.1
AT	1 543	1 530	1 500	1 233	1 072	1 607	49.9
PL	6 801	5 293	4 723	4 421	4 103	3 996	-2.6
PT	530	589	439	275	401	417	4.0
RO	4 515	3 440	2 186	2 229	2 280	2 211	-3.0
SI	358	300	261	267	405	405	0.0
SK		1 570	1 204	1 035	1 033	1 029	-0.4
FI	669	735	702	644	652	652	0.0
SE	1 350	887	622	213	221	211	-4.5
UK	5 610		3 177	10 710	11 082	11 176	0.8
AL							
ME	-	-	-	-	-	-	-
MK	92	101	73	63	69	53	-23.2
RS					485	487	0.4
TR	897	849	735	673	783	780	-0.4
IS	-	-	-	-	-	-	-
NO	502	299	289	544	629	816	29.7
CH	1 254	1 528	2 198	1 745	1 680	1 645	-2.1

**Notes:** Data relates to main railways (UIC members). From 2010 a new split between 'railcars' and 'trainset' has been introduced by UIC. Values on this table consider the declared values of locomotives (diesel + electric) and railcars (diesel + electric).  
DE: includes DE-E: 1970 = 5 000, 1980 = 4 506, 1990 = 6 331.  
CS: 1970 = 4 998, 1990 = 6 010.

Σε αντίθεση με τα φορτηγά οχήματα, οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και οι μηχανές έλξης φαίνονται να έχουν μειωθεί σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με το 1990, όπου ο αριθμός τους ήταν σχεδόν διπλάσιος.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται το πλήθος των εμπορικών αμαξοστοιχιών και μηχανών έλξης κατά την διάρκεια των δυο τελευταίων δεκαετιών. Επίσης, φαίνεται η ανάκαμψη του κλάδου από το 2000 μέχρι το 2008, ωστόσο η οικονομική κρίση φαίνεται να σταμάτησε απότομα την ανάκαμψη αυτή και να μείωσε περαιτέρω τον κλάδο σε σχέση με το παρελθόν.



**Διάγραμμα 8.4**

**Πλήθος αμαξοστοιχιών και μηχανών έλξης στην Ελλάδα**

**Statistical pocketbook 2015**

## **8.4 Τα Εμπορευματικά Κέντρα της Ελλάδας**

Τα εμπορευματικά κέντρα είναι οργανικά ολοκληρωμένα σύνολα δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύονται και λειτουργούν σε περιοχές που επιτρέπονται δραστηριότητες για την εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνουν ή συνδέονται με κάποιο σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο. Πιο απλά είναι τα σημεία στα οποία γίνονται οι μεταφορτώσεις των εμπορευμάτων.

Στην Ελλάδα υπάρχει μόνο ένα, το οποίο βρίσκεται στη Σίνδο, είναι ιδιωτικό και ανήκει στην Kuehne Nagel. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με την ΓΑΙΑΟΣΕ δυο νέα εμπορευματικά κέντρα είναι προγραμματισμένα να κατασκευαστούν και να ολοκληρωθούν μέσα στα επόμενα χρόνια. Το πρώτο εμπορευματικό κέντρο είναι αυτό του Θριασίου πεδίου, το οποίο βρίσκεται κοντά στο λιμάνι του Ασπρόπυργου και στο Αεροδρόμιο της Ελευσίνας. Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα



εμπορευματικά κέντρα της χώρας, συνολικής έκτασης 2.000 στρεμμάτων. Το συγκεκριμένο εμπορευματικό κέντρο με την ολοκλήρωση της κατασκευής του θα περιλαμβάνει σταθμούς διαλογής, τερματικούς σταθμούς, διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, χώρους αποθήκευσης καθώς και τελωνείο. Το δεύτερο εμπορευματικό κέντρο βρίσκεται στο Δήμο Εχεδώρου στην Θεσσαλονίκη και έχει συνολική έκταση 672.000 τετραγωνικών μέτρων. Επίσης, συνδέεται με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και κατ' επέκταση με τον εμπορευματικό σταθμό του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, δεν είναι δυνατή η χρήση του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δικτύου, διότι απαιτείται αναβάθμιση του, λόγω μακροχρόνιας εγκατάλειψης. Το εν λόγω εμπορευματικό κέντρο βρίσκεται σε αρχικό στάδιο και απαιτείται σημαντικό χρονικό διάστημα για την ολοκλήρωσή του.

## 8.5 Οι Τερματικοί Σταθμοί της Ελλάδας

Η Ελλάδα διαθέτει δυο σημαντικούς τερματικούς σταθμούς, στα μεγαλύτερα λιμάνια της, οι οποίοι καθημερινά διαχειρίζονται χιλιάδες τόνους εμπορευμάτων. Ο πρώτος εμπορευματικός τερματικός σταθμός βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά και είναι τερματικός σταθμός διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων. Έχει συνολική έκταση 769.998 τετραγωνικών μέτρων και το μήκος της μεγαλύτερης προβλήτας του είναι 768 μέτρα, με βάθος 16 μέτρα. Επίσης το λιμάνι του Πειραιά είναι εξοπλισμένο με άλλη μια προβλήτα που τη διαχειρίζεται η εταιρία Σ.Ε.Π. (θυγατρική της COSCO), η οποία διαθέτει σύγχρονο εξοπλισμό διαχείρισης κάθε είδους εμπορευματοκιβωτίου. Τέλος, ο εμπορευματικός τερματικός σταθμός του Πειραιά συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω της σιδηροδρομικής γραμμής που ενώνει το Ικόνιο με το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου πεδίου. Ο δεύτερος εμπορευματικός τερματικός σταθμός διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων βρίσκεται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, έχει συνολική έκταση 254.000 τετραγωνικά μέτρα με αποθηκευτικό χώρο επαρκή για 4.696 εμπορευματοκιβώτια, ενώ μπορεί να δεχτεί πλοία με βύθισμα μέχρι 12 μέτρα. Επίσης, ο τερματικός αυτός σταθμός είναι συνδεδεμένος με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μέσω διπλής σιδηροδρομικής γραμμής. Τέλος, στην Ελλάδα υπάρχουν και άλλοι εμπορευματικοί σταθμοί σε διάφορα λιμάνια π.χ. Αλεξανδρούπολη, καθώς επίσης και στα δυο μεγαλύτερα αεροδρόμια της χώρας.





## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Νομικό Πλαίσιο Εμπορευματικών Μεταφορών**

### **9.1 Νομοθεσία της Ε.Ε. για τις Μεταφορές**

Ο τομέας των μεταφορών είναι μία από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) διότι οι μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ευρωπαϊκή οικονομία. Χωρίς καλές συνδέσεις η Ευρώπη δεν μπορεί να αναπτυχθεί ούτε να ευημερήσει. Οι μεταφορές διέπονται από τον τίτλο VI, άρθρα 90 μέχρι 100 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ε.Ε.. Από τη θέση σε ισχύ της συνθήκης της Ρώμης το 1958, η πολιτική αυτή επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, και με αυτόν τον τρόπο συνέβαλε στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών. Οι κυριότεροι άξονές της αποβλέπουν στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, την εξασφάλιση αειφόρου ανάπτυξης, την ανάπτυξη των μεγάλων δικτύων της Ευρώπης, το χωροταξικό έλεγχο, την ενίσχυση της ασφάλειας, και την ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας. Η ενιαία αγορά αποτέλεσε μία πραγματική καμπή στην κοινή πολιτική μεταφορών, από την πρώτη Λευκή Βίβλο του 2001 η πολιτική αυτή προσανατολίστηκε προς μία αρμονική και συνεπή ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ιδίως μέσα από τη συντροπικότητα, δηλαδή τη χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς, χερσαίου, θαλάσσιου ή εναέριου, με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο. Ακόμα, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών στοχεύει στο συμβιβασμό μεταξύ των αυξανόμενων αναγκών κινητικότητας των πολιτών και της απαίτησης αειφόρου ανάπτυξης. Υπό αυτή την έννοια, η εν λόγω πολιτική συνδέεται επίσης με την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και το άνοιγμα στον ανταγωνισμό, απαραίτητες προϋποθέσεις για την καινοτομία και την ολοκλήρωση των δικτύων. Παράλληλα οι οδικές μεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο μεταφοράς εντός της Ε.Ε., τόσο οι επιβατικές όσο και οι εμπορευματικές. Η δράση της Ε.Ε. αφορά κυρίως τον έλεγχο των πολλαπλών δαπανών στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Τέλος, η ανάπτυξη των μεταφορών πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας, καθώς επίσης και να συμμορφώνεται προς την προστασία του περιβάλλοντος. Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για σχεδόν το ένα τρίτο του συνόλου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην Ε.Ε.. Προϋπόθεση για τη μείωσή τους, ιδίως στα πλαίσια του πρωτοκόλλου του Κυότο, είναι η αναζήτηση και η εισαγωγή εναλλακτικών λύσεων, κυρίως στον τομέα των οδικών μεταφορών. Έτσι, η Ε.Ε. θέσπισε μια πολιτική προώθησης των βιοκαυσίμων και μείωσης των εκπομπών στις οδικές και εναέριες μεταφορές. Με τις θαλάσσιες μεταφορές τίθεται επίσης το πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης, και η Ε.Ε. παρεμβαίνει για τον περιορισμό της ρύπανσης που προκαλούν τα πλοία, αλλά και για την επιβολή κυρώσεων για κακόβουλη συμπεριφορά. Η ικανότητα να συνδυάζονται με ευελιξία τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς αποτελεί ένα από τα κλειδιά της έννοιας «βιώσιμη κινητικότητα», η οποία αποτελεί τη βάση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Η διατροφικότητα των μεταφορών, χάρη στην οποία επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση των εθνικών δικτύων, ενθαρρύνεται και υλοποιείται μέσω προγραμμάτων όπως το Marco Polo. Τα

διευρωπαϊκά δίκτυα, υπό τη μορφή έργων υποδομής κοινού ενδιαφέροντος, αποσκοπούν επίσης στην ενίσχυση της διατροπικότητας των μεταφορών. Στοχεύουν ιδιαίτερα στην τόνωση των επενδύσεων ώστε να ευνοηθεί η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών που καλύπτει ολόκληρη την κοινότητα και στηρίζεται στο σύνολο των μεταφορικών μέσων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι οι πιο σημαντικές πολιτικές και νομοθεσίες που αφορούν τον κλάδο των μεταφορών προέκυψαν από την Λευκή Βίβλο των Μεταφορών, την Πράσινη Βίβλο των Μεταφορών, τις Μεταφορές το 2050 καθώς και από την Ευρωβινιέτα.

### **9.1.1 Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών**

Η πρώτη Λευκή Βίβλος δημιουργήθηκε από την ΕΕ το 2001 και προωθούσε έντονα τη στροφή από τις οδικές μεταφορές προς άλλες πιο βιώσιμες μεθόδους μεταφορών και κυρίως τις σιδηροδρομικές. Επίσης, μεγάλης σημασίας ήταν και η προώθηση της διατροπικότητας στις μεταφορές. Οι βασικότεροι στόχοι της ήταν η μετατόπιση της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, η αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων, η προώθηση των θαλάσσιων και των παραποτάμιων μεταφορών και ο έλεγχος της ανάπτυξης των εναέριων μεταφορών.

Η Λευκή βίβλος του 2006, έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στην βιωσιμότητα και στην συντροπικότητα των μεταφορών, καθώς τόνισε την αναγκαιότητα του όλοι οι τρόποι μεταφοράς να είναι βιώσιμοι και ότι κάθε τρόπος μεταφοράς πρέπει να βελτιστοποιηθεί ξεχωριστά έτσι ώστε να έχουμε ένα ενιαίο σύστημα μεταφοράς. Οι βασικότεροι στόχοι της, ήταν η ανάπτυξη της κινητικότητας, η ασφάλεια στις μεταφορές και η τεχνολογική ανάπτυξη στις μεταφορές.

Η Λευκή βίβλος του 2011, επαναλαμβάνει την ανάγκη απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών και επιδιώκει την εξασφάλιση μιας ανοιχτής, ελεύθερης αγοράς εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, επιτρέποντας στον σιδηρόδρομο να μπορεί να ανταγωνιστεί ελεύθερα τις οδικές μεταφορές και να καταφέρει μια στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ένας από τους κυρίαρχους στόχους είναι για αποστάσεις μεγαλύτερες των 300 χιλιομέτρων, να υπάρξει στροφή από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σε ποσοστό 30%, μέχρι το 2030 και σε ποσοστό 50%, μέχρι το 2050. Οι βασικότεροι στόχοι της είναι η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των μέσων μεταφοράς, η ανάπτυξη των βιώσιμων καυσίμων, η βελτιστοποίηση της απόδοσης των logistics και η χρήση εξελιγμένων συστημάτων πληροφόρησης και επικοινωνίας.

### **9.1.2 Η Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι ήταν απόλυτα απαραίτητο η πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών να επανεξεταστεί λόγω της κλιματικής αλλαγής, της ενδυνάμωσης του ρόλου της Ευρώπης σε διεθνές επίπεδο και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Για το

λόγο αυτό εξέδωσε στις 04.02.2009 Πράσινη Βίβλο με την οποία καθορίζονται οι μμελλοντικές προκλήσεις της πολιτικής της για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Ο σχεδιασμός όλων των μέσων μεταφοράς, με την καλύτερη δυνατή χρήση των απόλυτα διαλειτουργικών νοημών συστημάτων μεταφοράς και την αφομοίωση των νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών και της ενέργειας, αποτελεί τον πυρήνα μιας στραμμένης προς το μμέλλον ολοκλήρωσης του δικτύου. Αυτά είναι και τα τρία στοιχεία της Πράσινης Βίβλου, τα οποία είναι ζωτικής σημασίας για την περαιτέρω ανάπτυξη των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων και προσώπων. Ειδικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην υποδομή και συγκεκριμένα στην κατάλληλη ανάπτυξη των έργων υποδομής στα λιμάνια και τις αποτελεσματικότερες συνδέσεις με την ενδοχώρα, δεδομένης της αυξημένης σπουδαιότητας των θαλάσσιων μεταφορών, την ενσωμάτωση πλήρως διαλειτουργικών και εμπορικά βιώσιμων διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών και «πράσινων διαδρόμων», την κατάργηση των σημείων συμφόρησης στους κύριους άξονες μεταφορών, τις συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων και την εφαρμογή νέων συστημάτων τιμολόγησης.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι η Πράσινη Βίβλος τονίζει την σημασία των καλών συνδέσεων με τις γειτονικές χώρες της Ευρώπης, ώστε να επιτευχθεί η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Επίσης, γίνεται διαχωρισμός των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών, και τονίζεται η ανάγκη διαχωρισμού των δυο αυτών ειδών μεταφοράς. Ακόμη, προωθείται η συντροπικότητα, καθώς συμβάλλει στην κλιματική αλλαγή και στηρίζεται η διατροπικότητα σαν αποδοτικότερος τρόπος μεταφοράς και τονίζεται η ανάγκη ορισμένων οργανωτικών καινοτομιών, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότερη χρήση των υποδομών των μεταφορών.

### **9.1.3 Οι Μεταφορές το 2050**

Οι μεταφορές το 2050 είναι ο χάρτης πορείας για έναν ανταγωνιστικό τομέα μεταφορών, με τον οποίο θα αυξηθεί η κινητικότητα και θα περικοπούν οι εκπομπές. Ο βασικός στόχος του σχεδίου είναι η δημιουργία ενός ευρύτερου ενιαίου Ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών καθώς και η μείωση της εξάρτησης των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, που θα έχουν ως συνέπεια την μείωση των εκπομπών του CO<sub>2</sub> στις μεταφορές κατά 60% έως το 2050. Σ' αυτό το χάρτη πορείας ορίζεται ότι πρέπει να αρθούν τα κύρια εμπόδια και σημεία συμφόρησης σε πολλές καίριες περιοχές στα πεδία των μεταφορικών υποδομών και των επενδύσεων, της καινοτομίας και της εσωτερικής αγοράς. Στον χάρτη πορείας προτείνονται 40 συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για την επόμενη δεκαετία και καθορίζονται διάφοροι στόχοι ανάλογα με τον τύπο μετακίνησης : μέσα στις πόλεις, μεταξύ των πόλεων και για μεγάλες αποστάσεις.

### 9.1.3.1 Υπεραστικές Μετακινήσεις

Στροφή του 50% όλων των υπεραστικών επιβατικών και εμπορευματικών μετακινήσεων μεσαίων αποστάσεων από τις οδικές στις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές.

- Έως το 2050, η πλειονότητα των επιβατικών μετακινήσεων μεσαίων αποστάσεων, από περίπου 300km και άνω, πρέπει να πραγματοποιείται σιδηροδρομικά.
- Έως το 2030, το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε απόσταση άνω των 300 km πρέπει να πραγματοποιείται με άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως σιδηροδρομικά ή με πλωτά μέσα, και άνω του 50% έως το 2050.
- Εξασφάλιση σε όλη την ΕΕ ενός πλήρως λειτουργικού κεντρικού δικτύου διαδρόμων μεταφοράς, το οποίο θα προσφέρει διευκολύνσεις για την αποτελεσματική αλλαγή τρόπου μεταφοράς (κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ) έως το 2030, με ένα δίκτυο υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας έως το 2050 και αντίστοιχη πρόβλεψη υπηρεσιών πληροφόρησης.
- Έως το 2050, σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση με το δίκτυο υψηλής ταχύτητας, επαρκής σύνδεση όλων των κύριων λιμένων με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- Έως το 2020, καθορισμός του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μεταφορές, τη διαχείριση και την πληρωμή τελών, και για τις επιβατικές και για τις εμπορευματικές μεταφορές.
- Πλήρης εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και δέσμευση του ιδιωτικού τομέα για εξάλειψη των στρεβλώσεων, δημιουργία εσόδων και εξασφάλιση χρηματοδότησης των μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

### 9.1.3.2 Μετακινήσεις Μεσαίων Αποστάσεων και Δημιουργικές Εμπορευματικές Μεταφορές

Θα εξακολουθήσουν να κυριαρχούν οι αεροπορικές και οι θαλάσσιες μεταφορές. Οι νέοι κινητήρες και καύσιμα και τα νέα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας θα αυξήσουν την απόδοση και θα μειώσουν τις εκπομπές.

- Χρήση 40% καυσίμων με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στις αερομεταφορές έως το 2050 και, επίσης, έως το 2050 μείωση κατά 40% των εκπομπών CO<sub>2</sub> στην ΕΕ από τα καύσιμα δεξαμενοπλοίων.

- Πλήρης εκσυγχρονισμός του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας έως το 2020 που θα οδηγήσει στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό: συντομότερες και ασφαλέστερες αεροπορικές μετακινήσεις μεγαλύτερης χωρητικότητας. Ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου που θα περιλαμβάνει 58 χώρες και 1 δισεκατομμύριο κατοίκους έως το 2020.
- Εγκατάσταση ευφών συστημάτων διαχείρισης των χειρσαίων και πλωτών μεταφορών (όπως τα ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet και LRIT).
- Συνεργασία με διεθνείς εταίρους και σε διεθνείς οργανισμούς, όπως η ΔΟΠΑ και ο ΔΝΤ, για την προώθηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και των στόχων για το κλίμα, σε παγκόσμιο επίπεδο.

### 9.1.3.3 Αστικές Μεταφορές

Μεγάλη στροφή προς καθαρότερα αυτοκίνητα και καθαρότερα καύσιμα. Στροφή 50% από τα αυτοκίνητα που κινούνται με συμβατικά καύσιμα έως το 2030, με σταδιακή απαγόρευση τους στις πόλεις έως το 2050.

- Μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων στις αστικές μεταφορές που κινούνται με «συμβατικά καύσιμα» κατά το ήμισυ έως το 2030, σταδιακή απαγόρευση τους στις πόλεις έως το 2050 και επίτευξη διακίνησης των εμπορευμάτων ουσιαστικά χωρίς εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στις μεγάλες αστικές περιοχές έως το 2030.
- Έως το 2050, επίτευξη σχεδόν μηδενικών θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων. Με βάση τον στόχο αυτό, η ΕΕ επιδιώκει να μειωθούν κατά το ήμισυ τα οδικά δυστυχήματα έως το 2020. Εξασφάλιση ότι η ΕΕ θα καταστεί πρωτοπόρα παγκοσμίως στην ασφάλεια και την προστασία των αεροπορικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών.

### 9.1.4 Η Ευρωβινιέτα

Η Ευρωβινιέτα θεσπίστηκε για πρώτη φορά από την Ε.Ε. το 1990 και αποσκοπεί στην ανάκτηση του κόστους κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης και ανάπτυξης των οδικών υποδομών. Πρώτον, παρουσίασε μια στρατηγική που αποσκοπεί να εξασφαλίσει ότι οι τιμές των μεταφορών αντανακλούν καλύτερα το πραγματικό κόστος τους για την κοινωνία, ώστε να μπορέσουν σταδιακά να μειωθούν οι βλάβες στο περιβάλλον και η συμφόρηση, με τρόπο που να τονώνει την αποτελεσματικότητα των μεταφορών και, τελικά, της οικονομίας στο σύνολό της. Δεύτερον, παρουσίασε μια πρόταση που θα δώσει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου αυτού μέσω αποτελεσματικότερων και φιλικότερων προς το περιβάλλον διοδίων για τα βαρέα οχήματα, τα έσοδα από τα οποία θα χρησιμοποιούνται για την άμβλυνση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από τις μεταφορές και για τη μείωση της συμφόρησης. Τρίτον, παρουσίασε μια ανακοίνωση

σχετική με τη μείωση του θορύβου που προκαλούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Η στρατηγική σχετικά με την εσωτερικευση των εξωτερικών στοιχείων κόστους καθορίζει πώς μπορεί να επιτευχθεί αυτό σε όλους τους τρόπους μεταφορών. Η στρατηγική αυτή, βασισμένη στα υφιστάμενα κοινοτικά μέτρα και προτάσεις, όπως εκείνα που αφορούν τη φορολογία των καυσίμων και την υπαγωγή των αερομεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, λαμβάνει υπόψη όλα τα εξωτερικά στοιχεία κόστους, συμπεριλαμβανομένων της κλιματικής αλλαγής, της τοπικής ρύπανσης, του θορύβου και της συμφόρησης. Η πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα για τη χρήση υποδομής αποτελεί βασικό στοιχείο της στρατηγικής αυτής. Επιδιώκει να καθιερώσει ένα πλαίσιο, το οποίο θα δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να υπολογίζουν και να διαφοροποιούν τα διόδια ανάλογα με την ατμοσφαιρική ρύπανση και το θόρυβο από τις εκπομπές της κυκλοφορίας και ανάλογα με τα επίπεδα συμφόρησης τις ώρες αιχμής. Αυτό θα ενθαρρύνει τους μεταφορείς εμπορευμάτων να αγοράζουν καθαρότερα οχήματα και να βελτιώνουν το εφοδιαστικό τους σύστημα και τον σχεδιασμό των δρομολογίων. Τα διόδια πρέπει να εισπράττονται με τη χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων, τα δε τυχόν έσοδα θα χρησιμοποιούνται για έργα που αποσκοπούν στην ανακούφιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, όπως π.χ. στην έρευνα και ανάπτυξη οχημάτων καθαρότερων και με βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση. Για τον υπολογισμό των διοδίων πρέπει να χρησιμοποιείται μια κοινή μέθοδος, έτσι ώστε τα διόδια να είναι διαφανή, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας και συμβατά με την εσωτερική αγορά.

## **9.2 Το Νομικό Πλαίσιο της Ελλάδας**

Βασικοί στόχοι του Νομοσχεδίου, το οποίο παρατίθεται ολόκληρο στο παράρτημα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αποτελούν η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ο εξορθολογισμός, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας, καθώς και η απελευθέρωση του κομίστρου, στο πλαίσιο της Οδηγίας της ΕΕ1 96/26/ΕΚ.

Βασική κατεύθυνση του Νομοσχεδίου αποτελεί παράλληλα, η ομαλή μετάβαση στο νέο πλαίσιο Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, με βάση τις συνθήκες και τη διάρθρωση του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας. Πρόκειται για μία βασική θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, που θα καταστήσει συμβατό το ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο άλλων χωρών της Ε.Ε. Με το παρόν νομοσχέδιο επιδιώκεται η αναδιοργάνωση του θεσμικού πλαισίου, με γνώμονα το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις εξελίξεις της αγοράς, προκειμένου οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές να καταστούν αφενός βιώσιμες και αφετέρου ανταγωνιστικές.



## 9.2.1 Βασικοί Άξονες, Προβλέψεις και Αλλαγές του Νομοσχεδίου

Οι βασικοί άξονες του παρόντος σχεδίου είναι οι εξής:

1. Η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων υπό το πρίσμα της αρχής της νομιμότητας
2. Η δημιουργία ενός νέου συγχρόνου συστήματος χορήγησης αδειών για οδικές μεταφορές στη χώρα μας,
3. Η απελευθέρωση του κομίστρου
4. Η ενίσχυση του ανταγωνισμού, η παροχή καλύτερων υπηρεσιών και οι χαμηλότερες τιμές για τον πολίτη
5. Η οργάνωση των οδικών μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρείες
6. Η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών
7. Η ορθολογική διαχείριση της άυλης αξίας των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ.
8. Η δημιουργία ταμείου για την υποστήριξη της Οδικής Ασφάλειας και για την προστασία του περιβάλλοντος
9. Η ενοποίηση της νομοθεσίας για τις διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές

Οι βασικές προβλέψεις του νομοσχεδίου και αλλαγές που επέρχονται περιγράφονται παρακάτω:

- Τηρούνται οι βασικές προβλέψεις της Οδηγίας, ήτοι υιοθετούνται τρεις ομάδες κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα: α) κριτήρια αξιοπιστίας β) κατάλληλη οικονομική επιφάνεια και γ) προϋπόθεση επαγγελματικής επάρκειας.
- Το νομοσχέδιο λαμβάνει υπόψη τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς και τη διαδικασία μετάβασης που ακολούθησαν άλλες χώρες της Ε.Ε..
- Το νομοσχέδιο υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς, όσον αφορά στις οικονομικές προϋποθέσεις. Για το λόγο αυτό, στο νομοσχέδιο, γίνεται πρόβλεψη τριετούς μεταβατικού σταδίου, προκειμένου να καταστεί δυνατόν στις υπάρχουσες επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα εκδίδονται νέες άδειες με βάση το ισχύον σύστημα αδειοδότησης που βασίζεται στην αδειοδότηση οχημάτων με βάση το τονάζ, καθώς και στην υπάρχουσα κατηγοριοποίηση αδειών (άδειες για διεθνείς μεταφορές, άδειες για εθνικές μεταφορές, άδειες για νομαρχιακές μεταφορές και άδειες για μεταφορά καυσίμων).
- Η οργάνωση των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων σε Μεταφορικές Εταιρείες. Προβλέπεται η σύσταση δύο ειδών μεταφορικών εταιριών, με τη μορφή της ανώνυμης εταιρίας ή της εταιρίας περιορισμένης ευθύνης στις

οποίες ανατίθεται αποκλειστικά η διενέργεια των εμπορευματικών μεταφορών.

- Δημιουργείται νέο σύστημα χορήγησης αδειών, το οποίο ισχύει αμέσως μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Το νέο σύστημα βασίζεται στις βασικές προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Διασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, υπό προϋποθέσεις που ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ε.Ε..
- Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ο αριθμός των χορηγούμενων αδειών Φ.Δ.Χ. απελευθερώνεται και πλέον κάθε ενδιαφερόμενη μεταφορική εταιρία θα δύναται να λάβει άδεια ΦΔΧ. Οι άδειες ΦΔΧ θα χορηγούνται με βάση την τήρηση τυπικών προϋποθέσεων, που προβλέπονται στον Κανονισμό 1071/ 2009. Για τις άδειες αυτές θα υπάρχει καταβολή ειδικής εισφοράς, η οποία μειώνεται στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους, ξεκινώντας από το 2011 και τελειώνοντας το 2013.
- Μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου, δεν θα υπάρχει πλέον η ειδική εισφορά και με βάση το νέον σύστημα αδειοδότησης η άδεια θα χορηγείται σε οδικούς μεταφορείς. Παράλληλα θεσπίζονται συγκεκριμένοι όροι και προϋποθέσεις, τις οποίες θα πρέπει να πληροί η μεταφορική εταιρία που επιθυμεί να λάβει άδεια, με βάση τις τέσσερις ομάδων κριτηρίων που θέτει η Ε.Ε., δηλαδή την οικονομική δυνατότητα, την άδεια επαγγέλματος, την ύπαρξη της κατάλληλης υποδομής και την καλή φήμη. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ενίσχυση του ανταγωνισμού προς όφελος των νεοεισερχόμενων εταιρειών και των καταναλωτών, καθώς και τα επαγγελματικά συμφέροντα των υφιστάμενων αδειούχων Φ.Δ.Χ αυτοκινήτων.
- Οι υπάρχουσες άδειες θεωρούνται ως στοιχείο του μετοχικού κεφαλαίου των Εταιριών που θα δημιουργηθούν. Η αξία τους ως μετοχικού κεφαλαίου θα ισούται με το τέλος που θα καταβάλλεται για αντίστοιχη νέα άδεια.

## **9.2.2 Διασφαλίσεις του Νομοσχεδίου υπέρ του Δημοσίου Συμφέροντος**

### **9.2.2.1 Ασφάλεια και Ποιότητα Οδικού Δικτύου**

Το οδικό δίκτυο, (αστικό και εθνικό), όπως είναι διαμορφωμένο, υφίσταται σημαντική επιβάρυνση από την κυκλοφορία των οχημάτων των οδικών μεταφορέων. Σε κοινοτικό επίπεδο η Ελλάδα καταλαμβάνει τη 19η θέση όσον αφορά στη σχέση του υφιστάμενου οδικού δικτύου (αυτοκινητόδρομοι) με το μεταφερόμενο φορτίο (σε εκ. τονοχιλιόμετρα), γεγονός που καταδεικνύει το μέγεθος της επιβάρυνσης των αυτοκινητόδρομων για την εξυπηρέτηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Σύμφωνα με μελέτες, οι υφιστάμενες υποδομές στην Ελλάδα σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη κρίνονται ανεπαρκείς, δεδομένου ότι στη χώρα μας το 98% των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών εξυπηρετείται από τις οδικές. Το νέο νομοσχέδιο λαμβάνει υπόψη αυτή την κρίσιμη επίπτωση που θα επέλθει στο υπάρχον

οδικό δίκτυο, και η οποία θα επηρεάσει δυσμενώς τους δείκτες οδικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

### **9.2.2 Περιβαλλοντική Προστασία**

Σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες ο κλάδος των οδικών μεταφορών έχει αυξημένο μερίδιο ευθύνης έναντι των άλλων μορφών μεταφοράς στην υποβάθμιση της περιβαλλοντικής προστασίας. Χαρακτηριστικά τα βαρέα φορτηγά αυτοκίνητα ευθύνονται για την εκπομπή κυρίως σωματιδίων κατά ποσοστό 71% σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα οδικής μεταφοράς. Εξίσου σημαντική είναι η συμμετοχή των βαρέων οχημάτων όσον αφορά στην εκπομπή οξειδίων του αζώτου με ποσοστό 40%. Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω της επιβάρυνσης που συνεπάγεται για το περιβάλλον η διόγκωση των οδικών μεταφορών, έχει θέσει σε εφαρμογή τα προγράμματα Marco Polo και Marco Polo II, τα οποία επιδοτούν όλα τα μέσα μεταφοράς πλην των οδικών. Παρά το γεγονός ότι η διακριτική αυτή μεταχείριση σε βάρος των οδικών μεταφορικών μέσων συνιστά παραβίαση της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορικών μέσων, εντούτοις κρίθηκε απαραίτητο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κατόπιν των ανωτέρω καθίσταται αναγκαία η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος από την επίπτωση της αύξησης του αριθμού των χορηγούμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων και την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα. Για τους λόγους αυτούς, προβλέπεται, ανάλογα με την κατηγορία, το μικτό βάρος του οχήματος και το είδος της χορηγούμενης άδειας, η καταβολή εύλογου ποσού ειδικής εισφοράς, το οποίο αφορά μόνο την μεταβατική περίοδο μέχρι την 30-6-2013, κατά τη διάρκεια της οποίας η εισφορά μειώνεται στην αρχή κάθε έτους. Μετά το πέρας της περιόδου η εισφορά παύει να υφίσταται.

### **9.2.3 Επιμέρους Στοιχεία του Νομοσχεδίου**

- Ορίζεται η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ με την οποία διασφαλίζεται η αντιπροσωπευτικότητα και η αμερόληπτη χορήγηση αδειών στο πλαίσιο της αρχής της νομιμότητας και βάσει αντικειμενικού συστήματος κριτηρίων.
- Συνιστάται Εκτιμητική Επιτροπή, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες, δυνάμει του παρόντος νομοσχεδίου, μεταφορικές εταιρείες.
- Η δημιουργία Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.») Προβλέπεται για πρώτη φορά η τήρηση σε ηλεκτρονική μορφή μητρώου, στο οποίο θα εγγράφονται τόσο οι συνιστώμενες με το άρθρο 3 του παρόντος μεταφορικές εταιρείες, όσο και οι υφιστάμενες ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες και οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η πλήρης καταγραφή των κυκλοφορούντων στη χώρα μας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά και όλων των εταιριών Οδικών Μεταφορέων, που θα δημιουργηθούν στην χώρα μας. Το μητρώο θα γίνει σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού 1071/2009.

- Η κατάργηση των κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μεταφορές–ελεύθερη διαμόρφωση τιμών. Καταργούνται καταρχήν τα κόμιστρα για τις πάσης φύσεως μεταφορές με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τα οποία προέβλεπε ο ν.383/76, και πλέον η διαμόρφωση της τιμής ανά μεταφερόμενο τόνο και χιλιόμετρο θα γίνεται ελεύθερα, με βάση τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και καταργούνται οι στρεβλώσεις που επέρχονταν με το διοικητικό καθορισμό τιμών. Σε περίπτωση εξαιρετικών περιστάσεων και για την αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων στην εθνική οικονομία, και μόνον για τη μεταφορά καυσίμων, δίδεται η δυνατότητα με κοινή υπουργική απόφαση να καθορίζεται κόμιστρο για τις μεταφορές αυτές. Η ρύθμιση αυτή ισχύει μόνο για νησιωτικές περιοχές και ορεινές και μειονεκτικές περιοχές και βρίσκεται σε αντιστοιχία με το άρθρο 20 του ν.3054/2002 «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α'230).
- Η δημιουργία Ειδικού Λογαριασμού. Προβλέπεται η δημιουργία ειδικού λογαριασμού, όπου κατατίθεται η καταβαλλόμενη δύναμη του άρθρου 4 του παρόντος νομοσχεδίου εισφορά και παράλληλα διασφαλίζεται η διάθεση της αποκλειστικά για τη δημιουργία υποδομών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και για την προστασία της οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος.
- Διατήρηση σε ισχύ των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Το παρόν νομοσχέδιο καθιερώνει μεταβατικό διάστημα τριών ετών, οι υφιστάμενες άδειες εξακολουθούν να ισχύουν με τους όρους έκδοσης τους για μία δεκαετία. Μετά την παρέλευση της τριετίας οι κάτοχοι τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματα τους με άλλα νεότερης τεχνολογίας, τα οποία θα είναι περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον.

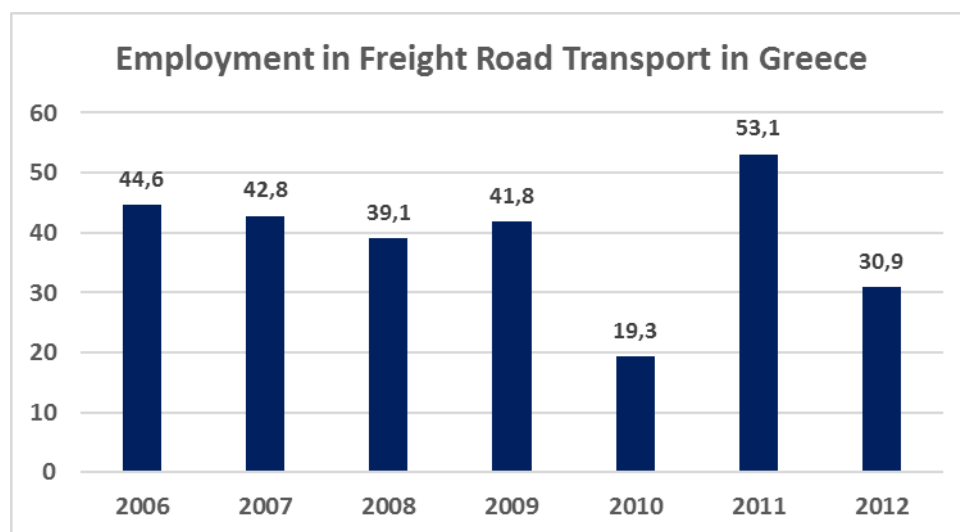
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: Στατιστικά Στοιχεία των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν ένα κλάδο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία και αντιπροσωπεύουν σε εθνικό επίπεδο το 7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης. Κατά την τελευταία εικοσαετία οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και οι μεταβολές που σημειώθηκαν στα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης συνέβαλαν στη σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών και κυρίως για τις ενδοκοινοτικές (2,3% ετησίως στις εμπορευματικές μεταφορές και 3,1 % στις επιβατικές). Συγχρόνως όμως παρά τη ζωτική σημασία του κλάδου, συνιστούν ταυτοχρόνως έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα, καθώς η αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών συνεπάγεται σοβαρές επιπτώσεις σε αγαθά ιδιαίτερης σημασίας, όπως η προστασία του περιβάλλοντος.

### 10.1 Εργαζόμενοι στον Κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Εργατικό δυναμικό μίας χώρας είναι το σύνολο των ατόμων του πληθυσμού που είτε έχουν εργασία (απασχολούμενοι), είτε δεν απασχολούνται (άνεργοι) αλλά έχουν δηλώσει ότι επιθυμούν και είναι διαθέσιμοι να εργασθούν.

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε τον αριθμό των εργαζόμενων (εκφρασμένο σε 1000) που απασχολούνται στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα για τα έτη 2006 έως 2012. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι από το 2006 μέχρι το 2009 ο αριθμός των εργαζομένων σε αυτό τον κλάδο των μεταφορών κυμαινόταν στα ίδια επίπεδα με μια μικρή πτωτική τάση ενώ το έτος 2010 γίνεται μια πολύ μεγάλη μείωση των εργαζομένων η οποία δικαιολογείται λόγω της οικονομικής κρίσης που έκανε την εμφάνισή της στην Ευρώπη. Ενώ στη συνέχεια παρατηρούμε μια πολύ μεγάλη αύξηση το 2011 με τον μεγαλύτερο αριθμό εργαζομένων να φτάνουν τους 53.100.



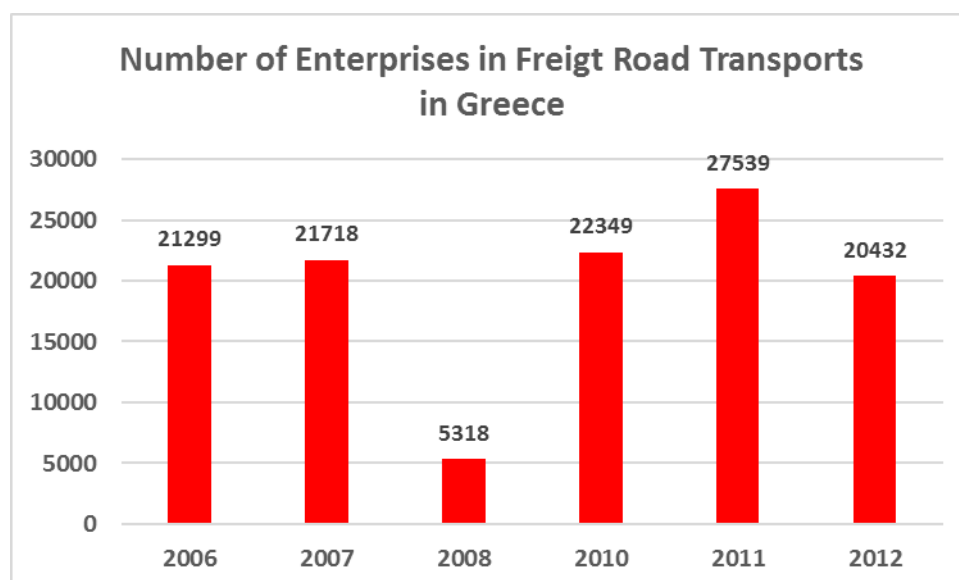
Διάγραμμα 10.1

## Employment in Freight Road Transport in Greece in 1000

Statistical Pocketbooks 2007-2015

### 10.2 Εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε τον αριθμό των μεταφορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα για τα έτη 2006 έως 2012. Παρατηρούμε λοιπόν, μια δραματική μείωση του αριθμού των εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό το έτος 2008, οι οποίες μειώθηκαν από 21718 το 2007 σε 5318, ενώ από το 2010 και μετά παρατηρούμε μια αύξηση τους, οι οποίες αυξήθηκαν σε 22349 το 2010.



Διάγραμμα 10.2

Number of Enterprises in Freight Road Transport in Greece

Statistical Pocketbooks 2007-2015

### 10.3 Τζίρος των Εταιριών που Δραστηριοποιούνται στον Κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε το τζίρο των μεταφορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, εκφρασμένο σε εκατομμύρια ευρώ. Παρατηρούμε ότι το έτος 2010 ήταν το πιο προσοδοφόρο για τις μεταφορικές εταιρίες φτάνοντας τα 4.019.000.000 ευρώ,

ενώ μετά παρουσιάζεται μια δραματική μείωση στα κέρδη τους, φτάνοντας τα 2.452.000.000 ευρώ δηλαδή μια μείωση περίπου στο μισό.



Διάγραμμα 10.3

**Turnover of Enterprises in Freight Road Transports in Greece in Million euro**

**Statistical Pocketbooks 2007-2015**

## 10.4 Παράγοντες που επηρεάζουν τις Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές

Δεν υπάρχουν μόνο οικονομικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις εμπορευματικές μεταφορές μιας χώρας, αντίθετα υπάρχουν και άλλοι παράγοντες εξίσου σημαντικοί, οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές. Τέτοιοι παράγοντες είναι το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.), η βιομηχανική παραγωγή καθώς και οι εισαγωγές και οι εξαγωγές της χώρας.

### 10.4.1 Το Α.Ε.Π. της Χώρας

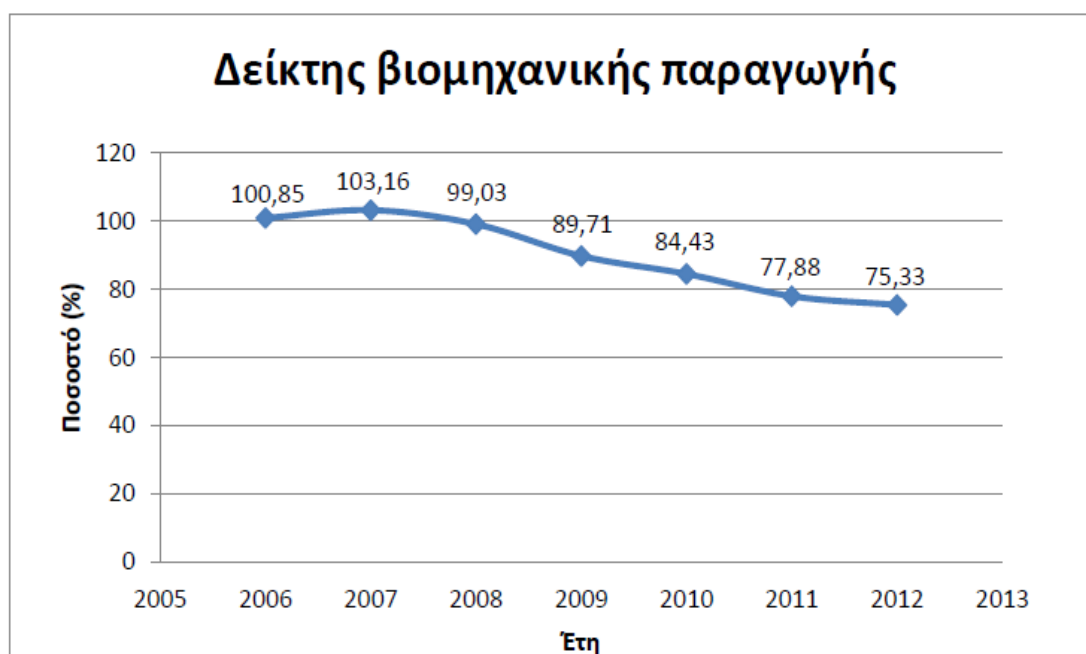
Το Α.Ε.Π. μιας χώρας σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με τις εμπορικές δραστηριότητες της, άρα μια οποιαδήποτε μεταβολή στην εμπορευματική της δραστηριότητα έχει άμεσο αντίκτυπο στο Α.Ε.Π. της. Ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε μια χώρα εξαρτάται από την εμπορική δραστηριότητά της, οπότε και ο όγκος των εμπορευματικών μεταφορών σχετίζεται άμεσα με το Α.Ε.Π. της χώρας αυτής. Σύμφωνα με την Eurostat, ο παραπάνω συσχετισμός μπορεί να φανεί με το λόγο των συνολικών τόνο-χιλιομέτρων που διανύονται σε ένα έτος, προς το αντίστοιχο ποσοστό του Α.Ε.Π., στην ίδια χρονική περίοδο.

Το 2004 υπήρξε μια σημαντική αύξηση στο Α.Ε.Π., ενώ τα επίπεδα του Α.Ε.Π., για τα έτη 2003 και 2004 είναι περίπου ίδια. Εδώ αξίζει να αναφέρουμε ότι η διακύμανση των ποσοστών του ελληνικού Α.Ε.Π., έχει ως βάση το Ευρωπαϊκό Α.Ε.Π., το οποίο είναι 100%, οπότε για να αυξηθεί ο λόγος, αφού ο παρονομαστής παραμένει σταθερός, πρέπει να αυξηθεί ο αριθμητής, ο οποίος υπολογίζετε ότι αυξήθηκε το 2004 σε σχέση με το 2003 κατά 182,7%, αυτή η τεράστια αύξηση στα συνολικά τόνο-χιλιόμετρα, δικαιολογείται από τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004 που διεξήχθησαν στην Ελλάδα.

#### 10.4.2 Η Βιομηχανική Παραγωγή τις Χώρας

Η βιομηχανική παραγωγή τις χώρας σχετίζεται άμεσα με τη ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές γιατί αν η χώρα αυτή έχει μεγάλη παραγωγή, απαιτείται τόσο η μεταφορά μεγάλου όγκου πρώτων υλών όσο και η μεταφορά μεγάλου όγκου τελικών εμπορευμάτων.

Στην Ελλάδα τις, τις φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα η βιομηχανική παραγωγή μειώνεται ραγδαία από το 2007 και ύστερα και θα μειωθεί ακόμα περισσότερο με τις πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις που βιώνει η χώρα τις σήμερα (δημοψήφισμα, capital controls και bank holiday). Η καθοδική τις πορεία έχει άμεσο αντίκτυπο τις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς μειώνεται η ζήτηση για μεταφορές με αποτέλεσμα ο κλάδος των εμπορευματικών μεταφορών να πλήττεται ανεπανόρθωτα.



Διάγραμμα 10.4

Δείκτης βιομηχανικής παραγωγής

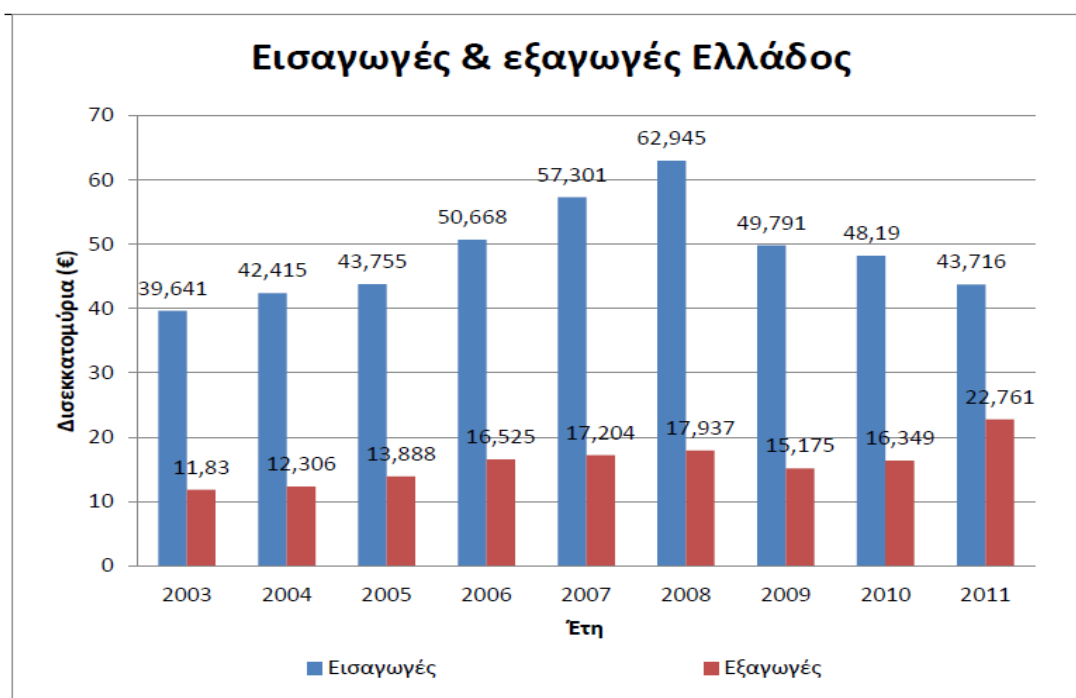
Ελληνική Στατιστική Αρχή 2015



### 10.4.3 Οι Εισαγωγές και οι Εξαγωγές τις Χώρας

Όσο περισσότερα είναι τα εμπορεύματα που εισάγονται ή εξάγονται σε μια χώρα, τόσο μεγαλύτερη είναι και η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές. Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η πορεία των συνολικών εισαγωγών και εξαγωγών από το 2003 μέχρι το 2013 στην Ελλάδα.

Είναι εύκολα κατανοητό από το διάγραμμα, ότι στην Ελλάδα, λόγω τις οικονομικής κρίσης οι εισαγωγές μειώθηκαν και οι εξαγωγές αυξήθηκαν. Το γεγονός ότι οι εξαγωγές αυξήθηκαν δικαιολογείται καθώς τα Ελληνικά προϊόντα έχουν χαμηλότερη τιμή σε σχέση με τα προϊόντα άλλων χωρών, με αποτέλεσμα να γίνονται ανταγωνιστικότερα. Όσον αφορά τις εισαγωγές, η κρίση έχει σαν αποτέλεσμα η ζήτηση για εμπορεύματα να μειώνεται ραγδαία και κατά συνέπεια να μειώνεται και η ζήτηση των εισαγωγών στη χώρα.



**Διάγραμμα 10.5**

**Εισαγωγές & Εξαγωγές Ελλάδας**

**Eurostat 2014**

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε την ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ και της Βιομηχανικής Παραγωγής των κρατών μελών της Ε.Ε. των 28 για τα έτη από το 2010-2013. Όσον αφορά την Ελλάδα βλέπουμε ότι όλα τα έτη παρουσιάζουν αρνητικές μεταβολές τόσο στο ΑΕΠ όσο και στη βιομηχανική παραγωγή της χώρας.

Πίνακας 10.1

## Growth in GDP and Industrial Production compared to last years

	GROWTH IN GDP Real growth				GROWTH IN INDUSTRIAL PRODUCTION (excluding construction)			
	% CHANGE				% CHANGE			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
<b>EU-28</b>	<b>2.1</b>	<b>1.7</b>	<b>-0.4</b>	<b>0.0</b>	<b>6.8</b>	<b>3.1</b>	<b>-2.2</b>	<b>-0.5</b>
BE	2.5	1.6	0.1	0.3	11.2	4.4	-3.3	0.8
BG	0.7	2.0	0.5	1.1	2.0	5.9	-0.2	0.0
CZ	2.3	2.0	-0.8	-0.7	8.2	5.9	-0.8	0.2
DK	1.6	1.2	-0.7	-0.5	1.7	2.1	-0.1	0.8
DE	4.1	3.6	0.4	0.1	11.0	7.2	-0.4	0.2
EE	2.5	8.3	4.7	1.6	23.0	19.6	1.4	3.0
IE	-0.3	2.8	-0.3	0.2	7.6	-0.4	-1.4	-2.2
EL	-5.4	-8.9	-6.6	-3.9	-6.6	-5.9	-2.1	-3.2
ES	0.0	-0.6	-2.1	-1.2	0.8	-1.7	-6.9	-1.7
FR	2.0	2.1	0.3	0.3	5.1	2.3	-2.7	-0.6
HR	-1.7	-0.3	-2.2	-0.9	-1.5	-1.2	-5.4	-1.9
IT	1.7	0.6	-2.3	-1.9	6.8	1.2	-6.4	-3.1
CY	1.4	0.3	-2.4	-5.4	-1.7	-7.8	-9.6	-12.6
LV	-2.9	5.0	4.8	4.2	14.5	8.8	6.1	-0.3
LT	1.6	6.1	3.8	3.3	6.1	6.5	3.6	3.5
LU	5.1	2.6	-0.2	2.0	8.7	2.0	-4.3	-3.3
HU	0.8	1.8	-1.5	1.5	10.3	5.6	-1.4	1.5
MT	3.5	2.2	2.5	2.5	8.7	-0.5	5.4	-5.3
NL	1.1	1.7	-1.6	-0.7	7.7	-0.7	-0.6	0.6
AT	1.9	3.1	0.9	0.2	6.7	6.8	-0.3	0.8
PL	3.7	4.8	1.8	1.7	11.7	6.8	1.4	2.4
PT	1.9	-1.8	-3.3	-1.4	1.6	-1.0	-6.1	0.5
RO	-0.8	1.1	0.6	3.4	3.8	7.8	2.4	7.8
SI	1.2	0.6	-2.6	-1.0	7.0	2.1	-0.5	-1.4
SK	4.8	2.7	1.6	1.4	8.0	5.4	7.6	5.3
FI	3.0	2.6	-1.5	-1.2	5.2	2.1	-1.6	-3.5
SE	6.0	2.7	-0.3	1.3	8.8	2.5	-1.2	-4.6
UK	1.9	1.6	0.7	1.7	3.1	-0.6	-3.0	-0.2
AL	3.7	2.5	1.6	1.4	19.9	-10.2	16.6	-13.1
ME	2.5	3.2	-2.5	3.3	17.8	-10.3	-7.0	10.6
MK	2.9	2.8	-0.4	2.9	-4.8	6.9	-2.8	3.2
RS	0.6	1.4	-1.0	2.6	1.0	2.5	-2.2	5.8
TR	9.2	8.8	2.1	4.1	12.6	9.5	2.5	3.4
IS	-2.9	2.1	1.1	3.5	12.9	12.1	4.5	-4.0
NO	0.6	1.0	2.7	0.7	-5.4	-4.5	2.8	-5.0
CH	3.0	1.8	1.1	1.9	7.2	2.7	2.3	0.8

Statistical Pocketbook 2015

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11: Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών**

### **11.1 Πλεονεκτήματα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών**

1. Η ευκαμψία και η ευελιξία των οδικών μεταφορών είναι ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα τους που τους έχει επιτρέψει τη ραγδαία ανάπτυξη τους. Η ευελιξία των οδικών μεταφορών είναι μεγαλύτερη σε σύγκριση με τα υπόλοιπα είδη μεταφορών (π.χ. αεροπορικές, ναυτιλιακές, σιδηροδρομικές κτλ.). Αυτή τους η ευελιξία οφείλεται στο ίδιο το μεταφορικό μέσο, δηλαδή τα φορτηγά οχήματα, που μπορούν εύκολα να επιλέξουν την αφετηρία, τον προορισμό αλλά και το δρομολόγιο που θα ακολουθήσουν, με αποτέλεσμα να μπορούν να εκτελούν και ενδιάμεσες στάσεις χωρίς κανένα πρόβλημα σε αντίθεση με τα αεροπλάνα και τα πλοία.
2. Οι οδικές μεταφορές μπορούν να παρέχουν ένα σύνολο υπηρεσιών και να μεταφέρουν μια μεγάλη ποικιλία προϊόντων σε μια ευρεία γεωγραφική περιοχή.
3. Η μεγαλύτερη συχνότητα των δρομολογίων των οδικών μεταφορών, που πραγματοποιούνται από φορτηγά οχήματα.
4. Η ευκολία εύρεσης μεταφορικών μέσων διαφορετικού τύπου πχ trailer, container κτλ.
5. Το χαμηλό κόστος των οδικών μεταφορών μικρών αποστάσεων.
6. Πραγματοποιούν εύκολα μεταφορές από τον τόπο παραγωγής των εμπορευμάτων στον τόπο κατανάλωσης τους (door to door) και δεν απαιτούν μεταφόρτωση ούτε συγκεκριμένες ειδικές εγκαταστάσεις, πέρα από τους δρόμους οι οποίοι είναι απαραίτητοι. Πράγμα το οποίο δεν ισχύει για τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα που απαιτούν μεγάλες και πολύ κοστοβόρες εγκαταστάσεις όπως είναι τα λιμάνια και τα αεροδρόμια.
7. Ένα άλλο μεγάλο πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών είναι η υψηλή σχετική ταχύτητα των φορτηγών οχημάτων. Με μόνο κύριο περιοριστικό παράγοντα τα όρια ταχύτητας που επιβάλλει η κάθε χώρα.
8. Οι οδικές μεταφορές είναι απόλυτα συμπληρωματικές τόσο στις θαλάσσιες όσο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, αφού αυτές οι δυο μορφές είναι οι πιο κοινές μορφές συνδυαστικών μεταφορών.
9. Οι οδικές μεταφορές δεν επηρεάζονται τόσο άμεσα από τις καιρικές συνθήκες, όπως συμβαίνει με τις θαλάσσιες και τις αεροπορικές μεταφορές που τα δρομολόγια τους μεταβάλλονται εύκολα όταν επικρατούν αντίξοες καιρικές συνθήκες.
10. Οι οδικές μεταφορές προσαρμόζονται εύκολα στις εποχικές μεταφορές γιατί μετακινούνται κατά γεωγραφικές περιοχές ώστε να πραγματοποιήσουν το εκάστοτε μεταφορικό έργο.
11. Το κόστος κεφαλαίου απόκτησης των οχημάτων είναι σχετικά μικρό, γεγονός που καθιστά σχετικά εύκολο για τους νέους χρήστες να αποκτήσουν πρόσβαση. Αυτό βοηθά στο να διασφαλιστεί ότι η βιομηχανία οδικών

μεταφορών, για παράδειγμα, είναι άκρως ανταγωνιστική. Το χαμηλό κόστος κεφαλαίου επίσης εξασφαλίζει ότι οι καινοτομίες και οι νέες τεχνολογίες μπορούν να διαχέονται γρήγορα μέσα από τη βιομηχανία.

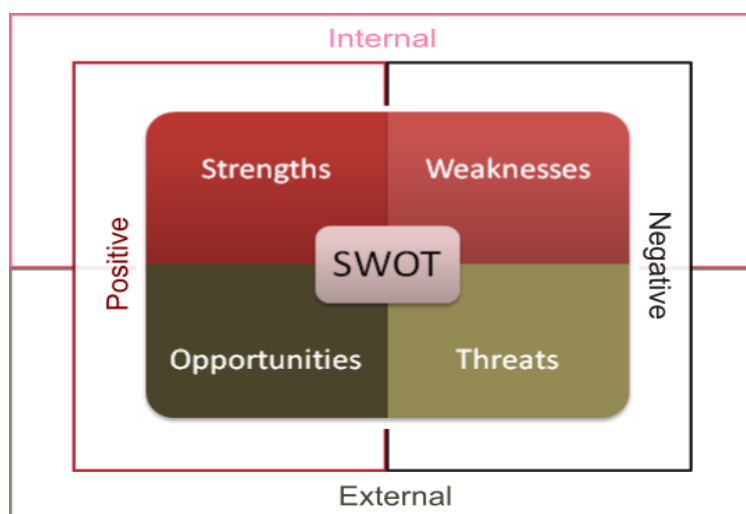
## **11.2 Μειονεκτήματα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών**

1. Ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα των οδικών μεταφορών είναι η συνεχώς αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλες χώρες της Ε.Ε. και προκαλείται από την αύξηση της χρήσης των οδικών μέσων μεταφοράς ( πχ αυτοκινήτων, φορτηγών οχημάτων κτλ.) Αξίζει ν' αναφέρουμε ότι τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης έχουν αρνητικές επιπτώσεις τόσο στους χρόνους των μεταφορών όσο και στο κόστος τους από τις καθυστερήσεις που παρατηρούνται στις παραδόσεις των φορτίων.
2. Ακόμα ένα μεγάλης σημασίας πρόβλημα είναι η μόλυνση του περιβάλλοντος που προκαλείτε από τα μεγάλα ποσοστά εκπομπής ρύπων των οδικών μεταφορικών μέσων.
3. Τα τροχαία ατυχήματα που παρατηρούνται στους οδικούς άξονες τόσο της Ελλάδας όσο και της Ε.Ε. είναι ένα επιπρόσθετο πρόβλημα που εντείνεται από τη χρήση των οδικών μέσων μεταφοράς.
4. Σε σημαντικό μειονέκτημα των οδικών μεταφορών αναδείχθηκε και η κατακόρυφη άνοδος της τιμής του πετρελαίου, η οποία εκτίναξε τα μεταφορικά κόστη σε πολύ υψηλά επίπεδα.
5. Το υψηλό κόστος των οδικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων είναι ένα ακόμα μεγάλο πρόβλημα.
6. Το ποσοστό ευαισθητοποίησης των ελληνικών μεταφορικών εταιριών σε θέματα «Πράσινης Εφοδιαστικής Αλυσίδας» είναι χαμηλό.
7. Η ανάγκη για αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης οδηγεί σε υψηλό ποσοστό συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων του μεταφορικού τομέα. Παρόλα αυτά, το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των εταιριών του τομέα αυτού δεν χαρακτηρίζεται ως επιτυχές. Ειδικότερα οι κυρίαρχες επιχειρήσεις, οι οποίες και παρέχουν καθετοποιημένες υπηρεσίες, δεν χρησιμοποιούν συνεργάτες ή χρησιμοποιούν κατά περίπτωση.
8. Η οικονομική κρίση και η ύφεση, εκτός από το μέγεθος, έχει επηρεάσει την κερδοφορία και κατ' επέκταση την αποδοτικότητα του μεταφορικού τομέα.
9. Η έλλειψη χρηματοδότησης από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η παράλληλη πίεση για αποπληρωμή των υποχρεώσεων αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα των εταιριών του τομέα των μεταφορών, με αποτέλεσμα την αύξηση των προβλημάτων ρευστότητας, κάτι το οποίο επιτείνεται περαιτέρω λόγω του υψηλού μέσου όρου ημερών είσπραξης των απαιτήσεων, και τη μείωση των επενδύσεων σε πάγιο εξοπλισμό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12: SWOT Ανάλυση του Κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Σαν εργαλείο, η ανάλυση SWOT δεν αποτελεί μία πλήρη μελέτη του υπό εξέταση θέματος, αλλά αντίθετα ένα χρήσιμο και συμπληρωματικό μέσο που βοηθά στην προκαταρκτική διερεύνηση του θέματος αυτού και στην εξαγωγή πρωταρχικών συμπερασμάτων. Αξίζει να αναφέρουμε ότι η ανάλυση SWOT, συνήθως χρησιμοποιείται συνδυαστικά με την ανάλυση PESTEL και την ανάλυση των 5 P's του Marketing, με σκοπό να εξαχθούν πιο αναλυτικά και συγκεκριμένα συμπεράσματα όσον αφορά το υπό εξέταση θέμα.

Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και του εξωτερικού περιβάλλοντος ενός οργανισμού, όταν αυτός καλείται να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει με σκοπό την επίτευξή τους. Η ανάλυση SWOT εξετάζει τα Δυνατά Σημεία (Strengths) ενός οργανισμού, τα Αδύνατα Σημεία (Weaknesses) ενός οργανισμού καθώς και τις Ευκαιρίες (Opportunities) και τις Απειλές (Threats) που προέρχονται από το περιβάλλον στο οποίο αυτός δραστηριοποιείται. Η ανάλυση αυτή χρησιμοποιείται από τους διάφορους οργανισμούς προκειμένου να αξιολογούν την κατάσταση που βρίσκονται, με σκοπό να πάρουν αποφάσεις αλλαγής και να διαμορφώσουν τη μελλοντική τους στρατηγική. Ακόμη, τα δυνατά και τ' αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον του οργανισμού, καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που κατέχει. Ενώ εντοπίζονται από την ανάλυση των λειτουργιών και των συστημάτων αυτού. Αντίθετα, οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος του οργανισμού τις οποίες θα πρέπει να εντοπίσει, να προσαρμοστεί σε αυτές ή ακόμα και να τις προσαρμόσει στα μέτρα του, όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό. Γενικά, κατά την εφαρμογή της ανάλυσης επιχειρείται να απαντηθούν ορθολογικά και με όσο το δυνατόν πιο ποσοτικοποιημένο τρόπο ερωτήματα για την κάθε ερευνώμενη περιοχή.



Παρακάτω παρατίθεται μια ανάλυση SWOT του κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα:

### **Strengths – Δυνατά Σημεία**

- Η κομβική γεωγραφική θέση και μορφολογία της της Ελλάδας.
- Η αστάθεια που επικρατεί στα Βαλκάνια κατατάσσει την Ελλάδα ως τη μοναδική οδό της Ασίας προς την Ευρώπη.
- Ο διαθέσιμος στόλος φορτηγών οχημάτων της χώρας.
- Η ιδιαίτερα ισχυρή Ναυτιλία της χώρας.
- Η μεγάλη ευελιξία των φορτηγών οχημάτων σε σύγκριση με οποιαδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο.
- Η συμπληρωματική ιδιότητα των οδικών μέσων μεταφοράς στα θαλάσσια και στα σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων.
- Η μεγάλη προσαρμοστική ικανότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ως προς τις εποχικές μεταφορές.
- Η διαθέσιμη και αρκετά ανεπτυγμένη τεχνογνωσία των Ελλήνων στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η σταδιακή αλλά αργή αύξηση της χωρητικότητας των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) στα λιμάνια της χώρας.
- Το πολύ σημαντικό γεγονός, ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν αποκλειστικό μέσο μεταφοράς για ορισμένες περιοχές της χώρας.
- Η εξυπηρέτηση μεταφορών μικρών αποστάσεων εντός των συνόρων της χώρας (εθνικές μεταφορές).
- Τα πολλά και διαφορετικά πλεονεκτήματα των ίδιων των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών (πόρτα – πόρτα, ευελιξία ωραρίου αλλά και εξυπηρέτησης πελατών κτλ.).

### **Weaknesses - Αδύνατα Σημεία**

- Η πολύ μικρή έως ανύπαρκτη αξιοποίηση τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, που σημειώνουν συνεχή πρόοδο, οι οποίες θα βελτιώναν και θα διευκόλυναν πολύ τις εμπορευματικές οδικές μεταφορές στην Ελλάδα.
- Η δυσκολία ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του ήδη υπάρχοντος μεγάλου στόλου οχημάτων της χώρας, ο οποίος κατά κανόνα είναι παλιός και δεν εμπνέει εμπιστοσύνη.

- Το ασταθές οικονομικό, φορολογικό και πολιτικό περιβάλλον της χώρας που αποθαρρύνει επενδύσεις και δυσκολεύει το στρατηγικό σχεδιασμό των επιχειρήσεων.
- Η δύσκολη πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό σε συνδυασμό με την ανάγκη ύπαρξης μεγάλου κεφαλαίου κίνησης για την ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των οδικών μεταφορών.
- Η γειτνίαση με χώρες χαμηλότερου βιοτικού επιπέδου αλλά και σημαντικά μικρότερου εργασιακού κόστους, σε σύγκριση με της Ελλάδας (Βουλγαρία, Ρουμανία κτλ.).
- Το μεγάλο ποσοστό κενών οχηματο-χιλιομέτρων στις εθνικές μεταφορές έχει ως αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος των φορτηγών να παραμένει άδειο/αχρησιμοποίητο κατά την πραγματοποίηση εθνικών μεταφορών.
- Ο μικρός αριθμός καταρτισμένου προσωπικού στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα.
- Η ανάπτυξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε εθνικό επίπεδο σχεδόν στο μέγιστο βαθμό.
- Οι ιδιαίτερα υψηλές μεταβλητές δαπάνες των εμπορευματικών οδικών μεταφορών ( πχ καύσιμα, διόδια, τέλη κυκλοφορίας, φορολογία κτλ.).
- Η απουσία ρευστότητας στην αγορά για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Οι περιορισμένοι κρατικοί πόροι για επιδοτήσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Οι κακής ποιότητας εθνικοί δρόμοι που δυσχεραίνουν κατά πολύ τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
- Η αυξημένη κίνηση και η έλλειψη χώρου στάθμευσης στην πλειονότητα των Ελληνικών πόλεων.
- Οι περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι στα λιμάνια.
- Οι ανεπαρκείς υποδομές του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και η ελλιπής σύνδεση του με λιμενικές εγκαταστάσεις.
- Η μόλυνση του περιβάλλοντος που προκαλείτε σε μεγάλο βαθμό από τ' αυξημένα ποσοστά εκπομπής ρύπων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Ο πόλεμος των ακτοπλοϊκών εταιριών που δραστηριοποιούνται στο κομμάτι της Ελλάδας-Ιταλίας δημιουργεί προβλήματα στον προγραμματισμό των επιχειρήσεων και στην έγκαιρη παράδοση των εμπορευμάτων.

- Το γκρίζο νομικό πλαίσιο που διέπει το κλάδο των μεταφορών στην Ελλάδα.

### **Opportunities – Ευκαιρίες**

- Η προσδοκώμενη ομαλοποίηση του οικονομικού και πολιτικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα θα δώσει νέα ώθηση στον κλάδο.
- Η προσδοκώμενη σταθεροποίηση του τραπεζικού συστήματος και η πρόσβαση στον τραπεζικό δανεισμό θα δώσει ανάσα στις εταιρίες και τη δυνατότητα για νέες επενδύσεις.
- Η βελτίωση του οδικού δικτύου της Ελλάδας αλλά και των Βαλκανίων.
- Η αξιοποίηση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και της άρσης του καμποτάζ.
- Η προσέλκυση νέων εμπορευματικών ροών από άλλες χώρες.
- Η πραγματοποίηση συνεργασιών των μεταφορικών εταιριών με Έλληνες εφοπλιστές με σκοπό την ανάπτυξη δικτύων συνδυασμένων μεταφορών.
- Η κάλυψη των κενών οχηματο-χιλιομέτρων στις εθνικές μεταφορές.
- Η Επίτευξη οικονομικών κλίμακας.
- Οι αλματώδεις τεχνολογικές εξελίξεις που δημιουργούν νέες δυνατότητες στην ανάπτυξη υπηρεσιών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως είναι η δυνατότητα παρακολούθησης των φορτίων (Track & Trace).
- Η εκπαίδευση και η επιμόρφωση περισσότερων ατόμων στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η εξειδίκευση περισσότερων εργαζομένων στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η περεταίρω τόνωση του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιριών που προσφέρουν εμπορευματικές οδικές μεταφορές αλλά και η μείωση των κομίστρων από τη μεριά τους.
- Η μεγιστοποίηση της αποδοτικότητας των εμπορευματικών οδικών μεταφορών, λόγω της κατάργησης των γεωγραφικών περιορισμών και των περιορισμών τονάζ.
- Το σχεδιαζόμενο διαμετακομιστικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο που αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο για τον ευρύτερο κλάδο των συνδυασμένων δια μεταφορών και να καταστεί οδηγός για μια ευρύτερη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της αγοράς.
- Το νέο θεσμικό πλαίσιο που προωθεί την απελευθέρωση της αγοράς αλλά και άλλα πολύ σημαντικά ποιοτικά κριτήρια όπως, η ανανέωση του στόλου των



οχημάτων και η ανανέωση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων των μεταφορικών εταιριών.

### **Threats – Απειλές**

- Η είσοδος ξένων πολυεθνικών εταιριών στην αγορά των εμπορευματικών οδικών μεταφορών της Ελλάδας.
- Το χαμηλό εργασιακό κόστος στις γειτνιάζουσες βαλκανικές χώρες της Ελλάδας, που ωθεί πολλές εταιρίες και ελληνικές να εδραιωθούν σ' αυτές τις χώρες.
- Η μετακίνηση ορισμένων εταιριών σε άλλες βαλκανικές χώρες λόγω του μικρότερου εργατικού κόστους αλλά και της πιο ήπιας φορολογίας απ' αυτή της Ελλάδας.
- Η στρατηγική της Ε.Ε. για προώθηση του σιδηροδρόμου στην Ευρώπη αλλά και των συνδυασμένων μεταφορών με έμφαση πάλι στο σιδηρόδρομο.
- Η προσφορά κακής ποιότητας υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρίες της Ελλάδας.
- Η οικονομική κρίση που αναπόφευκτα οδηγεί στη μείωση της κατανάλωσης και άρα και στη μείωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η μείωση της εγχώριας παραγωγής και κατά συνέπεια η μείωση των ελληνικών εξαγωγών.
- Η μείωση του Α.Ε.Π.
- Το αρνητικό εμπορικό ισοζύγιο.
- Η αύξηση της φορολογίας των εταιριών αλλά και των καταναλωτών.
- Η αύξηση της τιμής του πετρελαίου.
- Το πολύ αρνητικό και αβέβαιο πολιτικό κλίμα που επικρατεί στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια και το οποίο επιδεινώθηκε με το δημοψήφισμα της 5<sup>ης</sup> Ιουλίου 2015, που έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση της κατανάλωσης, τη μείωση των επενδύσεων στην Ελλάδα και κατά συνέπεια τη μείωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η επιβολή capital control στην Ελλάδα καθώς και η εκτενής Αργία των Τραπεζών (Bank Holiday), τον Ιούνιο του 2015, που δυσχεραίνει τις οικονομικές συναλλαγές και έχει σαν αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της κατανάλωσης, το πάγωμα των επενδύσεων στην Ελλάδα και κατά συνέπεια τη μείωση της ζήτησης για οδικές εμπορευματικές μεταφορές και την κατακόρυφη πτώση της αγοράς.

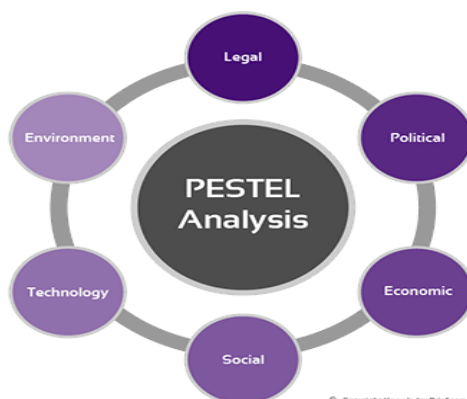


## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13: PESTEL Ανάλυση του Κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Η ανάλυση PESTEL είναι ένα στρατηγικό εργαλείο του marketing που χρησιμοποιείται για την ανάλυση του μακροπεριβάλλοντος ενός οργανισμού, δηλαδή των συστημάτων και των δομών που περιβάλλουν τον οργανισμό αυτό. Έτσι, η ανάλυση PESTEL αναλύει:

- Το Πολιτικό περιβάλλον (Political Environment)
- Το Οικονομικό περιβάλλον (Economical Environment)
- Το Κοινωνικό περιβάλλον (Social Environment)
- Το Τεχνολογικό περιβάλλον (Technological Environment)
- Τα Περιβαλλοντικά θέματα (Environmental Issues)
- Το Νομικό-Νομοθετικό πλαίσιο (Legal Environment)

Η ανάλυση αυτή, πολύ συχνά χρησιμοποιείται στο πλάνο marketing (Marketing Plan) κατά την ανάλυση της παρούσας κατάστασης του οργανισμού αναφορικά με το μακροπεριβάλλον. Ωστόσο, αποτελεί από μόνη της ανεξάρτητο εργαλείο και μπορεί να εφαρμοστεί για οποιαδήποτε κατάσταση του οργανισμού.



Πιο αναλυτικά, το **πολιτικό περιβάλλον** περιλαμβάνει την πολιτική σταθερότητα, τους νόμους, το πολιτικό καθεστώς και τη μορφή κυβέρνησης. Αυτοί και κάποιοι άλλοι παράγοντες του περιβάλλοντος αυτού μπορούν να επιτρέψουν ή να απαγορεύσουν τη λειτουργία ενός οργανισμού. Σ' αυτή την κατηγορία εξετάζονται και αναλύονται θέματα όπως η σταθερότητα του πολιτικού συστήματος, το πλαίσιο ρύθμισης του επιχειρησιακού πεδίου, ελευθερίες, περιορισμοί ή απαγορεύσεις και ελεγκτικοί μηχανισμοί, οι εργατικοί νόμοι και οι εργασιακές σχέσεις, το σύστημα φορολόγησης, οι κυβερνητικές πολιτικές για την εμπορική προβολή και τον εμπορικό ανταγωνισμό, η συμμετοχή της χώρας σε διακρατικές εμπορικές συμφωνίες και οι κυβερνητικές επιλογές σε θέματα υγείας, παιδείας, άμυνας, δομών του κράτους κ.λπ., που επηρεάζουν την επιχειρηματικότητα. Τέλος, στο πολιτικό περιβάλλον εντάσσεται επίσης και οτιδήποτε λειτουργεί σε τοπικό επίπεδο (π.χ. η τοπική και η νομαρχιακή αυτοδιοίκηση κ.λπ.).

Το **οικονομικό περιβάλλον** αναφέρεται στην οικονομική ζωή μίας χώρας ή κοινωνίας. Παράγοντες που επηρεάζουν το οικονομικό περιβάλλον είναι τα επιτόκια δανεισμού, το ύψος του πληθωρισμού, οι νομισματικές ισοτιμίες, τα επίπεδα απασχόλησης και ανεργίας καθώς και οι προοπτικές εξέλιξης του ΑΕΠ. Αυτοί οι παράγοντες έχουν μεγάλο αντίκτυπο στο πως λειτουργούν και παίρνουν τις αποφάσεις τους οι οργανισμοί. Για παράδειγμα τα επιτόκια επηρεάζουν το κόστος κεφαλαίου και κατά συνέπεια σε ποιο βαθμό ο οργανισμός μπορεί να μεγαλώσει και να επεκταθεί. Οι ισοτιμίες των νομισμάτων έχουν αντίκτυπο στο κόστος των προϊόντων που εξάγονται, στον εφοδιασμό και τις τιμές των εισαγόμενων αγαθών σε μία οικονομία κ.τ.λ..

Παράλληλα, η δομή της κάθε κοινωνίας, οι αντιλήψεις των κατοίκων μίας συγκεκριμένης κοινότητας, τα δημογραφικά, ψυχογραφικά και άλλα κριτήρια, σαφώς επηρεάζουν τους οργανισμούς που δραστηριοποιούνται σ' αυτή την κοινωνία και γι' αυτό το **κοινωνικό περιβάλλον** μελετάται από την ανάλυση PESTEL. Σ' αυτή την κατηγορία εξετάζονται και αναλύονται θέματα όπως οι κυρίαρχες θρησκείες και γλώσσες, οι πολιτισμικές επιρροές στον τρόπο ζωής και κατανάλωσης, οι ευαισθησίες σε θέματα υγείας, ασφάλειας και κοινωνικής πρόνοιας, οι αντιλήψεις για τα εγχώρια και τα εισαγόμενα προϊόντα, η διαφοροποίηση του κοινωνικού ρόλου των ανδρών και των γυναικών, ο μέσος όρος ελεύθερου χρόνου, ο προσδόκιμος μέσος όρος ζωής, η ηλικιακή διαστρωμάτωση της αγοραστικής δύναμης και το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης για περιβαλλοντικά θέματα. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι, οι τάσεις στους κοινωνικούς παράγοντες αντανακλώνται στη ζήτηση των προϊόντων και στη λειτουργία ενός οργανισμού. Για παράδειγμα ένας γερασμένος ηλικιακά πληθυσμός μπορεί να συνεπάγεται μικρότερο αλλά και με λιγότερες καταναλωτικές ανάγκες εργατικό δυναμικό, με συνέπεια την αύξηση του κόστους εργασίας. Από την άλλη πλευρά οι επιχειρήσεις μπορεί να διαφοροποιήσουν τις στρατηγικές τους για να προσαρμοστούν στις κοινωνικές αυτές τάσεις όπως για παράδειγμα να προσλαμβάνουν μεγαλύτερης ηλικίας υπαλλήλους.

Ακόμα, το **τεχνολογικό περιβάλλον** έχει και αυτό καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του μακροπεριβάλλοντος του κάθε οργανισμού. Οι καινοτομίες, τα εμπόδια εισόδου που σχετίζονται με τεχνολογικά επιτεύγματα καθώς και η μεταφορά της τεχνολογίας αποτελούν κρίσιμα ζητήματα που προσδιορίζονται σε αυτή την κατηγορία. Οι επενδύσεις σε υποδομές και δραστηριότητες για έρευνα και ανάπτυξη (R&D), οι τεχνολογικές αλλαγές και οι αυτοματισμοί, οι τεχνολογίες που οδηγούν σε προϊόντα μικρότερου κόστους και καλύτερης ποιότητας, οι τεχνολογίες που εξασφαλίζουν περισσότερο καινοτομικά προϊόντα και υπηρεσίες, οι τεχνολογίες που “ανοίγουν” νέα κανάλια διανομής και οι τεχνολογίες που επιτρέπουν νέους τρόπους προβολής και επικοινωνίας με τον πελάτη είναι όλοι πολύ σημαντικοί παράγοντες που καθορίζουν την ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα του οργανισμού. Είναι λοιπόν εμφανές ότι, οι τεχνολογικοί παράγοντες μπορούν να προκαλέσουν και να καθορίσουν νέες συνθήκες στο λανσάρισμα στην αγορά νέων προϊόντων, να

προσδιορίσουν το αποτελεσματικό επίπεδο της παραγωγής και συνεπώς του κόστους και να οδηγήσουν σε αποφάσεις για outsourcing.

Όσον αφορά το **περιβάλλον** ερευνώνται θέματα οικολογικά όπως ο καιρός, το κλίμα και οι αλλαγές του που επηρεάζουν τον κλάδο του τουρισμού, τις καλλιέργειες, τις ασφάλειες κ.τ.λ.. Επιπλέον, η αυξανόμενη ενημέρωση του πληθυσμού στις πιθανές επιπτώσεις από τις κλιματολογικές συνθήκες έχουν αντίκτυπο στο τρόπο που επιχειρήσεις λειτουργούν, στα προϊόντα που προσφέρουν και στην δημιουργία νέων αγορών ή υποβαθμίζοντας και καταργώντας ήδη υπάρχουσες.

Τέλος, το **Νομικό-Νομοθετικό Πλαίσιο** περιλαμβάνει θέματα που σχετίζονται με το Εμπορικό Δίκαιο, την Προστασία των Καταναλωτών, τις Αντιμονοπωλιακές Ρυθμίσεις, την Επιτροπή Ανταγωνισμού, τους νόμους για την υγεία και την ασφάλεια, τους εργασιακούς νόμους και τους νόμους για την μετανάστευση ή τους κοινωνικούς διαχωρισμούς.

Παρακάτω παρατίθεται μια ανάλυση PESTEL του κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα:

## **I. Πολιτικό Περιβάλλον**

Το πολιτικό περιβάλλον της Ελλάδας, ιδιαίτερα στις μέρες μας, δεν είναι ιδανικό για την ανάπτυξη των μεταφορών. Η πολιτική αστάθεια, η επιβολή capital controls καθώς και η Αργία των Τραπεζών (Bank Holiday), τον Ιούνιο του 2015, δυσχεραίνουν τις οικονομικές συναλλαγές και οδηγούν στην κατακόρυφη πτώση της αγοράς. Παράλληλα, οι συνεχείς αλλαγές στη νομοθεσία της χώρας και ιδιαίτερα στον φορολογικό τομέα, τόσο των ιδιωτών όσο και των εταιριών, δημιουργούν απανωτές ανακατατάξεις οι οποίες εμποδίζουν τη σταθεροποίηση αλλά και την ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών. Ακόμα, η πολιτική σταθερότητα αποτελεί έναν πολύ σημαντικό παράγοντα, καθώς το αίσθημα σταθερότητας και ασφάλειας που δημιουργεί στους πολίτες της χώρας αλλά και στους επενδυτές αποτελεί πολύ σημαντική προοπτική ανάπτυξης. Δυστυχώς, το πολιτικό περιβάλλον της Ελλάδος είναι ιδιαίτερα ασταθές κάτι το οποίο αποδεικνύεται έμπρακτα από τις πολλαπλές εκλογές που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία έτη. Γίνεται λοιπόν εύκολα κατανοητό ότι αυτή η αβεβαιότητα και η αποσταθεροποίηση επηρεάζει τη γενική οικονομική ζωή, το εμπόριο και το επιχειρείν και κατ' επέκταση τον κλάδο των οδικών μεταφορών γενικότερα.

## **II. Οικονομικό Περιβάλλον**

Κάποιοι από τους πιο σημαντικούς οικονομικούς παράγοντες που επηρεάζουν τις μεταφορές στην Ελλάδα είναι η τιμή του πετρελαίου, το υψηλό κόστος των ακτοπλοϊκών μεταφορών καθώς και το υψηλό ενεργειακό κόστος που ανεβάζουν κατακόρυφα τα λειτουργικά κόστη και έχουν σαν αποτέλεσμα να μειώνεται αισθητά το περιθώριο κέρδους των μεταφορικών εταιριών. Παράλληλα, τα πολύ υψηλά επιτόκια δανεισμού και η γενικευμένη δυσκολία πρόσβασης στο δανεισμό για τις

εταιρίες σε συνδυασμό με το υψηλό κεφάλαιο κίνησης που είναι απαραίτητο να έχουν οι εταιρίες του μεταφορικού κλάδου, δυσχεραίνουν τη λειτουργία τους λόγω της έλλειψης ρευστότητας και της αδυναμίας ανταπόκρισης στις διάφορες οικονομικές υποχρεώσεις τους. Τέλος, τα πολύ μεγάλα ποσοστά ανεργίας και κυρίως στους νέους σε συνδυασμό με την τάση μείωσης του Α.Ε.Π. αλλά και τη συνεχώς μειωμένη αγοραστική δύναμη των πολιτών-καταναλωτών, τα οποία και είναι άμεσο αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας, οδηγούν σε ραγδαία μείωση της κατανάλωσης και κατά συνέπεια σε μείωση των μεταφορών.

### **III. Κοινωνικό Περιβάλλον**

Η οικονομική κρίση και η πολιτική αβεβαιότητα που βιώνουμε έχει επηρεάσει και το κοινωνικό περιβάλλον της χώρας μας, πλέον όλο και λιγότεροι πολίτες-καταναλωτές έχουν την οικονομική δυνατότητα και ευχέρεια να καταναλώνουν και να αγοράζουν πολλά και διάφορα προϊόντα και υπηρεσίες. Επίσης, το αρνητικό κλίμα που επικρατεί στην Ελλάδα τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, δημιουργεί αρνητικά αισθήματα στους καταναλωτές με αποτέλεσμα να μην επιθυμούν, αλλά παράλληλα και να μην μπορούν σε μεγάλο βαθμό, να καταναλώσουν αλλά αντίθετα να καταφεύγουν στην αποταμίευση, για μια πιο δύσκολη περίοδο που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν. Αυτή η μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών αλλά και η τάση προς αποταμίευση βλάπτουν άμεσα τις μεταφορές εφόσον οι πολίτες δεν καταναλώνουν, τα μαγαζιά δεν κάνουν παραγγελίες γιατί δεν χρειάζονται μεγάλη ποσότητα εμπορευμάτων και άρα και οι εμπορευματικές μεταφορές παρακμάζουν. Ένα ακόμα πολύ σημαντικό φαινόμενο που παρατηρείται εν μέσω κρίσης είναι, μια αλλαγή στα καταναλωτικά πρότυπα των Ελλήνων. Υπάρχει η τάση οι καταναλωτές να προτιμούν ελληνικά προϊόντα έναντι εισαγόμενων, πράγμα το οποίο μειώνει τις εισαγωγές, δίνει όμως την ευκαιρία σε ελληνικές επιχειρήσεις να αναπτυχθούν και είτε να ξεκινήσουν να εξάγουν τα προϊόντα τους, είτε να αυξήσουν τις ήδη υπάρχουσες εξαγωγές τους δίνοντας ζωή στις διεθνείς μεταφορές στην Ελλάδα.

### **IV. Τεχνολογικό Περιβάλλον**

Η επιστήμη της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και των αποθεμάτων είναι ακόμα σε αρκετά πρώιμο στάδιο στην Ελλάδα ενώ και οι μεταφορικές εταιρίες δεν έχουν επενδύσει σε νέες τεχνολογίες. Παρόλα αυτά υπάρχει μια τάση βελτιστοποίησης και εφαρμογής νέων τεχνολογικών λύσεων για την αποτελεσματικότερη λειτουργία των εταιριών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται νέες ευκαιρίες για νέες θέσεις εργασίας, σε μια εποχή που τα ποσοστά ανεργίας και ιδιαίτερα στους νέους έχουν φτάσει στα ύψη. Λόγο της οικονομικής κρίσης οι δαπάνες για έρευνα και ανάπτυξη είναι σχεδόν μηδαμινές, οι νέες τεχνολογίες όμως σε επίπεδο υποδομών τουλάχιστον, φτάνουν στην Ελλάδα κυρίως μέσω των ξένων επενδύσεων που έρχονται στον χώρο. Το μόνο σίγουρο είναι ότι, η Ελλάδα είναι πολύ πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες ανεπτυγμένες χώρες στην εισαγωγή και την αφομοίωση νέων τεχνολογιών και γι' αυτό το λόγο είναι επιτακτική η ανάγκη η χώρα μας να συμβαδίσει με τις υπόλοιπες.

## **V. Περιβαλλοντικά Θέματα**

Οι μεταφορές είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα της λειτουργίας του κοινωνικού συνόλου. Έχουν ιδιαίτερα στενή σχέση με όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, τόσο τις παραγωγικές όσο και τις αναψυχής, και επομένως παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της κοινωνικής δομής και των πολιτιστικών χαρακτηριστικών των πολεοδομικών ενοτήτων. Οι μεταφορές είναι στενά συνδεδεμένες με την ανάπτυξη σ' έναν κύκλο αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης. Ο σημαντικός οικονομικός ρόλος τους έγκειται στο ότι αποδεσμεύουν την κατανάλωση αγαθών από τους γεωγραφικούς περιορισμούς ή ακόμη στο ότι επηρεάζουν την τιμή των προϊόντων στον τόπο της κατανάλωσης. Επιτρέπουν επίσης τη συγκέντρωση της παραγωγής των προϊόντων σε συγκεκριμένες περιοχές, με αποτέλεσμα την εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας στην παραγωγή. Η αναμενόμενη αύξηση των μεγεθών των μεταφορών με τον τρόπο οργάνωσης τους που υιοθετήθηκε τις τελευταίες δεκαετίες δημιουργεί ιδιαίτερο προβληματισμό από το γεγονός ότι οι θετικές επιπτώσεις από την ικανοποίηση της ζήτησης για μεταφορές είναι άμεσα συνδεδεμένες με επιπτώσεις αρνητικές για το περιβάλλον. Οι μεταφορές είναι μείζον παράγοντας εκπομπής ρύπων στη φύση. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις οδικές μεταφορές, αν και οι αντίστοιχες εκπομπές από τις εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητες. Οι σημαντικότερες εκπομπές ρύπων των οδικών μεταφορών είναι τα οξείδια του αζώτου, το μονοξείδιο του άνθρακα και οι υδρογονάνθρακες. Ιδιαίτερα αρνητική είναι και η εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα που μαζί με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου και μεθανίου συντελούν στη δημιουργία του φαινομένου του θερμοκηπίου, που επιδρά αρνητικά στις κλιματολογικές συνθήκες. Παράλληλα, διαρροές πετρελαίου και άλλων χημικών συστατικών στο περιβάλλον τόσο από τα φορτηγά αυτοκίνητα όσο και από τα πλοία, συντελούν σημαντικά στη μόλυνση των εδαφών, των ποταμών και των θαλασσών, και μάλιστα όχι μόνο σε περίπτωση ατυχημάτων αλλά και σε καθημερινή βάση λόγω της λειτουργίας τους.

## **VI. Νομικό – Νομοθετικό Πλαίσιο**

Η παρέμβαση του κράτους στη λειτουργία ενός οικονομικού κλάδου γίνεται μέσα από το πλέγμα των νόμων που ρυθμίζουν τη λειτουργία του. Το πλέγμα αυτό δεν παραμένει σταθερό αλλά μεταβάλλεται ανάλογα με τις πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και γενικότερα ιστορικές συνθήκες ( Νανιόπουλος Α., 1988). Καταλαβαίνουμε λοιπόν πως το νομοθετικό πλαίσιο του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητο και επηρεάζεται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες. Παρόλα αυτά πολλές φορές λειτουργεί και σαν τροχοπέδη της ανάπτυξης του κλάδου των μεταφορών αντί να λειτουργεί υποβοηθητικά.



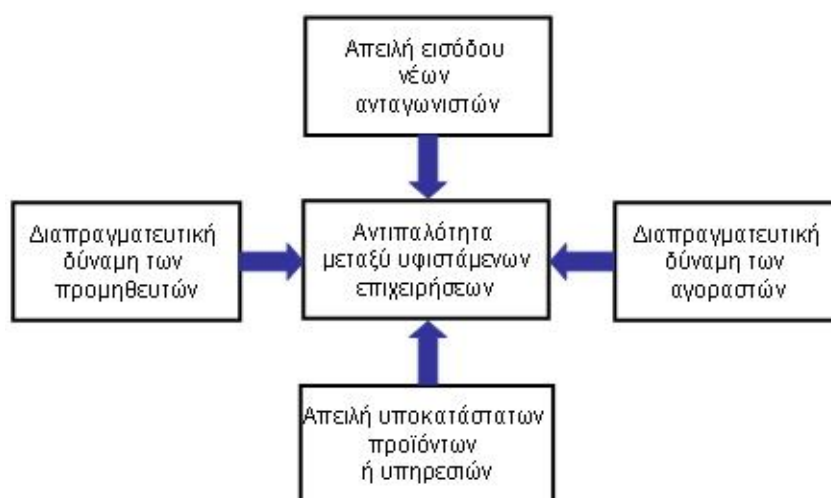


## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14: Μοντέλο των Πέντε Δυνάμεων του Porter για τον Κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Το Μοντέλο των πέντε δυνάμεων του Porter αποτελεί ένα εργαλείο ανάλυσης, το οποίο εστιάζει σε πέντε ανταγωνιστικές δυνάμεις ενός κλάδου. Αυτές οι πέντε δυνάμεις είναι οι εξής:

- Η Απειλή Νέων Εισροών
- Η Διαπραγματευτική Δύναμη των Αγοραστών
- Η Απειλή Υποκατάστατων προϊόντων ή Υπηρεσιών
- Η Διαπραγματευτική Δύναμη των Προμηθευτών
- Ο Ανταγωνισμός μεταξύ των Υφιστάμενων Επιχειρήσεων

Το ακόλουθο διάγραμμα απεικονίζει την αλληλεπίδραση μεταξύ των Πέντε Δυνάμεων του Porter:



### Απειλή Νέων Εισροών

Ένας κλάδος δεν παραμένει στατικός όσον αφορά το πλήθος των εταιριών που τον συγκροτούν, αντίθετα εμφανίζονται συνεχώς νέες εταιρίες που εισάγουν σ' αυτόν νέα δυναμικότητα, διεκδικούν σημαντικούς πόρους, διεκδικούν μερίδιο από την αγορά και κατά συνέπεια μερίδιο από τα κέρδη των ήδη εδραιωμένων εταιριών στον κλάδο αυτό. Είναι λογικό και επόμενο οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες να αισθάνονται απειλή και να τοποθετούν εμπόδια εισόδου στους δυνητικούς ανταγωνιστές. Τα εμπόδια αυτά αντιπροσωπεύουν εκείνες τις οικονομικές δυνάμεις που επιβραδύνουν ή

παρεμποδίζουν την είσοδο άλλων εταιριών στον κλάδο. Τέτοια εμπόδια μπορεί να είναι οι οικονομίες κλίμακας, οι απαιτήσεις κεφαλαίων για την είσοδο στον κλάδο, η διαφοροποίηση προϊόντος, η δυσκολία πρόσβασης στα κανάλια διανομής καθώς και η κυβερνητική πολιτική.

### **Διαπραγματευτική Δύναμη των Αγοραστών**

Από τη μια πλευρά, οι εταιρίες ενός κλάδου επιθυμούν να μεγιστοποιήσουν την αποδοτικότητα των επενδυμένων κεφαλαίων τους. Από την άλλη, οι αγοραστές των προϊόντων που παράγουν οι εταιρίες αυτές επιθυμούν τη μείωση των τιμών και την αύξηση της ποιότητας των προϊόντων αυτών. Όταν η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι μεγάλη θεωρητικά μπορεί να οδηγηθούμε σε μια αγορά με πολλούς προμηθευτές και έναν αγοραστή, πράγμα όμως πρακτικά αδύνατο. Στο σημείο αυτό αξίζει ν' αναφέρουμε ότι η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών εξαρτάται από το μέγεθος του αγοραστή, τον αριθμό των αγοραστών και των προμηθευτών, την πληροφόρηση που διαθέτει ο αγοραστής, τα χαρακτηριστικά του προϊόντος και την απειλή καθετοποίησης προς τα πίσω από τους αγοραστές.

### **Απειλή Υποκατάστατων Προϊόντων ή Υπηρεσιών**

Ως υποκατάστατα θεωρούνται εκείνα τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που φαινομενικά είναι διαφορετικά αλλά είναι σε θέση ν' αντικαταστήσουν άλλα προϊόντα ικανοποιώντας όμως τις ίδιες ακριβώς ανάγκες. Καταλαβαίνουμε λοιπόν, ότι δημιουργείται μια σχέση αλληλεξάρτησης της χρήσης των εν λόγω προϊόντων σε συνάρτηση με την τιμή των υποκατάστατων. Η ελαστικότητα τιμής ενός προϊόντος επηρεάζεται από τα υποκατάστατα προϊόντα. Όσο γίνονται περισσότερο διαθέσιμα, η ζήτηση γίνεται πιο ελαστική επειδή οι πελάτες έχουν περισσότερες επιλογές. Ένα απόλυτα υποκατάστατο προϊόν εμποδίζει τις εταιρίες του κλάδου ν' αυξήσουν τις τιμές τους. Η ζήτηση είναι φυσικό να επηρεάζεται από την ύπαρξη υποκατάστατων και ορισμένοι παράγοντες που προσδιορίζουν την ένταση της αντίστοιχης απειλής είναι η ύπαρξη ικανοποιητικών υποκατάστατων και η επίδραση της τιμής.

### **Διαπραγματευτική Δύναμη των Προμηθευτών**

Οι προμηθευτές αποτελούν τους κύριους συνεργάτες των εταιριών του κάθε κλάδου, αφού αυτοί τις προμηθεύουν με τις απαραίτητες πρώτες ύλες για την παραγωγή των προϊόντων τους. Άρα οι σχέσεις μεταξύ των εταιριών του κάθε κλάδου και των προμηθευτών τους μπορούν να επηρεαστούν σε μεγάλο βαθμό θετικά ή αρνητικά, ανάλογα με τις κινήσεις και τη συμπεριφορά των προμηθευτών. Η αύξηση των τιμών και η μείωση της ποιότητας των πρώτων υλών είναι τα μέσα τα οποία χρησιμοποιούν οι προμηθευτές ώστε ν' ασκήσουν πίεση στις ανταγωνιζόμενες στον κλάδο εταιρίες. Αν οι εταιρίες δεν μπορούν να μετακυλήσουν το κόστος που προκαλούν οι παραπάνω ενέργειες των προμηθευτών στους αγοραστές, τότε η κερδοφορία τους θα μειωθεί αποκλειστικά και μόνο λόγω των προμηθευτών. Οι παράγοντες που προσδιορίζουν τη διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών είναι ο αριθμός των προμηθευτών, το μέγεθος και η σημασία του αγοραστή, η διαφοροποίηση του προϊόντος, η δυνατότητα

υποκατάστασης των προϊόντων και η δυνατότητα ολοκλήρωσης των προμηθευτών προς τα εμπρός.

### **Ανταγωνισμός Μεταξύ Υφιστάμενων Επιχειρήσεων του Κλάδου**

Η ένταση του ανταγωνισμού σε ένα κλάδο εξαρτάται από την οικονομική δομή του κλάδου αυτού καθώς και από τη συμπεριφορά των ενεργών ανταγωνιστών του κλάδου. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των ήδη εδραιωμένων εταιριών παίρνει τη μορφή της προσπάθειας απόκτησης μιας καλής θέσης στην αγορά, χρησιμοποιώντας τακτικές όπως ο ανταγωνισμός με βάση τις τιμές, ο πόλεμος μάρκετινγκ, η δημιουργία νέων προϊόντων, η καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών κτλ. Ο ανταγωνισμός οφείλεται στο ότι ένας ή περισσότεροι ανταγωνιστές προσπαθούν μέσω κάποιων ευκαιριών να βελτιώσουν τη θέση τους. Όταν ένας εκ των ανταγωνιστών αντιδρά κατά τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργεί αντιδράσεις από τους υπόλοιπους ο ανταγωνισμός εντατικοποιείται. Ο ανταγωνισμός χαρακτηρίζεται ως έντονος, συγκροτημένος ή αδύναμος ανάλογα με την επιθετικότητα των παικτών για την απόκτηση πλεονεκτήματος. (Porter, 1998). Ο ανταγωνισμός σε κάθε κλάδο εξαρτάται από κάποιες εγγενείς συνθήκες και προϋποθέσεις των οποίων η συνισταμένη επηρεάζει την τελική έντασή του (Barney & Hesterly, 2006). Μια σειρά από παραμέτρους είναι ο αριθμός των ανταγωνιστών, ο ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου, το ύψος του σταθερού κόστους, τα χαρακτηριστικά του προϊόντος, την ποικιλία των ανταγωνιστών και το ύψος των εμποδίων εξόδου.

Παρακάτω παρατίθεται μια ανάλυση των πέντε δυνάμεων του Porter για τον κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα:

### **Απειλή Νέων Εισροών**

Η είσοδος νέων εταιριών σ' έναν κλάδο αποτελεί και θα αποτελεί πάντα μια δυνητική απειλή για τις ήδη εδραιωμένες εταιρίες του κλάδου αυτού. Η είσοδος νεοεισερχόμενων εταιριών στον κλάδο μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των τιμών και πιθανή απώλεια μεριδίου της αγοράς των εδραιωμένων εταιριών. Κάθε νέα μεταφορική εταιρία η οποία θέλει να ασχοληθεί με τις μεταφορές σίγουρα έρχεται αντιμέτωπη με εμπόδια εισόδου στον κλάδο. Τα εμπόδια αυτά μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες: τα υφιστάμενα εμπόδια και τις αντιδράσεις των ήδη εδραιωμένων εταιριών του κλάδου. Το σχετικά χαμηλό κόστος αρχικής επένδυσης μιας μεταφορικής εταιρίας και η έλλειψη πλήρους θεσμικού πλαισίου, δεν προβάλλουν ουσιαστικά εμπόδια όσον αφορά την είσοδο μιας νέας μεταφορικής εταιρίας στον κλάδο των μεταφορών. Το γεγονός αυτό, έχει ως αποτέλεσμα στις μέρες μας να δραστηριοποιούνται στον κλάδο των μεταφορών πολλές επιχειρήσεις, να υπάρχουν φαινόμενα υπερπροσφοράς υπηρεσιών και επομένως να εντείνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ τους. Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να αναφέρουμε ότι, πολύ μεγάλη ευκολία εισόδου στον κλάδο των μεταφορών έχουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται ήδη στις ταχυμεταφορές και στα logistics, δεδομένου ότι διαθέτουν σχετικές υποδομές όπως χώρους αποθήκευσης, κατάλληλο δίκτυο και

πελατολόγιο. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι, η απειλή νεοεισερχόμενων εταιρειών στον κλάδο των μεταφορών στην Ελλάδα είναι πολύ μεγάλη και γι' αυτό το λόγο οι ήδη εδραιωμένες μεταφορικές εταιρείες του κλάδου θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικές.

### **Διαπραγματευτική Δύναμη των Αγοραστών**

Στον κλάδο των μεταφορών οι βασικές κατηγορίες αγοραστών είναι οι βιομηχανικές, εμπορικές εταιρίες και οι ιδιώτες. Από την μια πλευρά, οι ιδιώτες αποτελούν περιστασιακούς πελάτες, οι οποίοι διακινούν μικρούς όγκους εμπορευμάτων και δεν διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη. Ενώ από την άλλη πλευρά, οι μεγάλες βιομηχανικές και εμπορικές εταιρίες, οι οποίες συνήθως έχουν σύνθετες ανάγκες και διακινούν μεγάλους όγκους εμπορευμάτων συχνά, πετυχαίνουν καλύτερες τιμές και πιστωτική αντιμετώπιση από την πλευρά των μεταφορέων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη συμπίεση των κερδών τους.

### **Απειλή Υποκατάστατων Προϊόντων ή Υπηρεσιών**

Ο κλάδος των μεταφορών δεν έρχεται αντιμέτωπος με υποκατάστατες υπηρεσίες, γιατί οι μεταφορές απαιτούν τόσο τεχνογνωσία όσο και εξειδίκευση, την οποία τις περισσότερες φορές, δεν διαθέτουν συναφείς εταιρίες του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών και των αποθηκεύσεων (Logistics). Η μοναδική περίπτωση που μπορεί να θεωρηθεί υποκατάσταση, ως ένα βαθμό, είναι αυτή των μεγάλων βιομηχανικών και εμπορικών εταιριών που διαθέτουν ιδιόκτητο στόλο μεταφορικών μέσων. Αυτές οι εταιρίες έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα στην ανάθεση της μεταφοράς σε τρίτους ή τη διεκπεραίωση της με ίδια μέσα, περίπτωση όμως που ως επί το πλείστον αφορά τοπικής ή εθνικής εμβέλειας μεταφορές και όχι σύνθετες και διεθνείς μεταφορές που απαιτούν μια συγκεκριμένη κατάρτιση.

### **Διαπραγματευτική Δύναμη των Προμηθευτών**

Στον κλάδο των μεταφορών οι βασικές κατηγορίες προμηθευτών είναι οι κάτοχοι φορτηγών οχημάτων, οι αεροπορικές, οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι η διαπραγματευτική δύναμη των οδικών μεταφορέων περιορίζεται όσο μεγαλύτερο είναι το μέγεθος και η «δύναμη» της διαμεταφορικής εταιρίας, με αποτέλεσμα οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου να είναι αυτές που πλήττονται περισσότερο από τις αυξήσεις στα κόστη των οδικών μεταφορέων. Όμως, με το νέο νόμο σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα τα δεδομένα άλλαξαν, καθώς οι διαμεταφορείς πλέον μπορούν να εισέλθουν και στον κλάδο των οδικών μεταφορών παρακάμπτοντας τους προμηθευτές της εν λόγω υπηρεσίας. Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τις αεροπορικές, τις ναυτιλιακές εταιρίες και τους σιδηροδρομικούς οργανισμούς, η διαπραγματευτική τους δύναμη είναι μεγάλη και συνήθως χρεώνουν με βάση προκαθορισμένους τιμοκαταλόγους, ενώ πολύ σπάνια πραγματοποιούνται εξαιρέσεις. Γεγονός όμως είναι ότι, οι μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου πετυχαίνουν

τις περισσότερες φορές ευνοϊκότερους όρους συναλλαγής, λόγω του μεγάλου μεγέθους τους.

### **Ανταγωνισμός Μεταξύ Υφιστάμενων Επιχειρήσεων του Κλάδου**

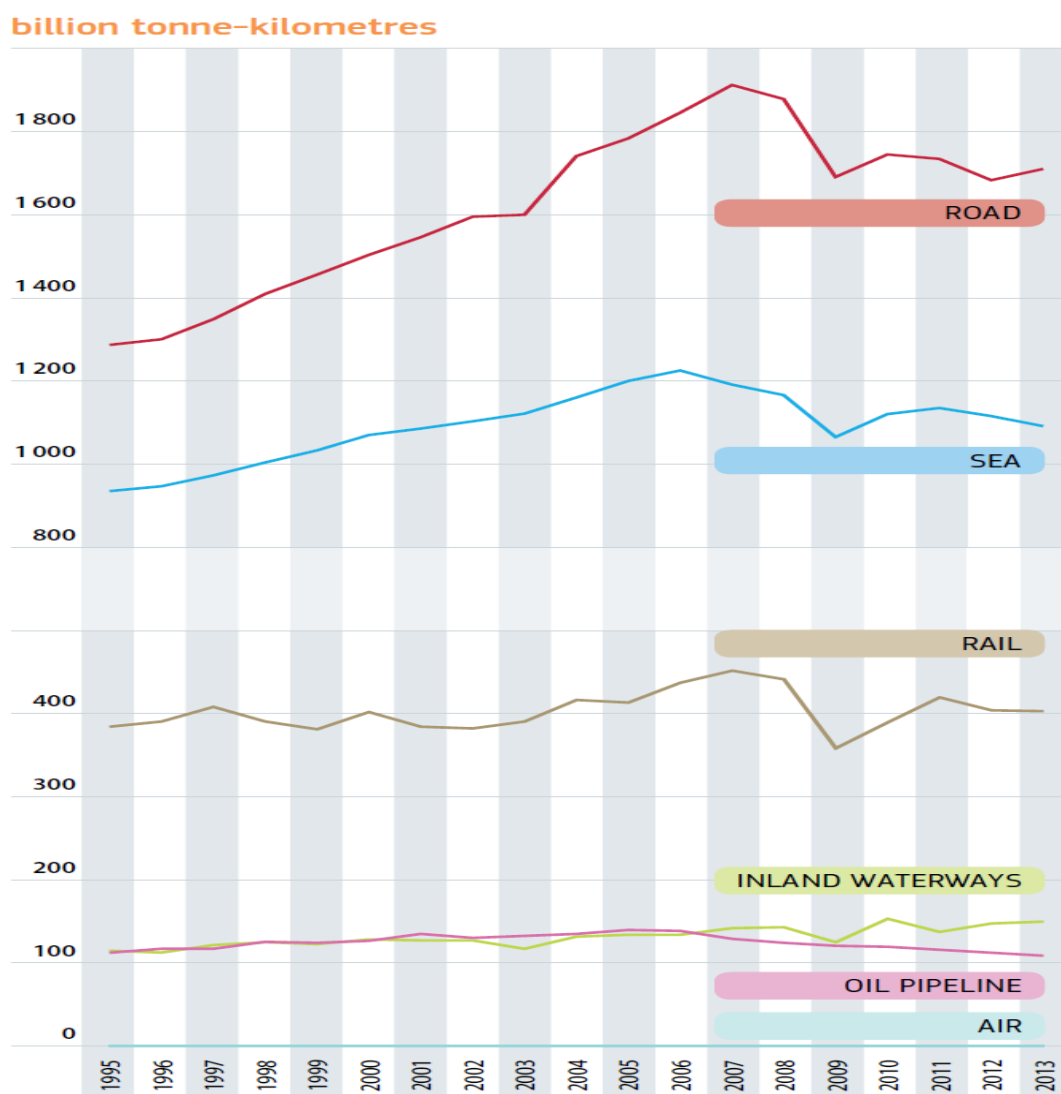
Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του κλάδου των μεταφορών είναι η ύπαρξη μεγάλου αριθμού μεταφορικών εταιριών και ο πολύ έντονος ανταγωνισμός που επικρατεί μεταξύ τους. Η μεγάλη πίεση που ασκούν τόσο οι προμηθευτές όσο και οι πελάτες, λόγω της υψηλής διαπραγματευτικής τους δύναμης, εντείνει ακόμα περισσότερο τον ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών εταιριών. Ενώ έχει σαν αποτέλεσμα να συμπιέζονται υπερβολικά τα κέρδη των μεταφορέων επειδή δεν μπορούν να μετακυλήσουν στους πελάτες τους την αύξηση των τιμών που τους επιβάλλουν οι προμηθευτές.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15: Πρόβλεψη Ρυθμού Ανάπτυξης του Κλάδου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε την απόδοση του κάθε είδους εμπορευματικών μεταφορών (οδικές, θαλάσσιες, σιδηροδρομικές, εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των αγωγών πετρελαίου) για τα έτη 1995 έως 2013, εκφρασμένη σε δισεκατομμύρια τονοχιλόμετρα.

Παρατηρούμε λοιπόν, πως όλα τα είδη εμπορευματικών μεταφορών μέχρι το 2009 παρουσίαζαν μια ανοδική τάση ενώ το 2009, λόγω της οικονομικής κρίσης, παρουσίασαν μια κατακόρυφη πτώση από την οποία μέχρι και το 2013, που είναι το έτος για το οποίο διαθέτουμε τα πιο πρόσφατα στοιχεία, προσπαθούν ακόμα να ανακάμψουν.

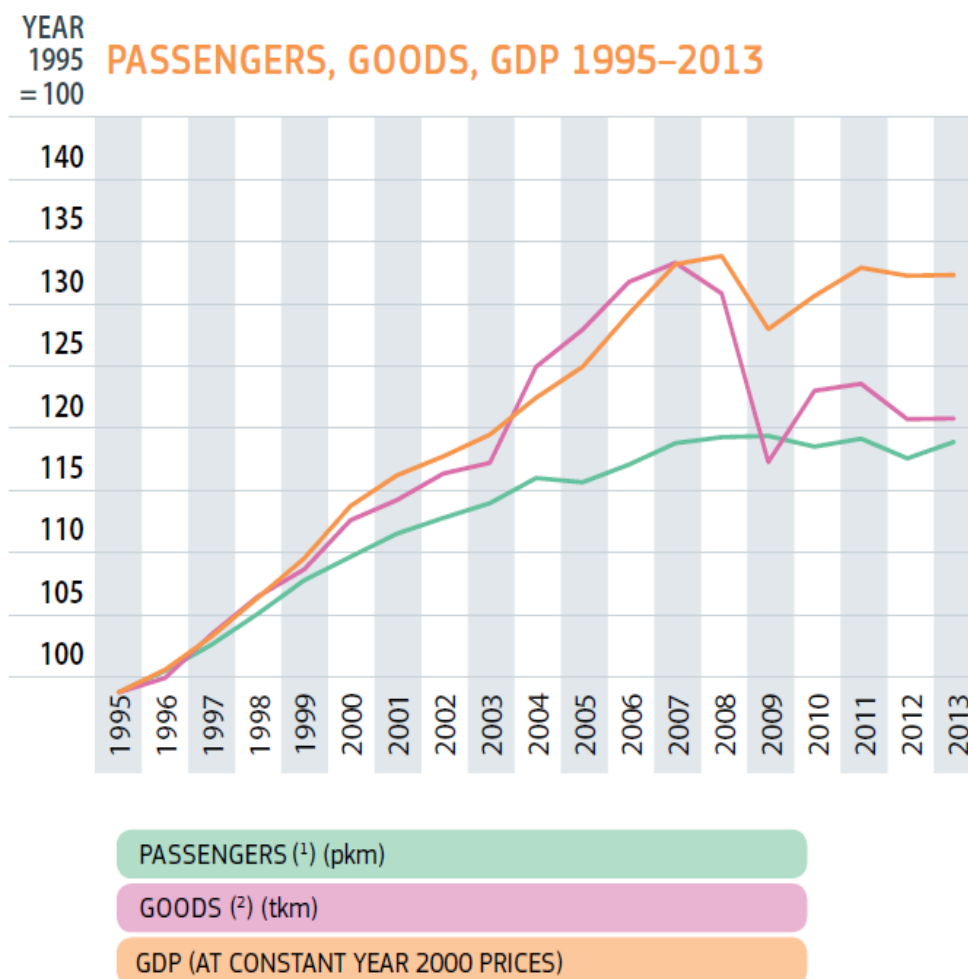


Διάγραμμα 15.1

EU-28 Performance by Mode for Freight Transport

Statistical Pocketbook 2015

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε την εξέλιξη της ανάπτυξης τόσο των οδικών εμπορευματικών όσο και των επιβατικών μεταφορών σε σύγκριση με την ανάπτυξη του Α.Ε.Π. σε σταθερές τιμές για την περίοδο 1995 έως 2013, στην Ε.Ε. των 28 μελών.



**Notes:** <sup>(1)</sup> Passenger cars, powered two-wheelers, buses & coaches, tram & metro, railways, intra-EU air, intra-EU sea.  
<sup>(2)</sup> Road, rail, inland waterways, oil pipelines, intra-EU air, intra-EU sea.  
 GDP: at constant year 2005 prices and exchange rates.

## Διάγραμμα 15.2

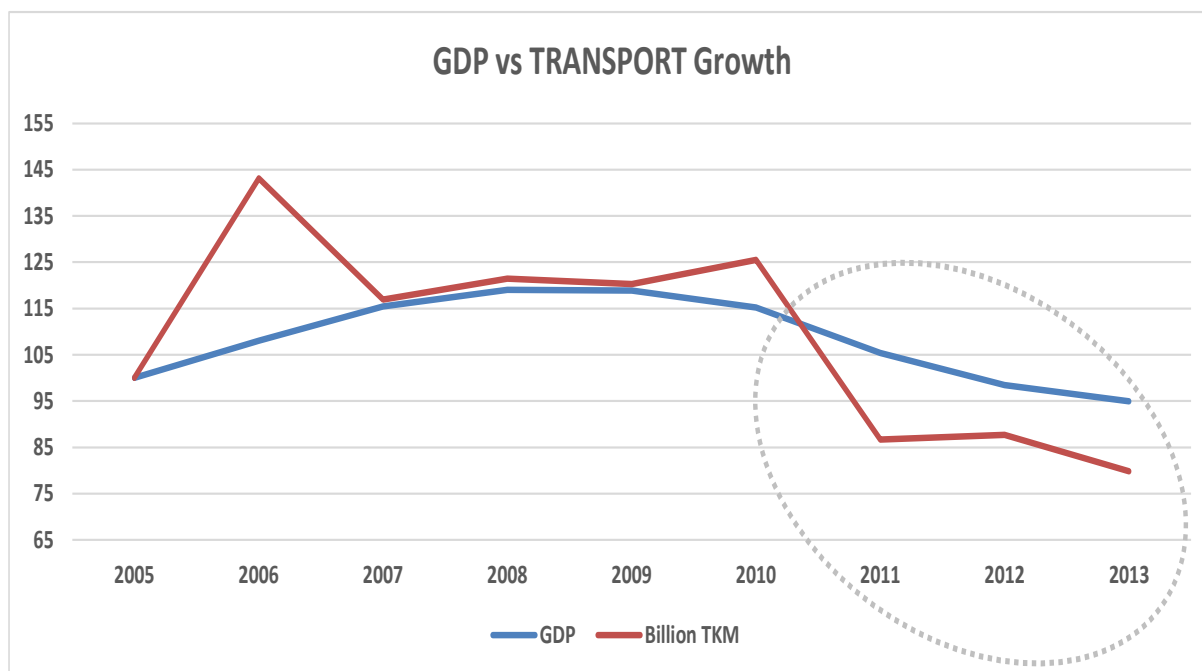
### Transport Growth E.U. 28

#### Statistical Pocketbook 2015

Η πορεία του Α.Ε.Π. είναι δείκτης της άνθησης ή της ύφεσης μιας οικονομίας και από το διάγραμμα 15.2 παρατηρούμε ότι ιστορικά, τα τονοχιλιόμετρα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη συσχετίζονται άμεσα με την εξέλιξη του Ευρωπαϊκού Α.Ε.Π..



Η πτώση του Α.Ε.Π. το 2009 επέφερε άμεση πτώση και των τονοχιλιομέτρων ενώ η αντίστοιχη ενίσχυση του το 2010-2011 αύξησε και τα τονοχιλιόμετρα.

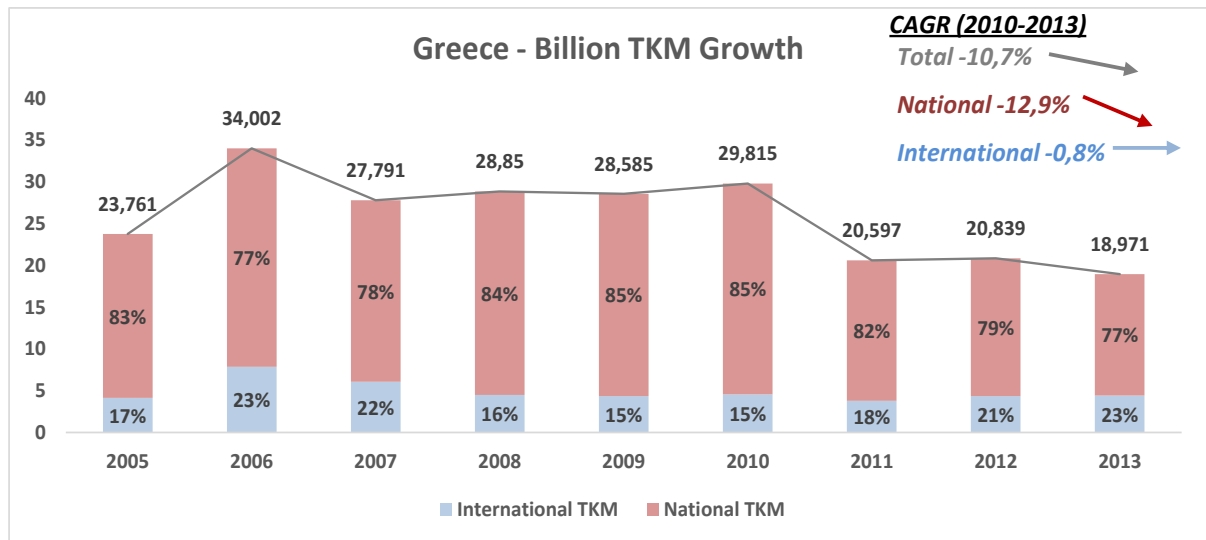


**Διάγραμμα 15.3**

**Greek GDP vs Greek Tonne-kilometers**

**ΕΛΣΤΑΤ & Statistical Pocketbook 2015**

Αντίστοιχη εικόνα εμφανίζει και η συσχέτιση Α.Ε.Π. και τονοχιλιομέτρων στην Ελλάδα. Από το διάγραμμα 15.3, με έτος βάσης το 2005 όπου το Α.Ε.Π. ισούται με 100%, παρατηρούμε ότι η εξέλιξη των τονοχιλιομέτρων ακολουθεί στενά το ρυθμό αυξομείωσης του εγχώριου Α.Ε.Π. Η Ελληνική οικονομία έχοντας σημειώσει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης έως το έτος 2008, έδειξε σημεία ύφεσης το 2009 ως το αποτέλεσμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, ενώ από το έτος 2010 και μετά η ύφεση εντάθηκε σημαντικά. Η ανάγκη εξυγίανσης οδήγησε την Ελλάδα στην ένταξη σε τριμερή μηχανισμό οικονομικής στήριξης αποτελούμενο από την Ε.Ε., το Δ.Ν.Τ. και την Ε.Κ.Τ.. Η αυστηρή εισοδηματική πολιτική και ο δραστικός περιορισμός των δημοσίων δαπανών που ασκήθηκαν κατά τα τελευταία πέντε έτη επηρέασαν, όπως ήταν αναμενόμενο, αρνητικά την εξέλιξη του Α.Ε.Π. με αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση του, η οποία επέφερε άμεσα και αντίστοιχη μείωση των τονοχιλιομέτρων.



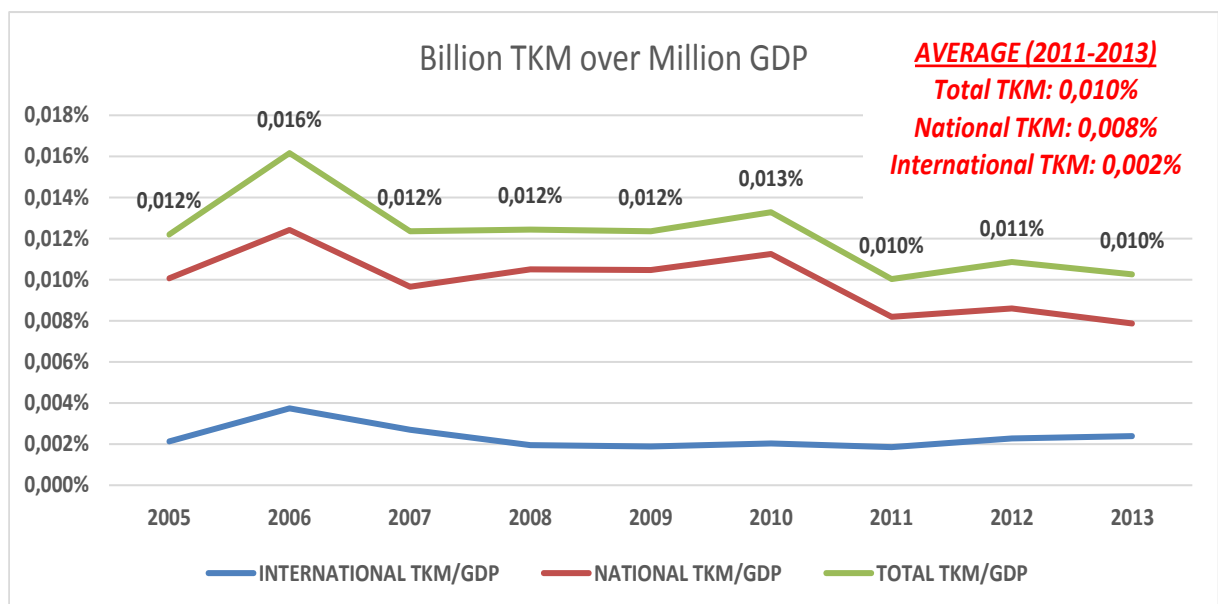
### Διάγραμμα 15.4

### Greek Billion TonneKilometers

### Statistical Pocketbook 2015

Έτσι λοιπόν, τα τονοχιλιόμετρα στην Ελλάδα την περίοδο 2010-2013 κατέγραψαν μια μέση μείωση της τάξεως του -10,7% (Διάγραμμα 15.4) μένοντας το 2013 σε επίπεδα κάτω των 20 δις. τονοχιλιομέτρων (ιστορικό χαμηλότερο επίπεδο της πενταετίας).

Παρατηρείτε επίσης πως από την οικονομική κρίση επηρεάστηκαν κυρίως οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές (CAGR National TKM 2010-2013:-12.9%) την ώρα που οι διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές έχασαν ελάχιστο έδαφος σε σχέση με τη δυναμική τους προ κρίσης (CAGR International TKM 2010-2013:-0.8%).



## Διάγραμμα 15.5

### Greek Billion TonneKilometers over Greek GDP (millions)

#### Statistical Pocketbook 2015 & ΕΛΣΤΑΤ

Η άμεση συσχέτιση του Α.Ε.Π. και των τονοχιλιομέτρων στην χώρα μας επιβεβαιώνεται ακόμα από το γεγονός πως (εκτός από το έτος 2006 το οποίο αποτελεί *outlier*) ιστορικά τα τονοχιλιόμετρα αποτελούν το 0,010% έως το 0,013% του εγχώριου Α.Ε.Π. (Διάγραμμα 15.5). Ειδικά κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης (2011-2013) ο μέσος όρος των τονοχιλιομέτρων ως προς το Α.Ε.Π. κινείται στο 0,010%.

Λαμβανομένου υπόψιν της άμεσης συσχέτισης του Α.Ε.Π. και των τονοχιλιομέτρων τόσο στη χώρα μας όσο και στην Ευρώπη, αλλά και των προβλέψεων της εξέλιξης του Α.Ε.Π. για την χώρα μας από την Κοινότητα μπορούμε να πούμε ότι τα τονοχιλιόμετρα στη χώρα μας θα κινηθούν στα ακόλουθα επίπεδα για την επερχόμενη διετία (2016-2017) καθώς και να προβλέψουμε για την επόμενη διετία 2014-2015 για την οποία δεν υπάρχουν ακόμα διαθέσιμα στοιχεία.

### Πίνακας 15.1

#### Πρόβλεψη Τονοχιλιομέτρων ως προς το ΑΕΠ

ΠΡΟΒΛΕΨΗ	2014	2015	2016	2017
GDP (EC PROVISION 2015)	186.500	182.300	179.900	184.800
TOTAL TKM	18,65	18,23	17,99	18,48
INTERNATIONAL TKM	3,73	3,65	3,60	3,70
NATIONAL TKM	14,92	14,58	14,39	14,78

#### Πρόβλεψη ΑΕΠ « Ευρωπαϊκή Κοινότητα Αύγουστος 2015»

Τα τονοχιλιόμετρα στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να κινηθούν στο μέσο όρο τριετίας (διαθέσιμων στοιχείων) στα επίπεδα του 0,008% ως προς το Α.Ε.Π. μη καταφέροντας να ξεπεράσουν το επίπεδο των 20 δις. τονοχιλιομέτρων έως το 2017, ενώ τα τονοχιλιόμετρα στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να κινηθούν και αυτά στο μέσο όρο 3τίας (διαθέσιμων στοιχείων) στα επίπεδα του 0,002% ως προς το Α.Ε.Π. σημειώνοντας ελαφρά πτώση κοντά στα 4 δις. τονοχιλιόμετρα.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφέρουμε ότι εξαιτίας της κακής οικονομικής κατάστασης της χώρας μας, που έχει προκληθεί κατά κύριο λόγο από την οικονομική κρίση, η εγχώρια αγορά έχει περιοριστεί. Δεν μπορούν λοιπόν να επιτευχθούν υψηλά κέρδη τα οποία να είναι ικανά να οδηγήσουν την Ελλάδα και πάλι σε ρυθμούς ανάπτυξης. Οι εξαγωγές όμως, είναι ένας τομέας στον οποίο υπάρχουν ακόμα πολλές και ανεκμετάλλευτες δυνατότητες. Ο σωστός προγραμματισμός και η καθοδήγηση θα παίξουν το σημαντικότερο ρόλο στην επιτυχημένη πορεία των ελληνικών προϊόντων σε διεθνείς αγορές. Από αυτή την προσπάθεια θα υπάρχουν και έμμεσα οφέλη, αφού η εμπιστοσύνη των αλλοδαπών πελατών προς τα ελληνικά προϊόντα θα βοηθήσει στη βελτίωση του εμπορικού σήματος της Ελλάδας. Αυτή είναι άλλωστε και η κατεύθυνση πάνω στην οποία καταβάλλει προσπάθειες τα τελευταία χρόνια το Υπουργείο Εξωτερικών. Τελικός στόχος είναι να μειωθεί το αίσθημα δυσπιστίας προς τη χώρα μας και να υπάρξουν πρόσθετα κέρδη και οφέλη σε όλα τα επίπεδα.

Επίσης, αξίζει να αναφέρουμε ότι η ραγδαία μείωση του εισοδήματος των εργαζομένων, το ιστορικά υψηλό ποσοστό ανεργίας, η αποδιάρθρωση του κοινωνικού κράτους, η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και των δημόσιων υποδομών, η δραματική επέκταση της φτώχειας και της πολιτιστικής υπανάπτυξης, η αποεπένδυση και η συρρίκνωση του παραγωγικού δυναμικού, οι ιδιωτικοποιήσεις αμφίβολης αποτελεσματικότητας και η άδικη αναδιανομή του εισοδήματος είναι μερικά από τα αποτελέσματα της σκληρής πολιτικής που εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια.

Επομένως, η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε μια κρίσιμη συγκυρία όσον αφορά τις προοπτικές ανάπτυξης, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην κατάσταση ύφεσης της οικονομίας, η οποία επιπλέον περιβάλλεται από κινδύνους και αβεβαιότητες, που επιτείνονται από την αργή ανάκαμψη στην ευρωζώνη και την παγκόσμια οικονομία. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ελληνική οικονομία ανέκαθεν χαρακτηριζόταν από σημαντικό εμπορικό έλλειμμα, ως έκφραση του ατελούς παραγωγικού της συστήματος και της έλλειψης ανταγωνιστικότητας, τόσο στην εσωτερική όσο και στις εξωτερικές αγορές και παρά τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τις τελευταίες δεκαετίες, η Ελλάδα έχει απωλέσει διεθνή ανταγωνιστικότητα, με αποτέλεσμα ένα διευρυμένο έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, την επιδείνωση της θέσης της στις διεθνείς επενδύσεις και μια φτωχή επίδοση στις άμεσες επενδύσεις από το εξωτερικό. Οι πιεστικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ελλάδα συνδέονται με την αναποτελεσματικότητα της δημόσιας διοίκησης που εμποδίζει την αναπτυξιακή προοπτική της χώρας, σε συνδυασμό με ένα μη βιώσιμο οικονομικό μοντέλο που στερείται ανταγωνιστικότητας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη μεγάλη ανεργία, ιδίως των νέων, τον αυξανόμενο κοινωνικό αποκλεισμό και τη φτώχεια, την ανεπάρκεια επενδύσεων υποδομής για την προώθηση της ανάπτυξης και της απασχόλησης και την αναποτελεσματική χρήση φυσικών πόρων/ μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογή σε αυτήν.

Συγκεκριμένα ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σημείωνε έντονη ανοδική πορεία σε σχέση με τα υπόλοιπα είδη μεταφοράς τη δεκαετία 1995-

2005, φτάνοντας στο απόγειο της το έτος 2008, χρονιά καταλύτη για την παγκόσμια και την ελληνική οικονομία. Η χρηματοοικονομική κρίση, η οποία ξεκίνησε στην αγορά στεγαστικών δανείων των Η.Π.Α. το καλοκαίρι του 2007, μετατράπηκε ραγδαία σε κρίση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος και μεταφέρθηκε στην πραγματική οικονομία με ταχύ ρυθμό. Τα γεγονότα που ακολούθησαν, οδήγησαν τους ρυθμούς ανάπτυξης σε απότομη πτώση ενώ οι επιπτώσεις φαίνονται ξεκάθαρα και στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών το έτος 2009 με την μείωση της ετήσιας απόδοσης των τονοχλιομέτρων, μείωση που μέχρι σήμερα δεν έχουν καταφέρει να αντισταθμίσουν.



## Συμπεράσματα

Από την ανάλυση της παρούσας διπλωματικής εργασίας καταλαβαίνουμε ότι οι οδικές μεταφορές, τόσο οι εμπορευματικές όσο και οι επιβατικές, αποτελούν έναν κλάδο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία καθώς αντιπροσωπεύουν σε εθνικό επίπεδο το 7% του Α.Ε.Π. και το 7% των θέσεων εργασίας. Στην Ελλάδα οι οδικές μεταφορές αποτελούν το 98% των χερσαίων μεταφορών ενώ αντίστοιχα οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν μόνο το 2%, παρά τις εντεταμένες προσπάθειες της Ε.Ε. για την προώθηση των σιδηροδρομικών αλλά και των συνδυασμένων μεταφορών σε όλες τις χώρες μέλη της Ένωσης.

Παράλληλα, κατά την τελευταία εικοσαετία οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και οι μεταβολές που σημειώθηκαν στα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης συνέβαλαν στη σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών και κυρίως για τις ενδοκοινοτικές μεταφορές (2,3% ετησίως στις εμπορευματικές μεταφορές και 3,1 % στις επιβατικές μεταφορές). Συγχρόνως όμως και παρά τη ζωτική σημασία του κλάδου, οι οδικές μεταφορές συνιστούν ταυτόχρονα και έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα, καθώς η αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών συνεπάγεται σοβαρές επιπτώσεις σε αγαθά ιδιαίτερης σημασίας για τον σύγχρονο άνθρωπο, όπως είναι η προστασία του περιβάλλοντος, τα τροχαία ατυχήματα, η ηχορύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Είναι λοιπόν ιδιαίτερα εμφανής η πολύ μεγάλη σημασία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για την ελληνική οικονομία.

Ο κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη αστάθεια, γρήγορες μεταβολές στα δεδομένα και μεγάλο ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών εταιριών, τόσο λόγω της πληθώρας των μεταφορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στο κλάδο, όσο και λόγω του όγκου των φορτίων που μεταφέρονται, αφού είναι ο κλάδος των μεταφορών με τη μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση συγκριτικά με τους υπόλοιπους.

Οι τάσεις που διαφαίνονται είναι η εισβολή στο χώρο μεγάλων πολυεθνικών κολοσσών, η ανάπτυξη των μεταφορικών εταιριών οι οποίες αναγκάστηκαν να εφαρμόσουν αρχές και διαδικασίες Logistics, η εμφάνιση εταιριών παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε τρίτους ,3PL, οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές μικρών ή μεσαίων μεταφορικών εταιριών. Στις εταιρίες 3PL τα τελευταία χρόνια έχουν υλοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις σε θέματα τεχνολογικής αναβάθμισης και εξοπλισμού, με προμήθεια λογισμικού ελέγχου της λειτουργίας, εφαρμογές παρακολούθησης εμπορευμάτων, διαχείρισης αποθήκης και μεταφορικού στόλου, με αποτέλεσμα οι προσφερόμενες υπηρεσίες logistics να διαφέρουν πλέον από τις τυπικές μεταφορικές δραστηριότητες. Γενικότερα όμως, ο μικρός βαθμός αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών στην εφοδιαστική αλυσίδα χαρακτηρίζει τις ελληνικές μεταφορικές εταιρίες και αποτελεί σίγουρα τροχοπέδη στην περαιτέρω ανάπτυξή τους. Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι η σωστή οργάνωση, ο προγραμματισμός και η υιοθέτηση της νέας τεχνολογίας στον κλάδο των μεταφορικών εταιριών, αποτελούν πλέον απαραίτητα στοιχεία για την επίτευξη των δραστηριοτήτων με σκοπό την ασφαλή μεταφορά των αγαθών, την παράδοσή τους το σωστό χρόνο και

στον σωστό τόπο και τη διεκπεραίωση της μεταφοράς με το μικρότερο δυνατό κόστος. Οι μεταφορικές εταιρίες θα πρέπει να προσαρμόσουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τις νέες τάσεις οι οποίες κυριαρχούν στην εφοδιαστική αλυσίδα όπως η λειτουργία μεγάλων Κέντρων Διανομής (εμπορευματικά κέντρα, logistic parks κλπ. ). Τα κέντρα αυτά διαθέτουν υποδομές που επιτρέπουν διανομές σε μεγάλη έκταση και ταχύτητα με αισθητά περιορισμένες αποθηκευτικές δραστηριότητες. Οι εξελίξεις των νέων τεχνολογιών έχουν οδηγήσει στην ηλεκτρονική παρακολούθηση τόσο της διαδικασίας διεκπεραίωσης παραγγελιών όσο και της παράδοσης προϊόντων. Απαιτείται επομένως, από τις μεταφορικές εταιρίες η αναβάθμιση των υποδομών τους που θα τους επιτρέψουν ταχύτερη, πιο ευέλικτη και πιο ακριβή εκπλήρωση των παραγγελιών που προέρχονται από online συναλλαγές. Οι τεχνολογίες αναγνώρισης και κτήσης δεδομένων, τα συστήματα τηλεματικής, τα πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης αποθηκών επιτρέπουν στις μεταφορικές επιχειρήσεις να διαχειριστούν, να συγχρονίσουν και να συντονίσουν όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις διανομές διαμέσου πολλών διαύλων επικοινωνίας.

Όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα και με βασικό σκοπό τη βελτίωση και την ανάπτυξη του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση του πεπαλαιωμένου στόλου φορτηγών οχημάτων, καθώς η πλειονότητα των φορτηγών οχημάτων με ελληνική άδεια είναι παλιάς τεχνολογίας και επιβαρύνουν τόσο το περιβάλλον όσο και το κοινωνικό σύνολο. Η σημαντική βελτίωση του οδικού δικτύου και των διάφορων μεταφορικών υποδομών της Ελλάδας οι οποίες όπως έχουμε δει και από την ανάλυση της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι σε πρώιμο στάδιο και χρίζουν σημαντικής και γρήγορης βελτίωσης και ανάπτυξης. Επίσης η καλύτερη και γρηγορότερη εφαρμογή και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών που αναπτύσσονται με ραγδαίους ρυθμούς και σπάνια αξιοποιούνται από τις ελληνικές μεταφορικές εταιρίες είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη του κλάδου. Τα εξελιγμένα συστήματα πληροφόρησης αποτελούν ένα τμήμα των μεταφορών, το οποίο με σωστή και προσεκτική εκμετάλλευση μπορεί να βελτιώσει σημαντικά συνθήκες που αφορούν στις οδικές μεταφορές. Προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του στόχου αποτελούν η συνεχής επικαιροποίηση της γνώσης για τα διαθέσιμα συστήματα καθώς και η συνεχής και συστηματική αξιολόγησή τους μέσα από τη διερεύνηση των επιπτώσεων χρήσης τους τόσο στο χρήστη όσο και στις οδικές μεταφορές. Ακόμα πολύ σημαντική είναι και η στελέχωση των μεταφορικών εταιριών με εξειδικευμένους εργαζομένους με χρήσιμα προσόντα που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη και τη βελτίωση του κλάδου σε σύνολο. Ενώ μεγάλη βελτίωση αποτελεί και η «ανανέωση» των οδηγών των φορτηγών οχημάτων με νεότερους οδηγούς οι οποίοι να μπορούν να αξιοποιήσουν τη σύγχρονη τεχνολογία αλλά και να γνωρίζουν περισσότερες ξένες γλώσσες κάτι το οποίο θα βελτίωνε και θα διευκόλυνε κατά πολύ τις παρεχόμενες μεταφορικές υπηρεσίες. Τέλος, η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα έχει καθυστερήσει ήδη αρκετά και η λειτουργία τους κρίνεται απαραίτητη αφού συντελούν στον εξορθολογισμό του μεταφορικού συστήματος με την αποσυμφόρηση των χερσαίων μεταφορικών συστημάτων μέσω της ανάπτυξης συνδυασμένων



μεταφορών. Επίσης μειώνουν το κόστος μεταφοράς, δημιουργούν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων, γίνονται πόλος έλξης νέων επενδύσεων και συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας.

Το σκηνικό στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών τώρα, έχει αλλάξει δραματικά τα τελευταία χρόνια. Μεγάλες ελληνικές μεταφορικές εταιρίες (Πρόοδος, Ωμέγα, Imperio, Supertrans κ.α.) σταμάτησαν τη δραστηριότητα τους ή έκαναν αιτήσεις για την υπαγωγή τους στο άρθρο 99 του Πτωχευτικού Κώδικα αδυνατώντας να ανταποκριθούν στα νέα δεδομένα. Άντι όμως η πίτα να μοιραστεί ανάμεσα στις ελληνικές εταιρίες του κλάδου οι οποίες κατάφεραν να «αντέξουν» την κρίση, η αντίστοιχη μείωση των δραστηριοτήτων των υπόλοιπων κλάδων καθώς και η κάλυψη της τρύπας που δημιουργήθηκε από τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες είχε σαν αποτέλεσμα τη ραγδαία συρρίκνωση του διαθέσιμου και ταυτόχρονα οικονομικά φερέγγυου πελατολογίου. Για πολλές διαμεταφορικές εταιρίες στόχος δεν ήταν πια η κερδοφορία αλλά η επιβίωση ενώ το «κυνηγητό» του κόστους προσπέρασε το «κυνηγητό» του τζίρου. Και όλα αυτά κάτω από συνθήκες, που μέχρι και σήμερα, χρηματοοικονομικά δεν βοηθούν την επιχειρηματικότητα, σε ένα κλίμα ανασφαλές, με ένα αγχωμένο και κατά συνέπεια μη παραγωγικό εργατικό δυναμικό και ένα θεσμικό περιβάλλον που δεν επιτρέπει στις εταιρίες καμία πρόβλεψη και στοχοθέτηση. Κάτω από αυτές τις συνθήκες και βλέποντας τα έσοδα, και σε μερικές περιπτώσεις οι ζημιές, μεγάλες ακτοπλοϊκές εταιρίες αποφάσισαν να μειώσουν τα δρομολόγια τους τόσο εντός της Ελλάδας όσο και στις διεθνείς γραμμές από και προς την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα. Αυξάνοντας παράλληλα την τιμή των επιναύλων και κατά συνέπεια το κόστος των εισητηρίων για τα Φ.Δ.Χ., κόστος που οι περισσότερες μεταφορικές εταιρίες απορρόφησαν.

Τέλος, η επιβολή της τραπεζικής αργίας τον Ιούλιο του 2015 και ο έλεγχος της κίνησης κεφαλαίων που ισχύει μέχρι σήμερα είχε σαν αποτέλεσμα την άμεση καθίζηση των εισαγωγών και των εξαγωγών και κατ' επέκταση των μεταφορών γενικότερα. Ειδικά την πρώτη βδομάδα εφαρμογής των capital controls, η αγορά «συρικνώθηκε», ο κλάδος «πάγωσε», πολλά φορτηγά εγκλωβίστηκαν τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό της χώρας αφού δεν είχαν τη δυνατότητα να ανεφοδιαστούν με καύσιμο, ήταν σαν να επικρατούσε στάση εμπορίου. Εφτά μήνες μετά, η έλλειψη ρευστότητας, η χρονοβόρα και αργή διαδικασία έγκρισης εμβασμάτων προς το εξωτερικό από τις ελληνικές τράπεζες, το πάγωμα των πιστώσεων των ελληνικών εταιριών από τους ξένους προμηθευτές τους και κυρίτερα ο φόβος και η ανασφάλεια τόσο των ξένων όσο και των ιδίων των Ελλήνων εξακολουθούν να επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τη διακίνηση και τη μεταφορά των εμπορευμάτων.



## Σημαντικοί Όροι

**Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.)** είναι ένα όχημα, το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια που του επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

**Άδεια Οδικών Μεταφορών** είναι η άδεια που χορηγείται σε μία εταιρία και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

**Διαχειριστής Μεταφορών** είναι το φυσικό πρόσωπο, όπως αυτό ορίζεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 2 του Κανονισμού 1071/2009 (L 300).

**Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές** διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους.

**Οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές** διενεργούνται μέσα στη χώρα, με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα.

**Οι κατηγορίες των δημόσιων οδικών μεταφορών είναι οι εξής:**

α. **Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές**, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.

β. **Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές**, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.

Οι εταιρίες που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια.

**Μεταφορικές εταιρίες συνιστούν:**

α. Οι εμπορικές εταιρίες οποιασδήποτε μορφής, στις οποίες περιλαμβάνονται οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρίες που πληρούν τις προϋποθέσεις του π. Δ 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α'), οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα και στις οποίες έχει εισφερθεί η κυριότητα ή η χρήση Φ.Δ.Χ..

β. Οι ατομικές εταιρίες, καθώς και οι εν κοινωνία δικαιώματος συνιδιοκτήτες Φ.Δ.Χ., που ασκούν ενιαία εταιρία μεταφοράς, κατά τις διατάξεις της περίπτωσης γγ' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 183 Α').

**Οδικός μεταφορέας** είναι η επιχείρηση, που πληροί τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται στο π. Δ 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).

**Οδική μεταφορά (Road Transport)** είναι η οποιαδήποτε μετακίνηση εμπορευμάτων ή προσώπων με τη χρήση ενός οδικού οχήματος σ' ένα οδικό δίκτυο.

**Εθνική οδική μεταφορά (National Road Transport)** είναι η οδική μεταφορά μεταξύ δυο σημείων, εμπορευμάτων ή επιβατών, (ένα σημείο φόρτωσης/επιβίβασης και ένα σημείο εκφόρτωσης/αποβίβασης) που βρίσκονται στην ίδια χώρα ανεξαρτήτως της χώρας στην οποία το οδικό όχημα είναι εγγεγραμμένο (καταχωρημένο). Ενίοτε μπορεί να περιλαμβάνει μεταφορά μέσω μιας δεύτερης χώρας.

**Οδική μεταφορά Καμποτάζ (Road Cabotage Transport)** είναι η οδική μεταφορά εντός μιας χώρας διαφορετικής από αυτήν στην οποία το όχημα είναι εγγεγραμμένο, ενώ το όχημα είναι εγγεγραμμένο (καταχωρημένο) στη «χώρα αναφοράς».

**Διεθνής οδικής μεταφορά (International Road Transport)** είναι η οδική μεταφορά, εμπορευμάτων ή επιβατών, μεταξύ ενός σημείου φόρτωσης/επιβίβασης ή εκφόρτωσης/αποβίβασης στη «χώρα αναφοράς» και ενός σημείου φόρτωσης/επιβίβασης ή εκφόρτωσης/αποβίβασης σε μια άλλη χώρα. Επίσης περιλαμβάνει διέλευση μέσω μιας ή περισσότερων άλλων χωρών.

**Cross-trade Road Transport** είναι η οδική μεταφορά που διεξάγεται μ' ένα όχημα που είναι καταχωρημένο σε μια χώρα, μεταξύ ενός σημείου φόρτωσης/επιβίβασης σε μια δεύτερη χώρα και ενός σημείου εκφόρτωσης/αποβίβασης σε μια Τρίτη χώρα. Επίσης περιλαμβάνει διέλευση μέσω μιας ή περισσότερων άλλων χωρών.

**Road Transit Transport** είναι η οδική μεταφορά μέσω μιας χώρας μεταξύ δυο σημείων (ένα σημείο φόρτωσης και ένα σημείο εκφόρτωσης), που βρίσκονται και τα δυο σε μια άλλη χώρα ή σε άλλες χώρες, αλλά το σύνολο του ταξιδιού μέσω της χώρας γίνεται οδικά και δε πραγματοποιείται στη χώρα αυτή οποιαδήποτε φόρτωση ή εκφόρτωση.

**Οδικώς μεταφερόμενα αγαθά (Goods Carried by Road)** είναι οποιαδήποτε αγαθά τα οποία μετακινούνται με οδικά οχήματα μεταφοράς αγαθών και περιλαμβάνουν εξοπλισμό όπως εμπορευματοκιβώτια ή παλέτες.

**Οδικό τονοχιλιόμετρο (Tonne-kilometre by Road)** είναι η μονάδα μέτρησης των εμπορευματικών μεταφορών που αντιπροσωπεύει τη μεταφορά ενός τόνου, οδικά και σε μια απόσταση ενός χιλιομέτρου.

**Φορτωμένα αγαθά (Loaded Goods)** είναι τα εμπορεύματα που τοποθετούνται σ' ένα οδικό όχημα και μεταφέρονται οδικά.

**Εκφορτωμένα αγαθά (Unloaded Goods)** είναι τα εμπορεύματα που εκφορτώνονται από ένα οδικό όχημα αφού έχουν μεταφερθεί οδικά.

**Σημείο φόρτωσης (Loading Place)** είναι το σημείο στο οποίο φορτώνονται τα εμπορεύματα.

**Σημείο εκφόρτωσης (Unloading Place)** είναι το σημείο στο οποίο εκφορτώνονται τα εμπορεύματα.

**Οδικό όχημα εμπορευμάτων** είναι ένα οδικό όχημα ειδικά σχεδιασμένο ώστε να μεταφέρει αποκλειστικά ή πρωταρχικά εμπορεύματα και περιλαμβάνει:

- α) ελαφρά οδικά οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων με συνολικό μικτό βάρος μέχρι 3.500 kg,
- β) βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων με μικτό βάρος μεγαλύτερο των 3.500 kg,
- γ) οδικά ρυμουλκά (road tractor)
- δ) αγροτικά ρυμουλκά οχήματα τα οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις οδούς για τη γενική κυκλοφορία.

**Φορτηγό αυτοκίνητο (Lorry/Truck)** είναι ένα ενιαίο αυτοκίνητο όχημα το οποίο χρησιμοποιείται για την αποκλειστική ή πρωταρχική μεταφορά εμπορευμάτων.

**Τράκτορας/ρυμουλκό (Road Tractor)** είναι ένα αυτοκίνητο όχημα σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μεταφέρει άλλα οδικά οχήματα μη αυτοκινούμενα, κυρίως ημι-ρυμουλκούμενα. Εξαιρούνται όμως οι αγροτικοί «τράκτορες».

**Επιτρεπόμενο όριο φορτίου (Loading Capacity)** είναι το μέγιστο βάρος εμπορευμάτων που μπορεί να μεταφέρει το όχημα και το οποίο δηλώνεται επίσημα και εγκρίνεται από την Αρχή της χώρας στην οποία το όχημα είναι καταχωρημένο.

**Χωρητικότητα φορτίου (Loading Volume)** είναι ο μέγιστος διαθέσιμος όγκος ενός οχήματος για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, εκφρασμένος σε κυβικά μέτρα.

**«Ηλικία» του οδικού οχήματος (Age of the Vehicle)** είναι το χρονικό διάστημα που έχει μεσολαβήσει από την πρώτη καταχώρηση του, ανεξάρτητα από την χώρα στην οποία καταχωρήθηκε.

**Μεταφορά με ανάθεση (Transport for Hire or Reward)** είναι η μεταφορά εμπορευμάτων ή/και προσώπων έναντι αμοιβής.

**Μεταφορά για ίδιο λογαριασμό (Transport without Reward)** είναι η μεταφορά που δεν πραγματοποιείται έναντι αμοιβής/αποζημίωσης, δηλαδή δεν αποτελεί δημόσια μεταφορά. Μια τέτοια μεταφορά αποτελεί η μετακίνηση που πραγματοποιεί μια εταιρία χρησιμοποιώντας το δικό της προσωπικό ή εμπορεύματα χωρίς καμία οικονομική συναλλαγή να συνδέεται με αυτή τη μεταφορά.



## Keywords

**Public Usage Truck** is a vehicle which is equipped with a license that allows it to execute public road transports.

**License for Road Transports** is the authorization granted to a company which allows it to execute public road transports.

**Transport Manager** is the person, as defined in par.5 of Article 2 of Regulation 1071/2009 (L 300).

**The International Road Transports** are carried by Public Usage Trucks with gross weight over 3.5 tonnes.

**The National Road Transports** are carried by Public Usage Trucks within the borders of each country.

### **The categories of public road transport are:**

a. International road freight transports by Public Usage Trucks holders or Road Transport License holders.

b. National road freight transports by Public Usage Trucks. Holders or Road Transport License holders.

Also, the companies authorized to carry out international transports of goods, have the right to conduct also domestic transports, with the same license.

### **Transport Companies are:**

a. The commercial companies of any form, including the specialties Transport Services qualifying pd 346/2001 (GG 233 A), which have legal personality and which have contributed the ownership or use of Public Usage Trucks...

b. Sole proprietorships and The Society co-owners the right F.D.CH., engaging single transmission, according to the provisions of indent c of par.1 of Article 1 of Law. 383/1976 (GG 183 A ).

**Road Transport Operator** is an entity that meets the criteria for accessing the occupation of road transport operator, as defined in PD 346/2001 and Regulation 1071/2009 of the European Parliament and of the Council (L 300).

**Road Transport** is any movement of goods or passengers using a road vehicle on a highway.

**National Road Transport** is a road transport between two points (one point of loading/embarkation and a place of unloading/disembarkation) located in the same country irrespective of the country in which the road vehicle is registered. Sometimes it may include a transfer through a second country.

**Road Cabotage Transport** is a road transport within a country other than that in which the vehicle is registered, where the vehicle is registered in the "reference country".

**International Road Transport** is a road transport between a point of loading/embarkation or unloading/disembarkation in the "reference country" and a point of loading/embarkation or unloading/disembarkation in another country. Sometimes it involves transit through one or more different countries.

**Cross-Transport Road trade** is a road transport carried out with a vehicle that is registered in a country, between a point of loading/embarkation in a second country and a point or unloading/disembarkation in a third country. Sometimes it involves transit through one or more other countries.

**Road Transit Transport** is the road transport through a country between two points (a place of loading and a place of unloading) both located in another country or in other countries. But the complete journey through the country is done by road and not any loading or unloading is performed in this country.

**Goods Carried by Road** are any goods transported by road vehicles and include equipment such as containers, swap-bodies or pallets.

**Tonne-kilometre by Road** is the unit of measurement for the road freight transports which represents the transport of one tonne by road at a distance of one kilometer.

**Loaded Goods** are the goods placed on a road vehicle and transported by road.

**Unloaded Goods** are the goods unloaded from a road vehicle after being transported by road.

**Loading Place** is the place where the goods are loaded.

**Unloading Place** is the place where the goods are unloaded.

**Road Vehicle for Goods** is a road vehicle designed to transfer exclusively or primarily goods and it includes:

- a) Light road vehicles for goods with a gross vehicle weight up to 3.500 kg,
- b) Heavy road vehicles for goods with a gross weight of more than 3.500 kg,
- c) Road tractors
- d) Agricultural tractors permitted to use roads for a general traffic.

**Lorry / Truck** is the motor vehicle that is used for the exclusive or primary freight transport.

**Road Tractor** is a motor vehicle designed in such a way as to convey other road vehicles not mechanically propelled mainly semi-trailers. Excluding the rural "tractors".

**Loading Capacity** is the maximum weight of goods that can be carried by the vehicle, which is officially declared and approved by the Authority of the country in which the vehicle is registered.



**Loading Volume** is the maximum volume available in a vehicle for the transport of goods, expressed in cubic meters.

**"The Age" of a road vehicle** is the interval of time since the first registration of that road vehicle, irrespective of the country in which it was registered.

**Transport for Hire or Reward** the carriage of goods or people for compensation.

**Transport without Reward** is the transfer that is not carried out for compensation, which is not a public transportation. Such kind of transport is the movement by the firm using its own staff or goods without any economic transaction linked to this transfer.



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α**

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

### **Άρθρο 1 - Σκοπός και Αρχές Οργάνωσης**

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι να θέσει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την πρόσβαση στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα.
2. Το κράτος χαράσσει την πολιτική στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας με σκοπό την προστασία του γενικού συμφέροντος, την παροχή βέλτιστων υπηρεσιών στον τομέα αυτό και την τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού.
3. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται χωρίς καμιά διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες.

### **Άρθρο 2 - Ορισμοί και Κατηγορίες**

1. Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης (ΦΔΧ) είναι ένα όχημα το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια που του επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
2. Άδεια Οδικών Μεταφορών είναι η άδεια που χορηγείται σε μία επιχείρηση και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
3. Μεταβατική περίοδος αναφέρεται στη χρονική περίοδο που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.
4. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους.
5. Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται εντός της χώρας, με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα.
6. Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται εντός του νομού που έχουν έδρα και των γειτονικών του νομών, με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι 10 τόνους,
7. Ειδικές μεταφορές καυσίμων διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων για εθνικές και διεθνείς μεταφορές και μικτού βάρους μέχρι 8 τόνους για νομαρχιακές μεταφορές. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει μεταφορές υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου.
8. Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση έχει ισχύ μέχρι το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Μετά από αυτήν την περίοδο, οι κατηγορίες είναι σύμφωνα με αυτές του άρθρου 14, παράγραφος 3.

9. Μεταφορικές επιχειρήσεις στο πλαίσιο του παρόντος νόμου συνιστούν:
- α. Οι κεκτημένες νομική προσωπικότητα, εμπορικές εταιρείες οιασδήποτε μορφής, περιλαμβανομένων των Ιδιότυπων Μεταφορικών Εταιρειών, οι οποίες πληρούν τις προϋποθέσεις του Π.Δ. 346/2001 (ΦΕΚ Α' 233) και στις οποίες έχει εισφερθεί η κυριότητα ή η χρήση Φ.Δ.Χ..
  - β. Οι ατομικές επιχειρήσεις καθώς και οι εν κοινωνία δικαιώματος συνιδιοκτήτες Φ.Δ.Χ., οι οποίοι ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς.
  - γ. Οι εταιρίες που περιγράφονται στο άρθρο 3.
10. Μεταφορέας, στο πλαίσιο του παρόντος νόμου, νοείται η επιχείρηση που πληροί τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο ΠΔ 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.
11. Οι εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται αποκλειστικά από τις μεταφορικές επιχειρήσεις, που λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθώς και από τις μεταφορικές εταιρείες που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

### **Άρθρο 3 - Μεταφορικές Εταιρείες**

1. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, είναι δυνατή η σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας (Α.Ε.) ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με σκοπό την εκτέλεση διεθνών, εθνικών, νομαρχιακών και ειδικών μεταφορών, για μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες αυτές, εφαρμοζόμενων αντιστοίχως, όπου δεν προβλέπεται ειδική ρύθμιση, του Ν. 2190/1920 και του Ν.3190/1955
2. Οι εταιρείες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δύναται να συσταθούν με τους ακόλουθους τρόπους:
- α. Με εισφορά της κυριότητας Φ.Δ.Χ. Στην περίπτωση αυτή κεφάλαιο της εταιρείας αποτελεί η αξία των εισφερόμενων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας, η άυλη υπεραξία των οικείων αδειών ΦΔΧ, καθώς και η τυχόν καταβολή σε χρήμα. Η εκτίμηση της αξίας των οχημάτων και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών ΦΔΧ γίνεται κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του Ν. 2190/1920, από την Εκτιμητική Επιτροπή του άρθρου 7 του παρόντος νόμου.
  - β. Με μίσθωση των Φ.Δ.Χ.. Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται σε χρήμα και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις Α.Ε ή τις Ε.Π.Ε.. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες που έχουν μισθώσει το όχημά τους υποχρεούνται να διαθέτουν αυτό κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρεία και για το έργο αυτής έναντι μισθώματος άνευ οδηγού σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ. 91/1988 (ΦΕΚ 42 Α ), όπως ισχύει. Με τους όρους και προϋποθέσεις που προβλέπει το Π.Δ.91/88 όπως ισχύει, επιτρέπεται η μίσθωση φορτηγού

δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου και με οδηγό έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης σύμφωνα με το μεταφορικό έργο που καθορίζει η συνιστώμενη μεταφορική εταιρεία. Στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης του μισθωμένου οχήματος είναι και οδηγός του αυτοκινήτου αυτού, η εταιρεία αποζημιώνει τις υπηρεσίες του ως οδηγού με δελτίο παροχής υπηρεσιών βάσει σχετικής σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ τους. Τον ιδιοκτήτη εκμισθωτή βαρύνουν οι δαπάνες μισθοδοσίας και ασφάλισης του οδηγού που αυτός προσλαμβάνει καθώς και η συντήρηση και η φύλαξη του οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι βασικοί όροι των συμβάσεων μίσθωσης, οι ελάχιστες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, οι παρεχόμενες υπηρεσίες και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

- γ. Με εισφορά της κυριότητας των Φ.Δ.Χ. και μίσθωση αυτών σύμφωνα με τα εδάφια α' και β' της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.
  - δ. Με ίδρυση επιχείρησης, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 1, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται από αυτήν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο ΠΔ 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.
3. Οι μετοχές των εταιρειών του παρόντος άρθρου είναι ονομαστικές, μπορούν δε να μεταβιβαστούν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις διατάξεις της Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 74/561/ΕΟΚ της 12ης Νοεμβρίου 1974 «περί προσβάσεως στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.
  4. Η κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου σύσταση μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., οι εισφορές των εταίρων ή μετόχων, η μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και οι συμβάσεις μίσθωσης των φορτηγών αυτοκινήτων απαλλάσσονται κάθε δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων και φόρου ή τέλους, εξαιρουμένου μόνο του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή και στις περιπτώσεις μετατροπής ή συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών που λειτουργούσαν πριν την ισχύ του παρόντος, εφόσον ολοκληρώσουν τη διαδικασία μετατροπής εντός τριών (3) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.
  5. Επιτρέπεται η συγχώνευση μεταφορικών εταιρειών, ανεξαρτήτως εάν αυτές λειτούργησαν πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.
  6. Οι Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., που έχουν συσταθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθώς και αυτές που θα συσταθούν ή θα μετατραπούν σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού, εντάσσονται στις διατάξεις του Αναπτυξιακού Νόμου για τη δημιουργία ή εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων τους, την αγορά γηπέδων

για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, χώρων στάθμευσης και συνεργείων, την εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και επικοινωνιών, τη δημιουργία εγκαταστάσεων εφαρμογών εφοδιαστικής αλυσίδας, την προμήθεια μηχανημάτων, ιδίως ανυψωτικών, για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους, καθώς και την αντικατάσταση των οχημάτων τους με οχήματα νέας τεχνολογίας.

#### **Άρθρο 4 - Προϋποθέσεις Χορήγησης Αδειών Φ.Δ.Χ.**

1. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. επιτρέπεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο επόμενο άρθρο σε μεταφορικές εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το προηγούμενο άρθρο, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις :
  - α. Ο διευθύνων σύμβουλος της Α.Ε. ή ο διαχειριστής της Ε.Π.Ε. παρέχει εγγύγνα αξιοπιστίας κατά την έννοια του άρθρου 3 του ΠΔ 346/2001 (ΦΕΚ Α' 233) και του άρθρου 3 της Οδηγίας 96/26 του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1996 «Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισεως των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών» (ΕΕ L 124 της 23.05.1996, σελ. 1).
  - β. Η εταιρεία διαθέτει κατάλληλη οικονομική επιφάνεια κατά την έννοια του άρθρου 3 του ΠΔ 346/2001 και του άρθρου 3 της Οδηγίας 96/26.
  - γ. Ο διευθύνων σύμβουλος της Α.Ε. ή ο διαχειριστής της Ε.Π.Ε. διαθέτει επαγγελματική επάρκεια και είναι κάτοχος άδειας οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.
  - δ. Η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009. Στις εγκαταστάσεις αυτές είναι δυνατή η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.
2. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες καταβάλλουν εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου ειδική εισφορά ανάλογα με την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος ως εξής :
  - α. Δέκα χιλιάδες (10.000 ) ευρώ για τον πρώτο τόνο.
  - β. Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι επτά (7) τόνους.

γ. Χίλιες πεντακόσιες χιλιάδες (1.500) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα (40) τόνους.

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

α. Είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ για τον πρώτο τόνο.

β. Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα δύο (42) τόνους.

Το ποσό που καταβάλλεται για την λήψη της άδειας ΦΔΧ λογίζεται ως έξοδο και εκπίπτει του εισοδήματος, επιμεριζόμενο κατά το ένα τρίτο για τα τρία επόμενα έτη από τη λήψη της άδειας.

3. Τα ποσά της ειδικής οικονομικής εισφοράς που περιγράφονται στην παράγραφο 2 μειώνονται σταδιακά μέσα στην μεταβατική περίοδο, η οποία λήγει στις 30ή Ιουνίου 2013. Η μείωση λαμβάνει χώρα στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους κατά 30% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2011, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1 Ιανουαρίου 2012, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1 Ιανουαρίου 2013
4. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενεστερών οδηγιών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και δεν επιτρέπεται η αντικατάστασή τους με άλλα φορτηγά αυτοκίνητα μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους.
5. Άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. οι οποίες χορηγούνται μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου δεν είναι μεταβιβάσιμες για περίοδο ενός έτους.
6. Επιφυλασσόμενων των διατάξεων του άρθρου 14 του ν.1959/91 (Α'123) επιτρέπεται οι μεταφορικές εταιρείες που εκτελούν εθνικές και διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές να θέτουν σε κυκλοφορία για κάθε ρυμουλκό όχημα Δ.Χ. που κατέχουν μέχρι τρία (3) ρυμουλκούμενα ή ημι-ρυμουλκούμενα οχήματα. Για τα οχήματα αυτά εκδίδονται αντίστοιχες άδειες κυκλοφορίας. Οι όροι και προϋποθέσεις χορηγήσεως αυτών καθώς και οι όροι έλξης αυτών από τα ρυμουλκά ή τους ελκυστήρες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

## **Άρθρο 5 - Χορήγηση Αδειών**

1. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. ή Άδειας Οδικών Μεταφορών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες του άρθρου 3 του παρόντος νόμου υποβάλλουν αίτηση στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία είναι αρμόδια για την επεξεργασία του φακέλου. Με την αίτηση υποβάλλονται και τα παρακάτω δικαιολογητικά:

- α. Καταστατικό σύστασης μεταφορικής εταιρείας με μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε.
  - β. Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα.
  - γ. Άδεια Οδικού Μεταφορέα Εμπορευμάτων.
  - δ. Αντίγραφα Ποινικού Μητρώου των μετόχων ή των εταίρων.
  - ε. Αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για την στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους.
2. Εντός τριών (3) μηνών από την κατάθεση του πλήρους φακέλου δικαιολογητικών και μετά από σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, χορηγεί την αιτούμενη άδεια. Η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης θα βασίζεται αποκλειστικά στη συμμόρφωση με τα κριτήρια που τίθενται στην παράγραφο 1.
  3. Η έγκριση της άδειας Φ.Δ.Χ. ισχύει για έξι (6) μήνες από την έκδοσή της. Σε περίπτωση μη υλοποίησής της αυτή παύει να ισχύει, η δε αιτούσα εταιρεία υποβάλλει εκ νέου πλήρη δικαιολογητικά. Η έγκριση, μαζί με τη βεβαίωση της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. περί καταβολής της εισφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου, υποβάλλεται στην κατά τόπο αρμόδια Νομαρχιακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία υποχρεούται να εκδώσει νέα άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του παρόντος.
  4. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου, Άδειες Οδικών Μεταφορών θα χορηγούνται μόνο σε μεταφορείς, σύμφωνα με τα κριτήρια που τίθενται στο άρθρο 5, παράγραφος 1 και στο άρθρο 4 παράγραφος 4. Από την ημερομηνία αυτή δεν θα χορηγούνται άδειες σε ΦΔΧ.
  5. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου, η εισφορά που απαιτείται υπέρ του δημοσίου, για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών θα πρέπει να μην ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και θα πρέπει να επιβάλλεται με αντικειμενικά κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του μεταφορέα που αιτείται την άδεια. Η μέθοδος υπολογισμού των εισφορών πρέπει να χαρακτηρίζεται από αντικειμενικότητα και θα πρέπει να μην υπερβαίνει το διοικητικό κόστος.

#### **Άρθρο 6 - Φορέας Αδειοδότησης**

1. Στο πλαίσιο του παρόντος νόμου, η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έχει τις εξής αρμοδιότητες:
  - α. Εξετάζει αιτήματα για χορήγηση νέων αδειών και καταθέτει τη σύμφωνη γνώμη της για την έκδοση της άδειας στο Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.



- β. Φροντίζει για το σχηματισμό, την τήρηση και δημοσίευση του Εθνικού Μητρώου των Μεταφορικών Εταιρειών του άρθρου 9 του παρόντος νόμου.
  - γ. Προωθεί την ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών της οδικής μεταφοράς.
  - δ. Εκφέρει, όταν της ζητηθεί, γνωμοδοτήσεις για διοικητικά θέματα που αφορούν τις μεταφορές.
  - ε. Προωθεί στην ελληνική κοινωνία την ανάπτυξη και την βελτίωση των μεταφορών.
2. Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μπορεί, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να συμβουλευεται εμπειρογνώμονες εκτός Υπουργείου.

### **Άρθρο 7 - Σύσταση Εκτιμητικής Επιτροπής**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τριμελής Εκτιμητική Επιτροπή η οποία απαρτίζεται :
- α. Από έναν Διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών κλάδου ΠΕ Μηχανικών ως Πρόεδρο με τον αναπληρωτή του.
  - β. Από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας ειδικό σε θέματα εκτίμησης εισφερόμενων κεφαλαίων Α.Ε. με τον αναπληρωτή του.
  - γ. Από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών με τον αναπληρωτή του.
- Καθήκοντα γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
2. Έργο της Εκτιμητικής Επιτροπής είναι η αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες εταιρείες του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, με τη μορφή των πάγιων περιουσιακών στοιχείων, της αξίας των εισφερόμενων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών. Κατά την αποτίμηση της αξίας των εισφερόμενων οχημάτων, υπολογίζεται η χρονολογία και η αξία κτήσης των οχημάτων, ο βαθμός χρησιμοποίησης, συντήρησης και εμπορευσιμότητάς τους, η ενδεχόμενη τεχνολογική απαξίωση τους και οι τρέχουσες τιμές για τα ίδια ή παρεμφερή μεταφορικά μέσα. Κατά την αποτίμηση της άυλης υπεραξίας των αδειών ΦΔΧ, η υπεραξία κάθε άδειας υπολογίζεται με βάση την εισφορά που πρέπει να πληρωθεί για την απόκτηση μίας αντίστοιχης νέας άδειας και είναι ίση με αυτήν.

3. Τα μέλη της Εκτιμητικής Επιτροπής για την υποβοήθηση του έργου τους μπορούν να ζητούν οικονομικά ή τεχνικά στοιχεία από τους φορείς της αγοράς προκειμένου να εκτιμήσουν τα εισφερόμενα οχήματα και μπορεί να καλεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, εμπειρογνώμονες.
4. Είναι δυνατή η σύσταση τριμελών Εκτιμητικών Επιτροπών στις Περιφέρειες της χώρας οι οποίες συστήνονται με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας και απαρτίζονται :
  - α. Από ένα υπάλληλο Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών κλάδου ΠΕ ή ΤΕ Μηχανικών ως Πρόεδρο με τον αναπληρωτή του
  - β. Από ένα εκπρόσωπο Δ.Ο.Υ. με τον αναπληρωτή του
  - γ. Από ένα εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Αωνύμων Εταιρειών με τον αναπληρωτή τουΚαθήκοντα Γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών.

#### **Άρθρο 8 - Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση διάλυσης Μεταφορικών Εταιρειών**

Σε περίπτωση διάλυσης για οποιαδήποτε αιτία των μεταφορικών εταιρειών που ιδρύθηκαν δυνάμει του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, τα Φ.Δ.Χ. που ανήκουν σε αυτές κατά κυριότητα με την άδεια κυκλοφορίας τους:

- α. Εφόσον η διάλυση συντελείται μετά την παρέλευση ενός έτους από τη χορήγηση της άδειας, μεταβιβάζονται αυτόματα στους μετόχους της εταιρίας, χωρίς την πληρωμή του ποσού που προβλέπεται στο άρθρο 10, παράγραφος 1 του παρόντος νόμου.
- β. Εφόσον η διάλυση συντελείται πριν την παρέλευση ενός έτους από τη χορήγηση της άδειας, οι άδειες ΦΔΧ μεταβιβάζονται αυτόματα στους μετόχους της εταιρίας μόνο μετά την πάροδο ενός (1) έτους από τη χορήγησή της, χωρίς την πληρωμή του ποσού που προβλέπεται στο άρθρο 10, παράγραφος 1 του παρόντος νόμου.

Σε κάθε περίπτωση, οι άδειες Φ.Δ.Χ. θα πρέπει να μεταβιβάζονται μόνο σε πρόσωπα που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο ΠΔ 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009.

#### **Άρθρο 9 - Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών**

1. Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιουργείται ηλεκτρονικό Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.») των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα. Το Μητρώο αυτό τηρείται με ευθύνη της Διεύθυνσης Πληροφορικής του Υπουργείου και περιέχει:

- α. την ονομασία και τη νομική μορφή της επιχείρησης
  - β. τη διεύθυνση της εγκατάστασης
  - γ. το ονοματεπώνυμο των καθορισμένων διαχειριστών μεταφορών και, εφόσον πρόκειται για άλλο πρόσωπο, το ονοματεπώνυμο του νόμιμου αντιπροσώπου
  - δ. τον τύπο αδειάς που καλύπτει η άδεια, τον αριθμό των οχημάτων που καλύπτει και, εφόσον χρειάζεται, το αριθμό σειράς της Κοινοτικής άδειας και των επικυρωμένων αντιγράφων
  - ε. τον αριθμό, την κατηγορία και τον τύπο σοβαρών παραβάσεων, οι οποίες οδήγησαν σε καταδίκη ή επιβολή κυρώσεων κατά τα τελευταία δύο έτη και αφορούν:
    - i. τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, τον χρόνο εργασίας και την τοποθέτηση και χρήση των συσκευών ελέγχου,
    - ii. τα μέγιστα βάρη και οι διαστάσεις των επαγγελματικής χρήσεως οχημάτων στις διεθνείς μεταφορές,
    - iii. τα αρχικά προσόντα και τη συνεχή εκπαίδευση των οδηγών,
    - iv. τον οδικό τεχνικό έλεγχο των επαγγελματικής χρήσεως οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών τεχνικών επιθεωρήσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων,
    - v. την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή, ανάλογα με την περίπτωση, την πρόσβαση στην αγορά οδικών επιβατικών μεταφορών,
    - vi. την ασφάλεια των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων,
    - vii. την τοποθέτηση και τη χρήση συσκευών περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων,
    - viii. τις άδειες οδήγησης,
    - ix. την πρόσβαση στο επάγγελμα,
    - x. τη μεταφορά ζώων.
    - xi. το ονοματεπώνυμο των προσώπων που έχουν κηρυχθεί ακατάλληλα να διευθύνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης εφόσον δεν έχουν αποκατασταθεί τα εχέγγυα αξιοπιστίας τους δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 3, καθώς και τα εφαρμοστέα μέτρα αποκατάστασης.
    - xii. Κάθε άλλο στοιχείο που θα κριθεί απαραίτητο για την πλήρη ενημέρωση του μητρώου.
2. Τα δεδομένα που αφορούν επιχειρήσεις των οποίων η άδεια έχει αφαιρεθεί ή ανασταλεί παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο επί δύο χρόνια από την ημερομηνία εκπομπής της αναστολής ή της αφαίρεσης της άδειας και στη συνέχεια διαγράφονται αμέσως. Τα δεδομένα που αφορούν πρόσωπο το οποίο έχει κηρυχθεί ακατάλληλο να ασκήσει το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο εφόσον δεν αποκατασταθεί η αξιοπιστία του εν λόγω προσώπου. Σε περίπτωση που λαμβάνεται μέτρο

αποκατάστασης ή μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος, τα δεδομένα διαγράφονται αμέσως.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, περιλαμβανομένου και του τρόπου εγγραφής στο Ε.Μ.Μ.Ε. των ήδη υφισταμένων κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου μεταφορικών εταιρειών και οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων.

#### **Άρθρο 10 - Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ.**

1. Φ.Δ.Χ. κάθε κατηγορίας, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009, με την καταβολή φόρου, πριν από την υπογραφή της πράξης μεταβίβασης της αδειάς, ως ακολούθως:
  - α. Για Φ.Δ.Χ. που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου συμπεριλαμβανομένου και του οχήματος.
  - β. Για Φ.Δ.Χ. που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου συμπεριλαμβανομένου και του οχήματος.
2. Ο φόρος της ανωτέρω παραγράφου δεν καταβάλλεται σε περίπτωση μεταβιβάσεων Φ.Δ.Χ. που γίνονται λόγω συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών ή μετατροπής της εταιρικής μορφής των μεταφορικών εταιρειών.
3. Επιτρέπεται η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών και μεριδίων των μεταφορικών εταιρειών προς μετόχους/εταίρους τους και προς φυσικά πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.

#### **Άρθρο 11 - Κόμιστρα Εμπορευματικών Μεταφορών**

1. Με τη θέση σε ισχύ του παρόντος νόμου καταργείται κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα.
2. Κάτ. εξαίρεση, στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων, το κόμιστρο δύναται να καθορίζεται ως προς την ανώτατη τιμή με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
3. Αυτή η ανώτατη τιμή πρέπει να δικαιολογείται επαρκώς και μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε νησιά, απομονωμένες και ορεινές περιοχές, όταν περιορίζεται η πρόσβαση ΦΔΧ στην αγορά.

## **Άρθρο 12 - Κωδικός Οδικής Ασφάλειας**

1. Η καταβαλλόμενη εισφορά που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου αποτελεί δημόσιο έσοδο και κατατίθεται σε ειδικό κωδικό που ορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών. Από το ποσό αυτό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για έργα υποδομής για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον. Στον ίδιο κωδικό κατατίθεται εισφορά του άρθρου 5 παράγραφος 5 του παρόντος.
2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα κριτήρια διάθεσης του ποσού του ειδικού Κωδικού Οδικής Ασφάλειας του παρόντος άρθρου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του.

## **Άρθρο 13 - Εξασφάλιση Αποκατάστασης Ζημιών των Εμπορευμάτων**

Για την αποκατάσταση επελθούσας ζημιάς του φορτωτή για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας, κάθε μεταφορική επιχείρηση υποχρεούται να έχει πραγματική δυνατότητα κάλυψης της ζημιάς είτε από την καθαρή της περιουσία είτε με πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των αντιστοίχων κινδύνων. Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του παρόντος άρθρου από μεταφορική επιχείρηση συνεπάγεται τη στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων τόσο της επιχείρησης όσο και των μετόχων/εταίρων της για ένα έτος και, σε περίπτωση υποτροπής, δια παντός.

## **Άρθρο 14 - Τελικές και Μεταβατικές Διατάξεις**

1. Εντός δέκα (10) ετών από το τέλος της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου, οι υφιστάμενες άδειες ΦΔΧ θα μετατραπούν σε Άδειες Οδικών Μεταφορών.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους. Μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου σε περίπτωση μεταβίβασης, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεότερης τεχνολογίας που εμπίπτουν τουλάχιστον στην κατηγορία εκπομπών EURO IV. Από την ανωτέρω υποχρέωση εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις από κληρονομικά αίτια.
3. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 3 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου, οι κατηγορίες για τις δημόσιες οδικές μεταφορές καθορίζονται ως εξής:
  - α. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους άδειας μεταφορέα, όπως περιγράφεται στο άρθρο 5, παράγραφος 4, με οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων.

- β. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους άδειας μεταφορέα, όπως περιγράφεται στο άρθρο 5, παράγραφος 4.

Οι εταιρίες που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια.

Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδονται εντός της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου καθορίζονται:

- α. Οι λεπτομέρειες για την ίδρυση, οργάνωση, συγχώνευση, μετατροπή και λειτουργία των μεταφορικών εταιρειών καθώς και της αποτίμησης της εισφερόμενου κεφαλαίου από την ειδική εκτιμητική επιτροπή του άρθρου 7 του παρόντος νόμου, εφόσον απαιτηθεί
- β. Οι λεπτομέρειες και τα ειδικότερα κριτήρια για τις προϋποθέσεις χορήγησης Αδειών Οδικών Μεταφορών και οι επιμέρους διαδικασίες για τη χορήγησή τους, περιλαμβανομένης της οργάνωσης και λειτουργίας της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως προς την αρμοδιότητα αυτή.
- γ. Οι λεπτομέρειες για τη διάθεση των αδειών Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση διάλυσης μεταφορικών εταιρειών, εφόσον απαιτηθεί.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η εφάπαξ εισφορά της παραγράφου 5 του άρθρου 5 του παρόντος νόμου.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λεπτομέρειες, ιδίως οι προϋποθέσεις και η διαδικασία, για την υπαγωγή των μεταφορικών εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 4 του παρόντος νόμου, εφόσον είναι απαραίτητη.

### **Άρθρο 15 - Καταργούμενες Διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος ισχύ του παρόντος καταργούνται:

- α. οι διατάξεις του νόμου 383/76, (ΦΕΚ Α'182)
- β. Οι υπ' αριθ. Κ/24241/2045/12-5-2008 και Κ/26147/2169/12-5-2008 (ΦΕΚ 856B) κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως τροποποιήθηκαν.
- γ. Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 383/76 (ΦΕΚ Α' 182) και αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

## **Άρθρο 16 - Έναρξη ισχύος**

Ο παρών νόμος τίθεται σε ισχύ από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εξαιρουμένων των διατάξεων, για τις οποίες ορίζεται διαφορετικά.





## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

### Οι δέκα στόχοι της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών:

#### **Ανάπτυξη και εξάπλωση βιώσιμων νέων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης**

1. Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030· σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050· επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO<sub>2</sub> αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030.
2. Στις αερομεταφορές, τα βιώσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα καύσιμα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050· επίσης, έως το 2050 πρέπει να μειωθούν στην ΕΕ κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%) οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από καύσιμα πλοίων.

#### **Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς**

3. Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται επίσης η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής.
4. Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο.
5. Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030, ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.
6. Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

#### **Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών με συστήματα πληροφοριών και κινήτρων που βασίζονται στις ανάγκες της αγοράς**

7. Εξάπλωση μιας εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR12) στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων

και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών (ERTMS13, ITS14, SSN και LRIT15, RIS16). Εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).

8. Έως το 2020, καθιέρως η του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.
9. Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020. Διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
10. Με επιδίωξη την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των επίσημων επιδοτήσεων, θα δημιουργηθούν έσοδα και διασφαλίζεται η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

# ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## Ελληνική

Γιαννόπουλος Γ., «Σχεδιασμός των Μεταφορών: Η Διαδικασία Πρόβλεψης των Μελλοντικών Αναγκών Μετακινήσεων», Εκδόσεις Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη 2005

Σαμπράκος Ευάγγελος, «Διοίκηση Μεταφορικών Επιχειρήσεων», Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πειραιάς 2008

Σαμπράκος Ευάγγελος, «Συνδυασμένες Μεταφορές», Πανεπιστημιακές Σημειώσεις Πειραιάς 2005

Σαμπράκος Ευάγγελος, «Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές» Εκδόσεις Α. Σταμούλης Β' Έκδοση, Αθήνα 2008

Σαμπράκος Ευάγγελος, «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών» Γ' Έκδοση Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 2013

Γιώργος Γιωγγαράς, «Φορτωτική CMR», Εκδόσεις Bookstars – Γιωγγαράς, Αθήνα 2005

Λευκή Βίβλος των Μεταφορών (2011) «Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών. Για ένα Ανταγωνιστικό και Ενεργειακά Αποδοτικό Σύστημα Μεταφορών»

Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών (2009) «Αναθεώρηση της Πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ. Προς ένα Καλύτερα Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών στην Υπηρεσία της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών»

Νόμος 3887/2010 «Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές»

Έρευνα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2013

Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών», «Εθνικό Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων», Συμπληρωματική έκθεση παραδοτέου Α Φάσης

## Ξένη

Bollerslev, T., Chou, R. Y., and Kronker, K. F. (1992). ARCH modeling in finance, *Journal of Econometrics*, 52, 5-59.

Box, E. P. G., and Jenkins, M. G. (1970). *Time Series Analysis forecasting and control*, Holden-Day, San Francisco.

Zografos, K. G., Sedlacek, N., & Bozuwa, J. (2012). A comparative assessment of freight transport and logistics policies in Europe. *Procedia, Social and Behavioral Sciences* , σσ. 2523-2532.

Sussman Joseph - Μετάφραση Παπαδημητρίου Ευστράτιος και Σχίνας Ορέστης, «Εισαγωγή στα Σηστήματα Μεταφορών», Εκδόσεις Πολιτεία, 2003

Ronald Ballou, Supply Chain Management Prentice Hall Ε' Έκδοση, 2003

Neffendorf H., Wigan M., Donnelly R., Williams I. and Collop M, «The Emerging Form of Freight Modelling», Paper presented at 2001 European Transport Conference, 2001, Cambridge

Abdelwahab W., «Elasticities of Mode Choice Probabilities and Market Elasticities of Demand: Evidence from a Simultaneous Mode Choice/Shipment-Size Freight Transport Model», *Transportation Research Part E*, Vol. 34, No. 4, pp. :257-266

Jeffs V. and Hills P., «Determinants of Modal Choice in Freight Transportation: A Case Study», *Transportation*, Vol.17, pp.: 29- 47, 1990.

(2015-2011). *Statistical pocketbook*. Luxembourg: Publications office of the European Union.

## Διαδικτυακοί Τόποι

[http://optilog.gr/wp-content/uploads/2013/09/GIFT\\_project\\_Arthro\\_final.pdf](http://optilog.gr/wp-content/uploads/2013/09/GIFT_project_Arthro_final.pdf)

<http://unfccc.int/2860.php>

<http://www.greenbelt.gr/gr/solutions.php?action=view&id=17>

[http://ec.europa.eu/white-papers/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/white-papers/index_el.htm)

[http://ec.europa.eu/green-papers/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/green-papers/index_el.htm)

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/transport\\_energy\\_environment/index\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/transport_energy_environment/index_el.htm)

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/intermodality\\_transeuropean\\_networks/l24456\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/l24456_el.htm)

[http://www.alphainternationaltrade.com/gr/methods/incoterms-2010?accepter\\_cookies=oui](http://www.alphainternationaltrade.com/gr/methods/incoterms-2010?accepter_cookies=oui)

[http://eurlex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?locale=el&root\\_default=SUM\\_1\\_CODED=32,SUM\\_2\\_CODED=3202](http://eurlex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?locale=el&root_default=SUM_1_CODED=32,SUM_2_CODED=3202)

[http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2014\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2014_en.htm)

<http://www.gaiase.com/development/cargo-transportation-centers.html>

[http://www.tastrans.gr/incoterms\\_blog\\_post.html](http://www.tastrans.gr/incoterms_blog_post.html)

<http://www.olp.gr/el/>

<http://www.thpa.gr/index.php?lang=el>

<http://www.ergose.gr/index.php?lang=el>

[http://www.pct.com.gr/pct\\_site/](http://www.pct.com.gr/pct_site/)

<http://www.eea.europa.eu/el>

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c2en.html>

<http://www.naftemporiki.gr/>

<http://www.statistics.gr>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Main\\_Page](https://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page)

<http://www.investopedia.com/>

[http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2015\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2015_en.htm)

[http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2014\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2014_en.htm)

[http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2013_en.htm)

[http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2012\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2012_en.htm)

[http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2011\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2011_en.htm)

