

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ & ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Νοτιάς Σπύρος

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς
Δεκέμβριος 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....σελ 2	σελ 2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....σελ 6	σελ 6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....σελ 7	σελ 7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ LOGISTICS.....9	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....9	9
1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ.....10	10
1.1.1 Η Οργάνωση της Επιχείρησης.....10	10
1.1.2 Το Μάνατζμεντ της Επιχείρησης.....11	11
1.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ.....12	12
1.2.1 Βασικά Στοιχεία ενός Δικτύου Διανομής.....12	12
1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS15	15
1.3.1 Η Έννοια των Logistics και η Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας15	15
1.3.2 Ορισμοί-Σημασία των Logistics στις εμπορευματικές μεταφορές.....17	17
1.3.3 Οφέλη από την Ενσωμάτωση Νέων Τεχνολογιών στην Εφοδιαστική Αλυσίδα.....19	19
1.3.4 Ο Ρόλος της Φορτοεκφόρτωσης στην Εφοδιαστική Αλυσίδα.....20	20
1.3.5 Δίκτυα Διανομής και Εφοδιαστική Αλυσίδα.....24	24
ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....27	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	
ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....28	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....28	28
2.1.ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΟΕΜ.....29	29

2.2.ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ.....	30
2.2.1 Εστίες Κατανάλωσης και Μάρκετινγκ.....	31
2.3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ-ΕΙΔΗ ΟΕΜ.....	32
2.4 ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΟΕΜ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	34
2.4.1 Οδικό δίκτυο.....	35
2.4.2 Το Οδικό Δίκτυο της Ελλάδας.....	37
ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	40

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	41
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	41
3.1 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	42
3.2 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΣΕΜ).....	44
3.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ.....	47
3.4 ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	49
ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	54
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	54
4.1 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....	55
4.1.1 Κοινοτική νομοθεσία οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.....	55
4.1.2. Κοινοτική νομοθεσία σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων.....	56
4.2 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ LOGISTICS.....	58
4.3 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΣΗΜΕΡΑ	58
4.3.1. Εξέλιξη κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές.	59

4.3.2. Οι μεταφορές και η αειφόρος ανάπτυξη.....	60
4.3.3 Τιμολόγηση των μεταφορών.....	61
4.3.4. Οι συνδυασμένες μεταφορές	61
4.3.5. Το διευρωπαϊκό δίκτυο	62
4.4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ-ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΝΟΜΟΣ	63
ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....67

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....67

5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....68

5.1.1. Ανάλυση SWOT Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων.....68

5.1.2. Ανάλυση SWOT Σιδηροδρομικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων.....74

5.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....80

5.2.1 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.....80

5.2.2 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις των Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών.....81

5.3 ΣΥΝΟΨΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....82

5.4 CASE STUDY.....83

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.....88

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....88

6.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΤΑΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΑ ΑΓΑΘΑ.....	89
6.1.1 Οδική Μεταφορά Εμπορευμάτων.....	89
6.1.2 Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων.....	90
6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΤΑΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΑΓΑΘΑ.....	91
ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ.....	93
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	94
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	96

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία διερευνά τη διαδικασία της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Αναλύονται οι έννοιες της οργάνωσης, των δικτύων διανομής και της εφοδιαστικής αλυσίδας της επιχείρησης σε συνδυασμό με την ανάλυση των δύο μορφών εμπορευματικής μεταφοράς. Η νομοθεσία και οι παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης τίθενται επίσης προς έρευνα. Η σύγκριση των δύο μορφών μεταφοράς των εμπορευμάτων λαμβάνει χώρα μέσα από την ανάλυση S.W.O.T. και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που επιφέρουν.

ABSTRACT

This paper explores the process of carriage of goods by road and rail. The ideas of management, distribution networks and supply chain, are analyzed in comparison with the basic characteristics of the two main overland transportation means. The legislation and the intervention of European Union policies are also noted. Finally, the comparison of the two transport modes takes place through the S.W.O.T. analysis and their environmental consequences are mentioned as well.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία αφιερώνεται στη συγκριτική ανάλυση της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Η αποδοτική μεταφορά των εμπορευμάτων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της κερδοφορίας των επιχειρήσεων. Κάθε επιχείρηση επιδιώκει τη χρησιμοποίηση εκείνου του δικτύου μεταφοράς που θα συντελεί ώστε τα προϊόντα να καταφθάνουν έγκαιρα στους καταναλωτές. Σημαντικός προσδιοριστικός συντελεστής ενός δικτύου μεταφοράς είναι το λειτουργικό του κόστος.

Το ενδιαφέρον του θέματος απορρέει από τη δυναμική παρουσία στις μεταφορές που έχουν οι σιδηρόδρομοι και τα οδικά δίκτυα. Ειδικότερα το ενδιαφέρον του θέματος αναδεικνύεται από τη συμβολή που μπορεί να έχει το σιδηροδρομικό ή/και το οδικό δίκτυο στην ανάπτυξη της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων. Κάθε αγαθό ικανοποιεί συγκεκριμένες ανάγκες, γεγονός που ωθεί τους καταναλωτές να το προτιμήσουν. Ο τρόπος με τον οποίο διανέμεται ένα αγαθό προς τις εστίες κατανάλωσης είναι σημαντικός διότι διαδραματίζει καίριο ρόλο στην πρόσβαση που έχουν οι καταναλωτές σε αυτό. Συνεπώς τα μέσα της διανομής που θα επιλέξει μια επιχείρηση μπορούν να επηρεάσουν τον κύκλο των εργασιών της.

Το βασικό ερώτημα στο οποίο θα επιχειρηθεί να δοθεί απάντηση είναι ποιος από τους δύο τρόπους μεταφοράς είναι αποτελεσματικότερος και σε ποια πεδία. Θα προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφοράς των εμπορευμάτων με βάση τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα τους, τις επιπτώσεις που επιφέρει στο περιβάλλον η χρήση τους καθώς και με βάση της διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε τη συνεισφορά των δύο δικτύων στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας των επιχειρήσεων.

Όσον αφορά τη μεθοδολογία που θα ακολουθήσει η εργασία βασίζεται σε μεγάλο μέρος σε στοιχεία της υπάρχουσας βιβλιογραφίας. Θα χρησιμοποιήσουμε στοιχεία από τη θεωρία των Οικονομικών της Μεταφοράς, της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, της Οικονομικής Γεωγραφίας, της Μικροοικονομικής Θεωρίας καθώς και της θεωρίας του Μάρκετινγκ. Προκειμένου να εμπλουτιστεί το υλικό μας θα ανακτήσουμε στοιχεία από το διαδίκτυο, και συγκεκριμένα χάρτες οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται η έννοια του μανάτζμεντ των δικτύων διανομής και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στο δεύτερο κεφάλαιο διερευνάται η έννοια της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς. Η ανάλυση λαμβάνει χώρα με βάση την προσφορά και τη ζήτηση οδικών μεταφορικών υπηρεσιών καθώς και τους προσδιοριστικούς παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους οδικής μεταφοράς. Στο τρίτο κεφάλαιο διερευνάται αντίστοιχα η έννοια της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς. Εκτός από τη ζήτηση και προσφορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών μελετώνται οι προσδιοριστικοί παράγοντες διαμόρφωσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Στο τέταρτο κεφάλαιο προβάλλεται η παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ανάπτυξη των δύο μορφών εμπορευματικών μεταφορών. Στο πέμπτο κεφάλαιο συγκρίνονται τα δύο δίκτυα μεταφοράς των εμπορευμάτων. Η σύγκριση, πραγματοποιείται μέσω της ανάλυσης SWOT, για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που επιφέρουν τα οδικά και τα σιδηροδρομικά δίκτυα μεταφοράς και τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο έκτο κεφάλαιο παρατίθενται ορισμένοι τρόποι βελτίωσης της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Στο τέλος της εργασίας παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ LOGISTICS

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η έννοια της οργάνωσης και του μανάτζμεντ της επιχείρησης, η έννοια των δικτύων διανομής καθώς και η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Σκοπός του κεφαλαίου είναι η ανάλυση και η διερεύνηση των εννοιών αυτών ώστε να μπορεί στη συνέχεια να υποστηριχθεί η έρευνα αναφορικά με την αποτελεσματικότητα της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Το πρώτο κεφάλαιο της εργασίας αποτελεί το θεωρητικό υπόβαθρο που θα υποστηρίξει στη συνέχεια την πρακτική έρευνα.

Στην πρώτη ενότητα του κεφαλαίου αναλύεται η έννοια της οργάνωσης και της διοίκησης των επιχειρήσεων. Η οργάνωση και η διοίκηση (μανάτζμεντ) της επιχείρησης αναλύονται ως συστατικά στοιχεία στη συνεκτική δραστηριοποίηση της επιχείρησης στην προσπάθεια της να πραγματοποιήσει τους στόχους της. Στη δεύτερη ενότητα παρουσιάζονται τα δίκτυα διανομής ως βασικά στοιχεία της κυκλοφορίας των προϊόντων από την παραγωγή στην κατανάλωση. Στην τρίτη ενότητα αναλύεται η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Τα logistics αναλύονται με βάση τη συνεισφορά τους στην οργάνωση και τη διοίκηση μιας επιχείρησης και συγκεκριμένα ως μέσα ανάπτυξης της παραγωγικής και τροφοδοτικής αλυσίδας της .

1.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ

1.1.1 Η Οργάνωση της Επιχείρησης

Η έννοια της οργάνωσης είναι θεμελιώδης για κάθε επιχείρηση ανεξαρτήτως μορφής ή αντικειμένου δραστηριοποίησης . Αποτελεί τη λύδια λίθο πάνω στην οποία στηρίζεται ολόκληρο το επιχειρηματικό οικοδόμημα. Συνάμα από τον τρόπο που θα σχεδιαστεί και θα υλοποιηθεί η οργάνωση σε μια επιχείρηση εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό και η κερδοφόρα ανάπτυξη της (Φίλιος, 1997, Μποραντάς & Παπαλεξανδρή, 1998).

Ως οργάνωση θα μπορούσε να οριστεί μια διακριτή κοινωνική οντότητα (ένωση ή σύνολο ανθρώπων) η οποία μέσω της διαίρεσης της εργασίας δομών, συστημάτων και σχεδίων επιδιώκει την επίτευξη συγκεκριμένων σκοπών μέσα σε μια δεδομένη χρονική διάρκεια (Μπουραντάς, 2002 :25). Η επιτυχία της περάτωσης συγκεκριμένων σκοπών συσχετίζεται με την ύπαρξη ορισμένων βασικών λειτουργιών που ενυπάρχουν στις οργανώσεις. Οι βασικές λειτουργίες που όφειλε να επιτελεί κάθε οργάνωση είναι η δημιουργία χρησιμότητας για κάποιους ανθρώπους, η εξασφάλιση των μέσων εκείνων ώστε να διατίθεται αποτελεσματικά η χρησιμότητα αυτή καθώς τέλος και η οικονομική διαχείριση της δράσης της (Ξηροτύρη, 1998 :97). Ο βέλτιστος σχεδιασμός αυτών των λειτουργιών δημιουργεί το κατάλληλο έδαφος για την αποτελεσματική λειτουργία της οργάνωσης και σε τελική ανάλυση της επιχείρησης.¹

Προκειμένου μια επιχείρηση να δρα αποτελεσματικά, δηλαδή μέσω των λειτουργιών της να προκύπτουν κέρδη, είναι αναγκαίο οι λειτουργίες της να στηρίζονται στην πλέον κατάλληλη οργάνωση. Η έννοια της οργάνωσης δεν είναι ούτε αυθύπαρκτη ούτε ωστόσο αυθαίρετη. Αντιθέτως δημιουργείται έπειτα από εντατική συνεργασία ανάμεσα στους εμπλεκόμενους στην λειτουργία της επιχείρησης, τους εργοδότες και τους εργαζόμενους. Η οργάνωση μιας επιχειρηματικής μονάδας εξαρτάται από τους σκοπούς που πρέπει να επιτευχθούν υπό το πρίσμα ότι επιλέγεται εκείνος ο τύπος

¹ Κάθε επιχείρηση συνιστά έναν περίπλοκο διοικητικό μηχανισμό του οποίου οι λειτουργίες επηρεάζονται μεταξύ τους και εν τέλει επηρεάζουν το τελικό αποτέλεσμα της εκροής προϊόντων και υπηρεσιών.

οργάνωσης που συσχετίζεται αποτελεσματικότερα με τους σκοπούς αυτούς καθ' εαυτούς. Παράλληλα συντελείται η διαίρεση εργασίας που η οργάνωση απαιτεί, ώστε να αναπτυχθούν οι κατάλληλες εκείνες δομές μέσα στην επιχείρηση που θα συντελέσουν στην πραγματοποίηση των επιθυμητών στόχων. Τέλος αφού λάβουν χώρα τα παραπάνω και η ύπαρξη της οργάνωσης θεωρηθεί δεδομένη από τους διοικούντες την επιχείρηση, τότε επέρχεται η υιοθέτηση των εργασιακών εκείνων συστημάτων που θα προσφέρουν τα μέγιστα στην πραγματοποίηση των στόχων της επιχείρησης.

Η αποτελεσματική οργάνωση μιας επιχείρησης είναι ουσιαστικά ο πρώτος στόχος που τίθεται και που πρέπει να υλοποιηθεί. Εν συνεχεία την σκυτάλη παίρνουν οι υπόλοιποι επιχειρησιακοί στόχοι.² Ένας αποτελεσματικός μάνατζερ οφείλει λοιπόν πρωτίστως να επιλέγει να οργανώνει την επιχειρηματική μονάδα στην οποία εργάζεται με τέτοιο τρόπο ώστε κατά την ανάπτυξη της λειτουργία της να αποφεύγονται οι στρεβλώσεις οι οποίες δρουν προς την αντίθετη κατεύθυνση από εκείνη της κερδοφόρας ανάπτυξης της επιχείρησης. Εάν η οργάνωση είναι αποτελεσματική, θα είναι πετυχημένη και η πορεία της επιχείρησης.

1.1.2 Το Μάνατζμεντ της Επιχείρησης

Γενικότερα, το μάνατζμεντ είναι ένα κοινωνικό φαινόμενο, που πυρήνα του έχει τη λειτουργική σύνδεση δύο ή περισσότερων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων. Για την παρουσίαση περισσότερων απόψεων όσον αφορά στην οργάνωση, παραθέτουμε και τον ακόλουθο ορισμό: «Μάνατζμεντ είναι ένα σύστημα συνειδητά συντονισμένων δραστηριοτήτων ή δυνάμεων, δύο ή περισσότερων προσώπων, που με βάση τη μεταξύ τους επικοινωνία αποσκοπούν στην πραγμάτωση ενός συγκεκριμένου ή συγκεκριμένων σκοπών». (Ζαβλανός., 1996:34). Από τον ορισμό αυτό προκύπτει ότι την έννοια της οργάνωσης αποτελούν η συνεργασιακή δραστηριότητα και η επικοινωνία (Bank, 2000, Hunger & Wheelen, 2004).

² Η αποτελεσματικότητα μιας οργάνωσης αναφέρεται στο μέτρο που η οργάνωση οδηγείται στην επίτευξη των στόχων που η ίδια οριοθέτησε. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί καθίσταται αναγκαία η επιλογή των πλέον κατάλληλων μέσων. Ένα βασικό μέσο επίτευξης των στόχων της επιχείρησης είναι ο τρόπος ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας παραγωγής.

Ως την δεκαετία του '80 τα θέματα που αφορούσαν το ανθρώπινο δυναμικό και ειδικά τις ομάδες σε ένα οργανισμό ήταν καθαρά διαδικαστικής φύσης (πρόσληψη προσωπικού, αξιολόγηση του προσωπικού, εκπαίδευση και θέματα μισθοδοσίας). Οι αλλαγές που σημειώθηκαν από την δεκαετία του '80 και συνεχίζονται ως σήμερα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας, την παγκοσμιοποίηση, το άνοιγμα νέων αγορών και την αλλαγή σε πολλά εργασιακά θέματα προκάλεσαν πιέσεις στις επιχειρήσεις για να αλλάξουν την φιλοσοφία της Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού.

Με βάση το σύγχρονο μανάτζμεντ κάθε οργανισμός είναι ένα ξεχωριστό σύνολο το οποίο αναπτύσσεται μέσα σ' ένα δυναμικό περιβάλλον από το οποίο επηρεάζεται αλλά και επηρεάζει (Kotler, 2003:79). Η δυνατότητα του ν' αντιδρά σε όλες τις εξωτερικές πιέσεις αλλά και οι άμυνες που αναπτύσσει ο οργανισμός καθορίζουν πρωτογενώς την επιβίωση του και εν συνεχεία την ανάπτυξη του (Williams, 2005). Οι ειδικοί έχουν διατυπώσει κατά καιρούς διάφορες θεωρίες- κανόνες με βάση τις οποίες κάθε επιχείρηση μπορεί να καταφέρει να διαφοροποιηθεί και να αναπτυχθεί. Βάση των θεωριών αυτών η διαφοροποίηση εστιάστηκε είτε στα προϊόντα είτε στις υπηρεσίες της επιχείρησης είτε ακόμα και στις μεθόδους παραγωγής/ διεκπεραίωσης τους.

1.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

1.2.1 Βασικά Στοιχεία ενός Δικτύου Διανομής

Ένα δίκτυο διανομής περιλαμβάνει όλους τους τρόπους και όλα τα μέσα με τη συνεισφορά των οποίων ένα προϊόν καταλήγει στον τελικό καταναλωτή. Η έναρξη της διαδρομής ενός προϊόντος βρίσκεται στην παραγωγική μονάδα της επιχείρησης. Βασικά στοιχεία των δικτύων διανομής των προϊόντων είναι οι αρτηρίες, τα μεταφορικά μέσα, οι ενδιάμεσες εστίες διανομής και φυσικά οι άνθρωποι. Οι άνθρωποι λαμβάνουν την ιδιότητα του ενδιάμεσου εμπόρου (χονδρεμπόρου ή λιανέμπορου), οι αρτηρίες μπορεί να είναι οδικές, θαλάσσιες ή εναέριες, ως μεταφορικά μέσα χρησιμοποιούνται πλοία, τρένα, αυτοκίνητα και αεροπλάνα και ως ενδιάμεσες εστίες διανομής λειτουργούν οι αποθήκες (Λαμπριανίδης, 2001:26-28).

Η ανάπτυξη ενός πετυχημένου δικτύου διανομής συνιστά μια βασική προϋπόθεση της επιτυχούς ανάπτυξης ενός προϊόντος. Τα δίκτυα διανομής συνιστούν ένα σημαντικό μέρος της εμπορικής διαδικασίας καθώς από τη αποτελεσματικότητα και την ευρύτητα τους εξαρτάται αν το προϊόν θα βρεθεί στην κατάλληλη θέση και την κατάλληλη ώρα που το χρειάζεται ο καταναλωτής. Στο μέτρο που η επιτυχία του εμπορίου βασίζεται στην ύπαρξη συγκριτικών πλεονεκτημάτων, τα δίκτυα διανομής έχουν τη δυνατότητα να ενισχύσουν ή να αποδυναμώσουν τα πλεονεκτήματα ενός προϊόντος. Τα βασικά στοιχεία των δικτύων διανομής είναι τα ακόλουθα:

Οι Ενδιάμεσοι Έμποροι. Οι ενδιάμεσοι έμποροι (χονδρέμποροι ή λιανέμποροι) λειτουργούν ως προμηθευτές των καταναλωτών και ως προεκτάσεις των παραγωγών. Ο ρόλος τους είναι δισυπόστατος. Από τη μία πλευρά προωθούν και εφαρμόζουν το μάρκετινγκ των παραγωγών, από την άλλη πλευρά ικανοποιούν τις ανάγκες των καταναλωτών. Η συνεισφορά τους έγκειται στο γεγονός ότι οφείλουν να γνωρίζουν τις πραγματικές ανάγκες των καταναλωτών μιας περιοχής για τα προϊόντα που διανέμουν και από την άλλη να ενημερώνουν άμεσα τους παραγωγούς που είναι σε θέση να ικανοποιήσουν αυτές τις ανάγκες. Από την αποτελεσματικότητα τους εξαρτάται και η δική τους κερδοφορία λόγω της προστιθέμενης αξίας που προσθέτει η δραστηριότητα τους στο προϊόν.

Ο ενδιάμεσος φορέας μπορεί να είναι έμπορος ή εμπορικός αντιπρόσωπος. Στην πρώτη περίπτωση ο έμπορος αγοράζει για λογαριασμό του τα προϊόντα, ενώ στη δεύτερη περίπτωση δρα ως μεσολαβητής εμπορικών συναλλαγών που επιφέρουν απλώς αλλαγή στην κυριότητα των προϊόντων που είναι αντικείμενο αγοραπωλησίας. Μια ακόμη διάκριση του ρόλου που διαδραματίζει ο ενδιάμεσος φορέας στη διανομή των αγαθών είναι ανάμεσα στο χονδρέμπορο και στο λιανέμπορο. Ο πρώτος αγοράζει τα εμπορεύματα και στη συνέχεια τα μεταπωλεί στις βιομηχανίες, στις υπεραγορές, σε ιδρύματα κ.α. Ο λιανέμπορος είναι ένας έμπορος ο οποίος πουλάει τα εμπορεύματα στους καταναλωτές και υπό κάποιες περιστάσεις σε μικρότερες εστίες πώλησης.³

³ Οι περιστάσεις αυτές αναφέρονται σε ημερομηνίες (π.χ. αργίες) που ένας μικροπωλητής αντιμετωπίζει δυσχέρειες στην προμήθειες των εμπορευμάτων του, με αποτέλεσμα να προμηθεύεται από άλλους εμπόρους. Επίσης οι περιστάσεις αυτές περιλαμβάνουν καταστάσεις

Οι Αρτηρίες. Οι αρτηρίες περιλαμβάνουν τη συμμετοχή του χώρου στην ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας. Ο χώρος μπορεί να είναι φυσικός, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των εναέριων και των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και τεχνητός όπως συμβαίνει στην περίπτωση των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών. Και στις δύο περιπτώσεις το δίκτυο μεταφορών συνιστά ένα βασικό προσδιοριστικό συντελεστή της επιτυχούς αποστολής του προϊόντος προς τον τελικό καταναλωτή. Είναι εύλογο ότι συχνά η επιλογή ενός δικτύου διανομής περιλαμβάνει περισσότερους από έναν τρόπο διανομής των αγαθών (π.χ. ξηρά-θάλασσα, θάλασσα-αέρας-ξηρά κ.α.)

Το βασικό στοιχείο που καθορίζει την επιλογή ενός δικτύου διανομής είναι το κόστος. Όσο το κόστος αυξάνεται (μειώνεται) τόσο μειώνεται (αυξάνεται) η επιλογή ενός συγκεκριμένου δικτύου διανομής. Στο κόστος μεταφοράς, εκτός από τα βασικά έξοδα (αμοιβή εργαζομένων, καύσιμα) περιλαμβάνονται και οι φόροι εισαγωγής, τα ναύλα μεταφοράς καθώς τα κόστη ευκαιρίας της πιθανής υστέρησης στην παράδοση του προϊόντος.⁴ Όμως το ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι συχνά μια παραγωγική μονάδα έχει να λάβει πιο περίπλοκες αποφάσεις καθώς το αυξημένο κόστος μεταφοράς μπορεί να συνδέεται με υψηλές προοπτικές κέρδους καθώς και με τη συνεργασία ανθρώπων που γνωρίζουν τη διαδικασία διανομής. Συνεπώς η επιλογή του τρόπου μεταφοράς πρέπει να γίνεται με τα πλέον αποτελεσματικά κριτήρια. Επίσης ένα σημαντικό στοιχείο της επιλογής του δικτύου διανομής είναι ο χρόνος. Όσο συντομότερη είναι μια οδός διανομής τόσο αυξάνεται η πιθανότητα να επιλεγεί από την επιχείρηση και αντίστροφα. Το ζητούμενο είναι να φτάσει έγκαιρα το προϊόν στον καταναλωτή.

Τα Μεταφορικά Μέσα. Ανάλογη με την επιλογή του τρόπου μεταφοράς είναι και η επιλογή του μέσου μεταφοράς και διανομής του προϊόντος για την επιχείρηση. Η επιλογή του μέσου μεταφοράς επηρεάζεται σημαντικά από τον τόπο προορισμού του

όπου η αγορά είναι μικρή(π.χ. ένας απομακρυσμένος οικισμός) και συνεπώς οι ανάγκες σε αγαθά σχετικά περιορισμένες.

⁴ Αναφερόμαστε στη δυσχέρεια των μεταφορών λόγω της κακοκαιρίας, πιθανών ατυχημάτων και άλλων τυχαίων παραγόντων που δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν με ακρίβεια.

προϊόντος. Εκτός από το κόστος και το χρονικό διάστημα, που αναλύθηκαν παραπάνω σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ύπαρξη ενδιάμεσων εστιών πώλησης του προϊόντος.⁵ Όσο περισσότερες και πυκνότερες είναι οι εστίες πώλησης ενός προϊόντος, τόσο αυξάνεται η πιθανότητα επιλογής ενός χερσαίου μέσου μεταφοράς. Στην αντίθετη περίπτωση επιλέγεται η θαλάσσια ή η εναέρια οδός.

Οι Ενδιάμεσες Εστίες Διανομής. Η ύπαρξη ενός οργανωμένου δικτύου αποθηκών διευκολύνει την αποτελεσματική διακίνηση των προϊόντων. Αυτό συμβαίνει διότι οι αποθήκες λειτουργούν ως εστίες υποδοχής, φιλοξενίας και μεταπώλησης των προϊόντων. Η ύπαρξη των αποθηκών συσχετίζεται θετικά με τη μείωση του χρόνου παράδοσης και συγκεκριμένα με την παράδοση του αγαθού προς το καταναλωτικό κοινό τον χρόνο που το χρειάζεται. Όσο εγγύτερα σε έναν οικισμό ή σε μια εστία πώλησης βρίσκεται μια αποθήκη τόσο συντομότερα καταφθάνει το προϊόν στους καταναλωτές και αντίστροφα. Συνεπώς είναι προς όφελος των παραγωγικών μονάδων να επιλέγουν δίκτυα διανομής που περιλαμβάνουν αρκετές αποθήκες. Άλλωστε δεν είναι τυχαίο που οι μεγάλες εταιρίες μισθώνουν αποθήκες με σκοπό την εξυπηρέτηση των πελατών τους.⁶

1.3 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS

1.3.1 Η Έννοια των Logistics και η Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας .

Η έννοια των Logistics αναφέρεται στη Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Η διαδικασία της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μιας επιχείρησης περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την εφαρμογή και τον έλεγχο της αποτελεσματικής και αποδοτικής μεταφοράς και αποθήκευσης των πρώτων υλών, ενδιάμεσων και τελικών προϊόντων καθώς και τη διαχείριση πληροφοριών που σχετίζονται με τη διακίνηση προϊόντων από τους τόπους

⁵ Οι ενδιάμεσες εστίες μπορεί να λειτουργούν τόσο σε επίπεδο χονδρεμπορίου όσο και σε επίπεδο λιανεμπορίου.

⁶ Επίσης είναι υπαρκτό το φαινόμενο όπου οι επιχειρήσεις υπεραγορών (σούπερ μάρκετ) μισθώνουν μέρος των αποθηκών τους σε προϊόντα ή προμηθεύονται τα προϊόντα που φυλάσσονται τις αποθήκες τους σε χαμηλότερη τιμή (Bloomberg et al, 2001).

παραγωγής στις εστίες κατανάλωσης. Η Διοίκηση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μιας επιχείρησης διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην διανομή των προϊόντων μιας επιχείρησης και κατά συνέπεια στην επίτευξη των στόχων που η επιχείρηση έχει θέσει.

Η ανάγκη ύπαρξης και εφαρμογής αυτού του πεδίου διοίκησης προέκυψε κατά κύριο λόγο, ως αποτέλεσμα του χωρικού και χρονικού διαχωρισμού ανάμεσα :

- ο Στις θέσεις παραγωγής πρώτων υλών και παραγωγής προϊόντων, και
- ο Στις θέσεις παραγωγής και κατανάλωσης των προϊόντων ή παροχής υπηρεσιών

Οι βασικές λειτουργίες των Logistics είναι η μεταφορά και η διανομή των προϊόντων, η διαχείριση των αποθεμάτων και η επεξεργασία των παραγγελιών (Bloomberg et al, 2001). Ως δευτερεύουσες λειτουργίες της εφοδιαστικής αλυσίδας της παραγωγής μπορούμε να θεωρήσουμε την αποθήκευση, τη διακίνηση υλικών, την προστατευτική διαδικασία και τις προμήθειες. Η συνεισφορά των Logistics στην επίτευξη των στόχων της επιχείρησης απορρέει από το γεγονός ότι οι βασικές λειτουργίες τους εντάσσονται στο πλαίσιο αποστολής των προϊόντων από την εστία παραγωγής ως τις εστίες κατανάλωσης. τα δίκτυα διανομής έχουν τη δυνατότητα να ενισχύσουν ή να αποδυναμώσουν τα πλεονεκτήματα ενός προϊόντος⁷.

Θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι η διαδικασία των Logistics συμβάλλει στην αποτελεσματικότητα της γενικότερης διαδικασίας που αναφέρεται στην αποτελεσματικότητα του Μάρκετινγκ δηλαδή όλων των ενεργειών που χρειάζονται ώστε να φθάσει έγκαιρα το προϊόν από τον παραγωγό στον καταναλωτή⁸. Αυτό ισχύει με δεδομένο ότι το Μάρκετινγκ αναφέρεται στην διαδικασία του Management που είναι υπεύθυνη για τον προσδιορισμό, την πρόβλεψη και την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών, με αντικείμενο το κέρδος. (Kotler P. 2003:17).

⁷ Σιφνιώτης «Logistics Management Θεωρία και Πράξη» Εκδόσεις Παπαζήση Αθήνα 1997

⁸ Ως τελικός στόχος του Μάρκετινγκ μπορεί να οριστεί η ικανοποίηση των αναγκών των καταναλωτών καθώς οι έννοιες της παραγωγής, της πώλησης και της ικανοποίησης με κέρδος, καλύπτουν πολύ ικανοποιητικά την ευρύτερη έννοια του Μάρκετινγκ. (Σιώμοκος Γ& Μαύρος Δ., 2008, σελ. 89).

Βασικά χαρακτηριστικά ζητήματα που καλείται το πεδίο των Logistics να αντιμετωπίσει είναι προβλήματα χωροθέτησης, προβλήματα επιλογής διαδρομής των μέσων μεταφοράς, προβλήματα επιλογής του σχεδιασμού των δρομολογίων και προβλήματα ταυτόχρονης επιλογής των μέσων μεταφοράς και του σχεδιασμού των δρομολογίων (Bozarth & Handfield, 2005). Μέσα σε αυτό το πλαίσιο μια επιχείρηση που χρησιμοποιεί την εφοδιαστική αλυσίδα ως μέσο επίτευξης των στόχων της οφείλει να βρει τις άριστες εγκαταστάσεις και αποθήκες για τα προϊόντα της καθώς και εκείνα τα κέντρα και δίκτυα διανομής που θα προωθήσουν αποτελεσματικότερα τα προϊόντα της.⁹ Είναι αυτονόητο ότι οι παραπάνω αποφάσεις έχουν συνδυαστικό χαρακτήρα και οι διοικούντες των επιχειρήσεων πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλους τους προσδιοριστικούς συντελεστές μιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Για το λόγο αυτό η τεχνολογία κατέχει σημαντική συνεισφορά στη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας.

1.3.2 Ορισμοί-Σημασία των Logistics στις εμπορευματικές μεταφορές

Ο όρος logistics αποτελεί πολυσύνθετη έννοια και καλύπτει μια τεράστια γκάμα διαδικασιών σχεδιασμού, υλοποίησης και ελέγχου στο επιχειρηματικό πεδίο. Τα βασικά στοιχεία που συνυφαίνουν τα logistics είναι η διοίκηση και ο στρατηγικός σχεδιασμός της επιχείρησης, η βέλτιστη αξιοποίηση των έμψυχων (ανθρώπινων) και των άψυχων (υλικών) πόρων της, η παραγωγή, η αποθήκευση και η διανομή των αγαθών, από την πρώτη ύλη μέχρι το έτοιμο προϊόν και από την παραγωγή στο ράφι.

Ο επικρατέστερος ορισμός, που αφορά το σύνολο της “προμηθευτικής αλυσίδας της εφοδιαστικής” (logistics supply chain) και όχι μόνο την “εφοδιαστική εμπορευμάτων”, είναι του Αμερικανικού Συμβουλίου Διαχείρισης (CLM-Council of Logistics Management). Σύμφωνα με το CLM ως Logistics ορίζεται η ολοκλήρωση δύο ή και περισσότερων δραστηριοτήτων με σκοπό τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και τον έλεγχο της αποδοτικής ροής των πρώτων υλών, προϊόντων υπό κατασκευή και τελικών προϊόντων από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης με σκοπό την πλήρη

⁹ Η προσπάθεια αυτή έχει ως τελικό στόχο το βασικό στόχο της επιχείρησης που είναι η μεγιστοποίηση των κερδών της (Χαχολιάδης, 1990:64). Όλες οι παραγωγικές λειτουργίες της επιχείρησης αναπτύσσονται με βάση την επίτευξη των μεγαλύτερων δυνατών κερδών (Λιανός κ. συν, 1998:121-123)

συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του πελάτη. Αυτές οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των πελατών, την πρόβλεψη της ζήτησης, τον έλεγχο των αποθεμάτων, το χειρισμό των υλικών, την διεκπεραίωση των παραγγελιών, την εξυπηρέτηση μετά την αγορά και τα ανταλλακτικά, την επιλογή τοποθεσίας του εργοστασίου και των αποθηκευτικών χώρων, τις προμήθειες, τη συσκευασία, τη διαχείριση των επιστρεφόμενων προϊόντων, άχρηστων υλικών και των απορριμμάτων, τη διανομή, την μεταφορά και την αποθήκευση¹⁰.

Η ελληνική εταιρία Logistics, παράρτημα του SOLE (Society of International Logistics) ορίζει τα logistics ως την τέχνη και την επιστήμη της διοίκησης, της τεχνικής μεθοδολογίας και των τεχνικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το σχεδιασμό, τον προσδιορισμό των απαιτήσεων, την απόκτηση, διατήρηση και διάθεση των παραγωγικών πόρων και μέσων που υποστηρίζουν τους στόχους, τη στρατηγική, την τακτική και τον έλεγχο μίας επιχείρησης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με ανακοίνωσή της στις Βρυξέλλες στις 28-6-06 (COM 2006/336), παρουσιάζει για την “εφοδιαστική εμπορευμάτων” (Freight Transport Logistics - FTL) τον εξής ορισμό: «η εφοδιαστική εμπορευμάτων καλύπτει το σχεδιασμό, οργάνωση, διαχείριση, έλεγχο και εκτέλεση των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων στο πλαίσιο της αλυσίδας εφοδιασμού».

Τα logistics αποσκοπούν στην παραγωγή προϊόντων με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος και εξυπηρετούν την κερδοφορία μίας επιχείρησης. Στόχος είναι διατήρηση των προϊόντων με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, η πλήρης αξιοποίηση των υλικών μέσων της επιχείρησης, η μεταφορά των προϊόντων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος και τις μικρότερες δυνατές καθυστερήσεις και τελικά η επίτευξη κερδοφορίας και οικονομίας κλίμακας για την επιχείρηση. Υπό αυτόν τον τρόπο, εξασφαλίζεται η συνεχής διαθεσιμότητα των προϊόντων και των λοιπών πόρων της επιχείρησης και επιτρέπεται παράλληλα η ομαλή ροή επιτέλεσης των διαδικασιών παραγωγής, αποθήκευσης, διανομής.

Αν και αφορούν σε κάθε είδους επιχειρηματικό τομέα και κάθε είδους επιχείρηση, εκεί που βρίσκουν κατεξοχήν πρόσφορο έδαφος εφαρμογής είναι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική αλυσίδα (εμπορικές,

¹⁰ Παπαδημητρίου Σ.-Σχινάς Ο. «Εισαγωγή στα Logistics» Εκδόσεις Σταμούλης, Β' Έκδοση Αθήνα 2004

μεταφορικές, παραγωγικές, εταιρίες αποθήκευσης κ.ά.), ανεξαρτήτως του τομέα της οικονομίας στον οποίο ανήκουν. Ο όρος «εφοδιαστική αλυσίδα» περιγράφει το πλέγμα διαδικασιών παραγωγής, τυποποίησης, αποθήκευσης, διακίνησης και διάθεσης που απαιτούνται ώστε ένα προϊόν να περάσει από τη φάση της παραγωγής στη φάση της κατανάλωσης. Όπως διαφαίνεται από τα παραπάνω, logistics και εφοδιαστική αλυσίδα είναι έννοιες άρρηκτα δεμένες. Η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί το βασικότερο πεδίο εφαρμογής των logistics, τα οποία αποτελούν το βασικότερο ζητούμενο για την ορθολογικοποίηση και την επιτυχία των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα logistics απαντούν στο πώς πρέπει να οργανωθούν οι διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας - π.χ. πώς πρέπει να γίνεται η διακίνηση των προϊόντων, με τι συχνότητα πρέπει να εκτελούνται οι παραδόσεις, μέσω ποιου δρομολογίου κλπ.

Τα τελευταία χρόνια, νέες και καινοτόμες ψηφιακές τεχνολογίες έχουν εισέλθει στο χώρο των logistics και έχουν επιφέρει θεαματικές αλλαγές: εκεί που η απογραφή της αποθήκης απαιτούσε μολύβι, χαρτί και αρκετό χρόνο, τώρα πραγματοποιείται αυτόματα μέσω φορητών τερματικών (σκάνερ) και ηλεκτρονικών υπολογιστών. Η κακή οργάνωση της αποθήκης, ο ανεφοδιασμός χωρίς πρόγραμμα και σύστημα, έχουν δώσει τη θέση τους σε ολοκληρωμένα συστήματα υψηλής ευφυΐας και αποτελεσματικότητας.¹¹

1.3.3 Οφέλη από την Ενσωμάτωση Νέων Τεχνολογιών στην Εφοδιαστική Αλυσίδα

Τα οφέλη που απορρέουν από την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα είναι σε γενικές γραμμές τα ακόλουθα (Bozarth & Handfield, 2005):.

¹¹ Οι υπηρεσίες Logistics βασίζονται στην άρτια οργάνωση της αλυσίδας διακίνησης προϊόντων. Στη μεγαλύτερη έκτασή τους απαιτούν ακρίβεια και μεθοδικότητα στην εκτέλεση των παραγγελιών, ενώ ταυτόχρονα οι μεταφορές φαίνεται να αποτελούν το 20-40% του κόστους του συνολικού κύκλου: παραγγελία - αποθήκευση - μεταφορά - αποθέματα - παράδοση. Έτσι τα εντεινόμενα προβλήματα μεταφορών σε αστικές και υπεραστικές περιοχές επέβαλαν διεθνώς την οργάνωση των μεταφορών με τρόπο που να ανταποκρίνονται στη συνολική προσπάθεια ελαχιστοποίησης του κόστους των logistics.

α) Καλύτερη εκμετάλλευση των υλικών (άψυχων) πόρων της επιχείρησης. Υλικοί πόροι θεωρούνται τα οχήματα, οι αποθηκευτικοί χώροι, ο εξοπλισμός κ.λπ. Για παράδειγμα, η χρήση ενός συστήματος τηλεματικής στα οχήματα της επιχείρησης (διαχείριση στόλου) έχει ως αποτέλεσμα πιο οργανωμένες κινήσεις και λιγότερα δρομολόγια. Σχετικά με τον αποθηκευτικό χώρο, ένα κατάλληλο σύστημα και η εγκατάσταση κάποιου ασύρματου τοπικού δικτύου έχουν ως αποτέλεσμα αφενός την αξιοποίηση κάθε σπιθαμής της αποθήκης, αφετέρου τη γρηγορότερη επιτέλεση των διαδικασιών μέσα σ' αυτήν. Λόγου χάρη, το σκάνερ διαβάζει το γραμμωτό κώδικα μιας κούτας και στέλνει αυτόματα την πληροφορία (τι περιέχει η κούτα) σε κεντρικό υπολογιστή, μέσω του ασύρματου τοπικού δικτύου.

β) Καλύτερη αξιοποίηση των έμψυχων πόρων της επιχείρησης. Εδώ εντάσσονται όχι μόνο οι εργαζόμενοι αλλά και οι πελάτες, οι προμηθευτές κ.λπ. Για παράδειγμα, το σύστημα μπορεί να ενημερώνει σχετικά με το ποιοι είναι οι επικερδείς πελάτες, να εξασφαλίζει πολύτιμες εργατοώρες για το προσωπικό και να συντελεί στην καλύτερη οργάνωση των εισερχόμενων ροών από τους προμηθευτές. Ο ενδιαφερόμενος δεν χρειάζεται πλέον να ασχολείται με τον έλεγχο του στοκ, αφού αυτό το έχει αναλάβει το ίδιο το σύστημα και η απογραφή αποθήκης γίνεται με το πάτημα ενός κουμπιού, ενώ το ίδιο απαιτείται για να μάθουμε τα έσοδα, τα έξοδα και τα κέρδη για μία ημέρα ή ένα μήνα. Συγχρόνως, γνωρίζει ποια είδη διακινούνται περισσότερο και αναλόγως διαμορφώνει τις παραγγελίες του. (Πρόγραμμα e-επιχειρείν, (www.go-online.gr :2009).

1.3.4 Ο Ρόλος της Φορτοεκφόρτωσης στην Εφοδιαστική Αλυσίδα

Απαραίτητο εργαλείο για την εύρυθμη λειτουργία των εταιριών Logistics, είναι ο σύγχρονος εξοπλισμός στα σημεία φορτοεκφόρτωσης στις αποθήκες, που εγγυάται ταχύτητα στη ροή των αγαθών, ασφάλεια κατά τις διαδικασίες διαχείρισης των φορτίων και διασφάλισης της ποιότητας των προϊόντων στην εφοδιαστική αλυσίδα (Blanchard B, 2003).¹²

¹² Οι προοπτικές ανάπτυξης των Logistics στην Ελλάδα είναι θετικές και ο χώρος όσο περνά ο χρόνος, θα αποκτά την σημασία και θέση που του αρμόζει, τόσο μέσα στις επιχειρήσεις όσο και αυτόνομα στην αγορά σαν ξεχωριστός κλάδος παροχής υπηρεσιών. Η ανάπτυξη των εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες Logistics θα

Στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον δεν νοείται σύγχρονη αποθήκη που να μην είναι κατάλληλα εξοπλισμένη, ιδιαίτερα στα νευραλγικά σημεία που αφορούν τη διακίνηση των εμπορευμάτων, ώστε να λειτουργεί αφενός σε συνθήκες ασφάλειας για τους εργαζόμενους αφετέρου με γρήγορους ρυθμούς, χωρίς καμία έκπτωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών logistics. Τα προηγούμενα χρόνια στο σχεδιασμό και στην κατασκευή της αποθήκης δεν δινόταν η απαιτούμενη βαρύτητα στους χώρους φορτοεκφόρτωσης, αποτελώντας τα σημεία αυτά την «αχίλλειο πτέρνα» στην αποδοτικότητα των υπηρεσιών, με επιπτώσεις στο κύρος της εταιρίας Logistics που αποτυπωνόταν ακόμα και σε συρρίκνωση του πελατολογίου της. Πλέον αποτελεί κοινή διαπίστωση στον επιχειρηματικό κόσμο ότι ο σχεδιασμός κάθε βιομηχανικού κτιρίου πρέπει να είναι εξ αρχής καλά μελετημένος ώστε το τελικό αποτέλεσμα να δημιουργεί τις ενδεικνυόμενες συνθήκες που να διευκολύνουν και όχι να περιπλέκουν επικίνδυνα τις διεργασίες που λαμβάνουν χώρα στα σημεία υποδοχής και παράδοσης των εμπορευμάτων.

Προεξέχουσα θέση στο ζήτημα της λειτουργικότητας ενός κέντρου διανομής κατέχει ο εξοπλισμός στα σημεία φορτοεκφόρτωσης, ο οποίος αποτελείται από το τρίπτυχο «βιομηχανική πόρτα - ηλεκτροϋδραυλική ράμπα - φυσούνα φραγής» και από επιπρόσθετα εργαλεία όπως είναι οι οδηγοί στάθμευσης, οι τάκοι φορτηγών οχημάτων και ο κατάλληλος φωτισμός¹³. Από το αρχικό στάδιο σχεδιασμού μιας νέας αποθήκης ή ενός κέντρου διανομής, πρέπει να υπάρχει μια συνεργασία ανάμεσα στους ειδικούς των εταιριών που δραστηριοποιούνται στο βιομηχανικό εξοπλισμό και στους αρχιτέκτονες-κατασκευαστές ώστε να προκύψουν σημεία φορτοεκφόρτωσης, τα οποία εξοπλισμένα

είναι ραγδαία και η τάση των υπολοίπων εταιριών για ενσωμάτωσή τους θα αυξάνει όσο βελτιώνεται η ποιότητα των υπηρεσιών και μειώνεται το κόστος. Στη χώρα μας, το κύριο μέρος της προσοχής στα logistics έχει δοθεί στον έλεγχο αποθεμάτων και πρόσφατα στις αστικές διανομές προϊόντων με φορτηγά διαφόρων μεγεθών. Τεράστια είναι η σημασία των ιδιωτικών αποθηκών για τις μεγάλου μήκους μεταφορές, ιδιαίτερα στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη όπου η ζήτηση είναι μεγάλη. Η έγκαιρη ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων στις σωστές πόλεις και τοποθεσίες, αλλά και λιμένων, θα είναι σημαντικός παράγοντας ανάπτυξης των Logistics στην Ελλάδα.

¹³ Η αναφορά στα στοιχεία της φορτοεκφόρτωσης, αποσκοπεί στην παρουσίαση της σημασίας που έχει η διαδικασία αυτή στη συνολική διαδικασία της μεταφοράς των προϊόντων. Ειδικότερα η φορτοεκφόρτωση προβάλλεται ώστε να τονιστεί η κρισιμότητα της εμπορευματικής μεταφοράς στη διαδικασία προώθησης των προϊόντων.

κατάλληλα, να συμβάλλουν στη γρήγορη, στην αποτελεσματική και στην ασφαλή διεκπεραίωση των διαδικασιών παράδοσης και παραλαβής των εμπορευμάτων.

Τα βασικά κριτήρια επιλογής του κατάλληλου εξοπλισμού στα νευραλγικά σημεία των φορτοεκφορτώσεων είναι, σύμφωνα με τους ειδικούς, τα ακόλουθα:

- ✓ Όγκος προϊόντων.
- ✓ Συχνότητα φορτοεκφορτώσεων.
- ✓ Είδος των διακινούμενων προϊόντων.
- ✓ Διαστάσεις των φορτηγών οχημάτων που θα εξυπηρετούνται.
- ✓ Κλίσεις εξωτερικών χώρων.
- ✓ Εξωτερικοί χώροι ελιγμών.

Βασικός στόχος μιας εταιρίας Logistics όταν επενδύει σε εγκαταστάσεις ενός πλήρους συστήματος φορτοεκφόρτωσης, είναι η σωστή λειτουργία της αποθήκης της, αφού μόνον υπό την προϋπόθεση του συνδυασμού βιομηχανικής «πόρτας – ράμπας – αεροφραγής» μπορεί κανείς να υποστηρίξει μια ποιοτική διαδικασία εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντων.

Η εγκατάσταση κατάλληλου εξοπλισμού στα σημεία φορτοεκφόρτωσης προσφέρει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα στην επιχείρηση logistics (Βλαδιμήρου Χ., Αντωνιάδης Η., 2009:2)

:

- ✓ Ελαχιστοποιούνται τα εργατικά της κόστη.
- ✓ Εξασφαλίζονται οι καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις για την αποφυγή μεταβολής της θερμοκρασίας της αποθήκης.
- ✓ Προστατεύονται οι εργαζόμενοι, αλλά και τα διακινούμενα προϊόντα από τις καιρικές συνθήκες και η διακίνηση ακολουθεί τους βασικούς κανόνες υγιεινής.
- ✓ Να πραγματοποιεί διεθνείς & τοπικές μεταφορές των εμπορευμάτων.
- ✓ Να ασφαλίζει όλους τους κινδύνους κατά την μεταφορά & αποθήκευση.
- ✓ Να αποθηκεύει με ασφάλεια τα προϊόντα.
- ✓ Να ετοιμάζει την εκτέλεση παραγγελιών κάθε τύπου και να προγραμματίζει τις διανομές.

- ✓ Να παραδίδει τα εμπορεύματα στους τελικούς παραλήπτες σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας.
- ✓ Να εισπράττει αντικαταβολές.
- ✓ Να πραγματοποιεί κάθε πρόσθετη εργασία που απαιτείται
- ✓ Να αναλάβει όλες τις τραπεζικές & τελωνειακές διαδικασίες που απαιτούνται

Η αύξηση της αξίας επιτυγχάνεται μέσω των πέντε στρατηγικών στόχων που προκύπτουν από την εφαρμογή των Logistics:

- ✓ Σχεδιασμός, ανάπτυξη, παραγωγή και παράδοση προϊόντων χωρίς ελαττώματα
- ✓ Χρήση του χρόνου ως ανταγωνιστικού εργαλείου
- ✓ Μείωση του ολικού κόστους και αύξηση της αξιοπιστίας σε όλο το μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού
- ✓ Καθιέρωση και συντήρηση τεχνολογικής υπεροχής σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον
- ✓ Ελαχιστοποίηση των κινδύνων που προέρχονται από εξωτερικό εφοδιαστικό περιβάλλον

Βασικά εργαλεία για την εφαρμογή της επιστήμης των Logistics στις οικονομικές μονάδες θεωρούνται αξιοποίηση του έμψυχου δυναμικού μέσω σύγχρονων μεθόδων διοίκησης όπως :

- ✓ Εφαρμογή διαλειτουργικών ομάδων εργασίας και σχεδιασμός αμοιβαία επωφελών συνεργασιών (win-win) με πελάτες και προμηθευτές
- ✓ Οι σύγχρονες τεχνολογίες πληροφορικής (π.χ. CALS, CAD/CAM, electronic commerce, DRP, MRP)
- ✓ Οι σύγχρονες τεχνολογίες αποθήκευσης
- ✓ Οι δοκιμασμένες τεχνικές επιχειρησιακής έρευνας, ποσοτικής ανάλυσης και επίλυσης προβλημάτων.

Η επίπτωση των Logistics είναι στην τελική γραμμή (bottom line) της επιχείρησης και η επίτευξη του στόχου συμβάλλει στην αύξηση της κερδοφορίας χωρίς αντίστοιχη αύξηση της τιμής των προϊόντων, συχνά δε οδηγεί και σε μείωση των τιμών.

Υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης σ' όλο το φάσμα της δραστηριότητας των Logistics τα οποία με την βοήθεια σύγχρονων μεθόδων οργάνωσης και χρήσης

μηχανογραφικών συστημάτων μπορούν να επιτευχθούν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα. Τέτοιες περιοχές εφαρμογής των logistics είναι (Murphy & Wood, 2003):

- ✓ Οι Προμήθειες Υλικών και Υπηρεσιών
- ✓ Η λειτουργία Αποθηκών
- ✓ Η Διαχείριση Αποθεμάτων
- ✓ Η Διακίνηση Υλικών και Προϊόντων

Τα πληροφοριακά συστήματα Logistics αποτελούνται συνήθως από τα παρακάτω ανεξάρτητα τμήματα (modules), τα οποία επικοινωνούν και συνεργάζονται μεταξύ τους:

- ✓ Διαχείριση αποθηκών Warehouse Management Systems(WMS)
- ✓ Δεματοποίηση και παλετοποίηση παραγγελιών
- ✓ Προγραμματισμός των δρομολογίων – διανομών
- ✓ Διαχείριση προσωπικού αποθήκης
- ✓ Ειδικά συστήματα picking παραγγελιών (παλετοφόρα με ασύρματο Η/Υ)
- ✓ Διαχείριση του στόλου των οχημάτων

1.3.5 Δίκτυα Διανομής και Εφοδιαστική Αλυσίδα.

Στο πλαίσιο του συλλογικού ανταγωνισμού, κάθε επιχείρηση αποτελεί μέρος ενός συνόλου συνεργαζόμενων επιχειρήσεων που αποκαλείται δίκτυο. Κάθε επιχείρηση συνεισφέρει τις δικές της ικανότητες και δεξιότητες με τελικό αποτέλεσμα τον ανταγωνισμό μεταξύ διαφορετικών εφοδιαστικών αλυσίδων. Άρα κάθε επιχείρηση είναι άμεσα αλληλοεξαρτώμενη από την άλλη όχι μόνο για την επιτυχία της αλλά και για την ίδια την επιβίωσή της. Η αλληλεξάρτηση των δικτύων όσον αφορά τα Logistics αναφέρεται σε δύο ειδών συνεργασίες (Christopher, 2007:118-123):

Α) Η πρώτη συνεργασία αφορά στις σχέσεις προμηθευτών-αγοραστών (Supply Chain Relationships). Όποια επιχείρηση εισέλθει σε κάθετο στρατηγικό δίκτυο, τότε θα πρέπει να εναρμονίσει τις πολιτικές και τις τεχνικές Logistics της με αυτές των υπολοίπων εταιριών. Ως μία όψη αυτών των σχέσεων (εντός του δικτύου), αναπτύσσονται διάφορων ειδών δεσμοί ανάμεσα στις επιχειρήσεις. Διακρίνουμε τεχνικούς, σχεδιαστικούς, κοινωνικο-οικονομικούς δεσμούς και δεσμούς γνώσης. Αυτοί

οι δεσμοί μπορούν να αποδειχθούν μέσα από προσαρμογές σε διαδικασίες και προϊόντα, σε συντονισμό των Logistics, σε γνώση για τον συνεργάτη, σε προσωπική αυτοπεποίθηση και προσωπικές δεσμεύσεις, σε ξεχωριστές συμφωνίες πιστώσεων και σε μακροχρόνια συμβόλαια. Η στενή σχέση που δημιουργείται ανάμεσα στον προμηθευτή και τον αγοραστή και η κοινή αναζήτηση των προσωπικών τους συμφερόντων (δηλαδή των στρατηγικών τους στόχων), συνεπάγεται τη δημιουργία Συνεταιρισμών Προστιθέμενης Αξίας (Value Added Partnerships). Οι συνεταιρισμοί αυτοί έχουν ως στόχο τη βελτίωση της παραγόμενης αξίας, μέσω της συνεργασίας στη διοίκηση της ροής του προϊόντος κατά μήκος ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Όπως μία εταιρία που εισέρχεται σε ένα δίκτυο, εκ των πραγμάτων πρέπει να συντονίσει τις ενέργειες Logistics της με τις άλλες, έτσι και εταιρίες που αποφασίζουν να σχηματίσουν Συνεταιρισμούς Προστιθέμενης Αξίας με σκοπό να βελτιώσουν τις ικανότητες Logistics τους, εξ ορισμού αποτελούν μια μορφή κάθετου δικτύου.

B) Εφοδιαστική Εξωτερικής Σύνθεσης – Third Party Logistics (3PL): Η δεύτερη συνεργασία αφορά στην απόφαση των επιχειρήσεων ενός δικτύου να παραχωρήσουν τις λειτουργίες Logistics του δικτύου αυτού σε ένα τρίτο μέλος, εξειδικευμένο σε τέτοιες υπηρεσίες. Η παραχώρηση αυτή θα γίνει μέσω της εξωτερικής διάθεσης (outsourcing) και η εξειδικευμένη εταιρία ονομάζεται Third Party Logistics Provider. Οι λόγοι που μπορεί να οδηγήσουν στην εξωτερική διάθεση των υπηρεσιών Logistics είναι: Η μείωση κόστους, οι μικρότερες απαιτήσεις σε κεφάλαιο, η μεγαλύτερη ρευστότητα, η διασπορά του ρίσκου, η πρόσβαση σε εξειδικευμένες τεχνολογικές και διοικητικές δυνατότητες, η αύξηση της πληροφόρησης και η διάθεση πόρων σε ενέργειες που αποδίδουν περισσότερο. Στη νέα παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η ανάθεση υπηρεσιών Logistics σε τρίτο μέρος αποτελεί κανόνα για επιχειρήσεις που επιθυμούν τη δραστηριοποίησή τους σε καινούργιες και μακρινές αγορές. Η εταιρία 3PL μετά την ανάθεση των υπηρεσιών Logistics από το δίκτυο, αποτελεί πλέον οργανικό μέλος του δικτύου και έτσι πρέπει να συμπεριφέρεται, εναρμονίζοντας τις δικές της πολιτικές, τεχνικές και επιχειρησιακές διαδικασίες με αυτές των υπόλοιπων μελών του δικτύου. Η παρατήρηση αυτή είναι κρίσιμη για την επιτυχία του δικτύου.

Τα Στρατηγικά Δίκτυα Επιχειρήσεων αποτελούν μια εναλλακτική μορφή συνεργασίας, η οποία καθίσταται αναγκαία εξαιτίας του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης. Η σχέση των Δικτύων με τα Logistics είναι άμεση, λόγω του ότι μία επιχείρηση που εισέρχεται σε ένα δίκτυο πρέπει να εναρμονίσει τις πολιτικές και τεχνικές Logistics της με τις υπόλοιπες. Στις μέρες μας, ο ανταγωνισμός παρουσιάζει ένα εντονότερο αλλά και διαφορετικό πρόσωπο. Από τη μία πλευρά, οι συγκρούσεις αυξάνονται συνεχώς με την είσοδο ολοένα και περισσότερων ανταγωνιστών από όλο τον κόσμο, και από την άλλη πλευρά η ανάγκη για κοινή αντιμετώπιση ευκαιριών και απειλών γίνεται επιτακτικότερη παρά ποτέ. Η συνεργασία μπορεί να αποτελέσει πραγματική πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τις επιχειρήσεις που γνωρίζουν τις προϋποθέσεις και τις ιδιαιτερότητές της. (Μαλαγάρης Δ., 2005:4),

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας επιχειρήθηκε η ανάλυση των εννοιών της επιχειρηματικότητας, του μανάτζμεντ, των δικτύων διανομής και της εφοδιαστικής αλυσίδας της επιχείρησης (logistics). Η αποτελεσματική οργάνωση μιας επιχείρησης βασίζεται στην χρησιμοποίηση των πλέον αποδοτικών δικτύων διανομής, που εξασφαλίζουν την μείωση του λειτουργικού κόστους μεταφοράς καθώς και την έγκαιρη παράδοση των προϊόντων στον τελικό καταναλωτή. Η διαδικασία εφοδιαστικής αλυσίδας επιχειρεί να αναπτύξει μια αποτελεσματική διακίνηση των προϊόντων με σκοπό την εκμετάλλευση ανθρωπίνων, χρηματοοικονομικών και υλικών πόρων της επιχείρησης. Στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας αναλύεται η διαδικασία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η διαδικασία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η ανάλυση των βασικών σημείων της διαδικασίας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η ανάλυση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια της εργασίας ώστε να λάβει χώρα η σύγκριση ανάμεσα στην αποτελεσματικότητα των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στην πρώτη ενότητα αναλύονται οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης και της προσφοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Παράλληλα παρουσιάζονται οι βασικοί λόγοι που ωθούν τις επιχειρήσεις να διακινήσουν τα προϊόντα τους μέσα από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Στη δεύτερη ενότητα προβάλλονται οι ενδεικτικοί παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους και της τιμής των μεταφορικών υπηρεσιών. Τονίζεται συνάμα η σημασία της εστίας κατανάλωσης και ο ρόλος του μάρκετινγκ στη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στην τρίτη ενότητα αναφέρονται οι βασικές λειτουργίες των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στην τέταρτη ενότητα τέλος παρουσιάζεται η κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι οδικές εμπορευματικές στην Ελλάδα με την ανάλυση να εστιάζεται στα βασικά σημεία του οδικού δικτύου της Ελλάδας.

2.1.ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΟΕΜ

Βασικό στοιχείο της υποδομής μεταφορών σε κάθε χώρα αποτελεί το οδικό της δίκτυο που αφορά τον κλάδο των οδικών επιβατικών εμπορευματικών μεταφορών (ΟΕΜ) που είναι συμπληρωματικός και στενά συνδεδεμένος με τις σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, στο πλαίσιο της πολιτικής προωθήσεως των συνδυασμένων μεταφορών από την Ε.Ε.

Η επιλογή των ΟΕΜ γίνεται για τους εξής λόγους (Προφυλλίδης, Β., 2000: 21, 51-57)

- Ταχύτητα μεταφοράς
- Μεταφορά από πόρτα σε πόρτα
- Απλές διαδικασίες και ευκαμψία
- Ακρίβεια δρομολογίων
- Οικονομικό κόστος μεταφοράς
- Ασφάλεια μεταφοράς
- Διαθεσιμότητα οδικών οχημάτων

Οι παράμετροι της ζήτησης:

- Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας
- Η ύπαρξη ή μη υποκατάστατων της μεταφορικής υπηρεσίας
- Η ποιότητα της υπηρεσίας
- Ο πληθυσμός μίας περιοχής
- Το εισόδημα
- Το εξωτερικό περιβάλλον (θεσμικό, νομικό, κοινωνικό κλπ.)
- Ο κύκλος ζωής της μεταφορικής υπηρεσίας
- Αλληλεπίδραση παραμέτρων ζήτησης

Οι Παράγοντες που προσδιορίζουν τη ζήτηση των ΟΕΜ είναι:

- Η διαθεσιμότητα και καταλληλότητα του οδικού δικτύου

- Η ακαθάριστη αξία παραγωγής των κλάδων που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες, δηλαδή, του πρωτογενούς τομέα, της μεταποίησης και του εμπορίου
- Ο βαθμός συγκέντρωσης του πληθυσμού και των καταναλωτικών κέντρων σε μεγάλες πόλεις και οι αποστάσεις από τα κέντρα παραγωγής και τους λιμένες
- Ο όγκος και η αξία του εγχώριου και εξωτερικού εμπορίου

2.2.ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Οι ενδεικτικοί παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους και της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας είναι οι ακόλουθοι (Quinet & Vickerman, 2004:137-141):

- Φόροι-Τέλη: Σε αντίθεση με τους σιδηροδρόμους, η βιομηχανία των οδικών μεταφορών έχει την τάση να είναι πρωταρχικά μία βιομηχανία μεταβλητού αντί σταθερού κόστους, δεδομένου ότι δεν κατέχουν την «οδό». Πληρώνουν φόρους και τέλη για τη χρήση των δρόμων. Το κόστος αυξάνεται ανάλογα με την αύξηση της διακίνησης, αφού αυξάνεται η χρήση της υποδομής (διόδια).
- Τιμή των συντελεστών παραγωγής: Οι επιχειρήσεις μεταφορών είναι εντάσεως εργασίας με συμμετοχή των δαπανών για αμοιβές προσωπικού ως προς τις συνολικές δαπάνες, σε ποσοστό έως 70%. Γι'αυτό υπάρχει η τάση υποκατάστασης της εργασίας από μηχανικό εξοπλισμό.
- Το επίπεδο της τεχνολογίας: Με την προηγμένη τεχνολογία σχετίζεται άμεσα η ποιότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας και το κόστος της. Η αξιοποίηση τεχνολογικών καινοτομιών οδηγεί συνήθως στην αύξηση της προσφοράς. Ωστόσο η γρήγορη εξέλιξη της τεχνολογίας απαξιώνει σύντομα τον τεχνολογικό εξοπλισμό. Η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών μειώνει τους χρόνους, βελτιώνει τις υπηρεσίες, μειώνει το κόστος και αυξάνει το επίπεδο ασφάλειας.
- Κόστος κατασκευής υποδομών (αποθήκες, τερματικοί σταθμοί κλπ.)
- Κόστος αγοράς-συντήρησης-επισκευής- λειτουργίας οχημάτων

- Κόστος μεταφοράς (φορτοεκφόρτωσης και χειρισμού), που επηρεάζει και τον τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων
- Κόστος διακίνησης εμπορευμάτων
- Το εξωτερικό κόστος (κλιματικές μεταβολές, ατμοσφαιρική μόλυνση, ηχορρύπανση, ατυχήματα). Το εξωτερικό κόστος συχνά αγνοείται, με συνέπεια τη στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος των μεταφορών και την επιδείνωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η τιμολογιακή πολιτική μίας επιχείρησης μεταφορών πρέπει να εξασφαλίζει τη συνοχή ανάμεσα στην εμπορική και αναπτυξιακή πολιτική της επιχείρησης, ώστε να διασφαλισθεί η λειτουργία της και η χρηματοδότηση των απαραίτητων επενδύσεων για τον εκσυγχρονισμό της. Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας καλύπτει το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών. Έτσι, η τιμολογιακή πολιτική αποτελεί το εργαλείο που επιτρέπει το συσχετισμό της μεταφορικής ικανότητας, της ζήτησης και του κόστους, ώστε να επιτευχθεί το μέγιστο οικονομικό αποτέλεσμα. (Προφυλλίδης, Β., 2001: 92-104 & Sussman, S., 200: 341).

2.2.1 Εστίες Κατανάλωσης και Μάρκετινγκ

Οι εστίες κατανάλωσης συνιστούν ένα βασικό προσδιοριστικό παράγοντα της επιλογής ενός δικτύου διανομής. Η αποτελεσματικότητα ενός δικτύου διανομής εξαρτάται από την ύπαρξη τελικών εστιών πώλησης του προϊόντος ικανών να συμβάλουν στην κερδοφορία των επιχειρήσεων. Οι εστίες πώλησης δημιουργούν τη δυναμική τους από την χωροθέτηση των αστικών και των αγροτικών οικισμών. Ακόμη οι εστίες πώλησης προσελκύουν το κοινό με βάση την προσβασιμότητα που έχουν στα οδικά δίκτυα¹⁴. Η αποτελεσματικότητα του δικτύου μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων του μάρκετινγκ. Επίσης το αποτελεσματικό δίκτυο διανομής λειτουργεί και ως μέσο προβολής των προϊόντων της επιχείρησης διότι οι καταναλωτές

¹⁴ Στην περίπτωση της Ελλάδας, λόγω του ελλιπούς σιδηροδρομικού δικτύου η πλειονότητα των καταναλωτών χρησιμοποιεί για τις αγορές της το αυτοκίνητο. Οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών επιλέγουν τα προϊόντα τους από τοπικές εστίες πώλησης

γνωρίζουν ότι μέσω μιας συγκεκριμένης διαδρομής το προϊόν αποστέλλεται σε αυτούς και ικανοποιούνται με αυτό τον τρόπο οι ανάγκες τους. Ουσιαστικά ένα αποτελεσματικό δίκτυο διανομής λειτουργεί ως υπόστρωμα για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του μάρκετινγκ των προϊόντων της επιχείρησης.¹⁵

2.3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ-ΕΙΔΗ OEM

Οι δρόμοι είναι οργανωμένοι σε δίκτυα (Λαμπριανίδης, 2001:59). Η συνεκτικότητα του δικτύου υποδηλώνει την ευκολία μετακίνησης από κάποιο σημείο του χώρου σε κάποιο άλλο μέρος μέσα στο δίκτυο. Τα δίκτυα μεταφορών και μετακινήσεων συνδέουν τους δεσμούς, δηλαδή τις πόλεις, τους αγροτικούς οικισμούς, τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς μεταξύ τους. Οι τρόποι και τα είδη λειτουργίας στις οδικές μεταφορές είναι (McCarthy, 2001):

- Η αποστολή πλήρως φορτωμένου οχήματος (FTL-Full-Truck-Load), όπου η λειτουργία είναι απλή, δηλαδή ο οδικός μεταφορέας πηγαίνει από το σημείο Α στο Β και καταβάλλεται το αντίστοιχο κόμιστρο. Οι αγορές FTL αποτελούνται συνήθως από μεταφορείς που είναι οι ίδιοι επιχειρηματίες. Το φορτηγό είναι ο κύριος πόρος που η διατήρησή του σε κίνηση είναι ουσιώδης ώστε να είναι παραγωγικό. Παρέχουν μία παραγωγική και αποδοτική υπηρεσία και κοστολογούν επιθετικά. Ο ανταγωνισμός των τιμών είναι ισχυρός και αυτό είναι υπέρ των χρηστών.
- Αντίθετα, αν ο οδηγός είναι και ιδιοκτήτης του φορτηγού, που επιθυμεί να το κρατάει παραγωγικό, υπάρχουν υπηρεσίες που παρέχουν πληροφορίες για πιθανά φορτία κοντά στο σημείο που παρέδωσε νωρίτερα κι έτσι δεν υπάρχουν κενές διαδρομές, δηλαδή 'νεκρός' χρόνος. Κοινώς, ο μεταφορέας λαμβάνει υπόψη του τη θέση του σχετικά με το σημείο φόρτωσης και τον προορισμό και σε σχέση με

¹⁵ Ως βασικός στόχος του Μάρκετινγκ χαρακτηρίζεται η επαναλαμβανόμενη πώληση των αγαθών και υπηρεσιών που παράγονται από τις επιχειρήσεις και ιδιαίτερα εκείνων που καταναλώνονται πιο εύκολα (Baker J.M., 1991:178). Με άλλα λόγια θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι το Μάρκετινγκ αναφέρεται στην διαδικασία του Management που είναι υπεύθυνη για τον προσδιορισμό, την πρόβλεψη και την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών, με αντικείμενο το κέρδος. (Kotler P. 2003:17).

- το κόστος μεταφοράς και τα έσοδα. Στη συνέχεια, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η θέση προορισμού σχετικά με τυχόν νέο φορτίο για φόρτωση στην ίδια περιοχή, για να μην υπάρχουν 'νεκρές' μετακινήσεις.
- Από τη σκοπιά μιας εταιρίας με μεγάλο στόλο φορτηγών με μεγάλη ζήτηση, πρέπει να αποφασισθεί η αποδοχή ή όχι της μεταφοράς του φορτίου, σταθμίζοντας τις περιοχές, την κοστολόγηση, τη σχέση με τον πελάτη κλπ. και βέβαια λαμβάνοντας υπόψη και τον ανταγωνισμό. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η τεχνολογία της πληροφορίας που υπάρχει σήμερα βοηθάει άμεσα σ' αυτού του είδους τη βελτιστοποίηση, όταν μάλιστα απαιτείται λήψη αποφάσεων σε πραγματικό χρόνο.
 - Όσον αφορά τις μεγάλες εταιρίες οδικών μεταφορών μεταφέρουν οχήματα εμπορευματοκιβωτίων (containers) στις αγορές συνδυασμένων μεταφορών (σιδηρόδρομους, λιμάνια κλπ.). Συχνά, δύο ετερόκλητες εταιρίες (πχ. σιδηροδρόμων και οδικών μεταφορών) πετυχαίνουν τη δια-λειτουργικότητα με τα πλεονεκτήματα του μέσου που διαθέτουν. Συνήθως, αυτή η συνεργασία είναι αποδοτική και η τεχνολογία έχει επιτρέψει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Περαιτέρω, η τεχνολογία της πληροφορίας επιτρέπει το συντονισμό μεταξύ των μέσων και την χρησιμοποίηση "track & trace" συστημάτων για τη γνώση της ακριβούς θέσης του φορτίου κάθε στιγμή.
 - Η λειτουργία μερικού φορτίου (LTL-Less-than-Truckload) είναι διαφορετική από την FTL. Οι εταιρίες LTL έχουν τερματικούς σταθμούς και δίκτυο τροφοδότησης που παραλαμβάνει και παραδίδει εμπορεύματα από αποστολές σε μικρά φορτηγά και φέρνει το εμπόρευμα στους τερματικούς σταθμούς στο τέλος της διαδρομής. Εκεί αυτά τα φορτία μεταβιβάζονται σε ρυμουλκούμενα οχήματα κύριας γραμμής που κινούνται μεταξύ των τερματικών, όπου στο σημείο εκείνο λαμβάνει χώρα η ανάστροφη λειτουργία. Τα φορτία χωρίζονται σε επιμέρους ομάδες και κατανέμονται σε μικρά φορτηγά. Αυτό λειτουργεί σαν το σύστημα των σιδηροδρόμων. Τα φορτία αφορούν που διάφορους αποστολές ομαδοποιούνται. Αντίθετα, στη λειτουργία FTL, το σύνολο του όγκου φόρτωσης αφορά συνήθως ένα ζεύγος αποστολέα-παραλήπτη. Είναι φανερό ότι οι μεταφορείς LTL έχουν

ισχυρή κεφαλαιακή διάρθρωση. Έχουν ακίνητη περιουσία για τους τερματικούς σταθμούς και σημαντικά έξοδα διαχείρισης και προγραμματισμού.

2.4.ΟΙ ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΟΕΜ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΟΕΜ) διαδραματίζει σημαντικό ρόλο την ελληνική οικονομία, λόγω της συμβολής του στις μεταφορές και την ανάπτυξη αυτής της οικονομίας και αφετέρου λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας, που την καθιστά βασικό συνδετικό κρίκο της Β. Ευρώπης με χώρες της ΝΑ Ευρώπης, Ασίας και Ανατολικής Μεσογείου. Η θέση αυτή δίνει τη δυνατότητα στην Ελλάδα να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικό κέντρο στο εμπόριο μεταξύ των χωρών αυτών με τη συμβολή και των βασικών της λιμένων.

Οι ΟΕΜ πλεονεκτούν στην Ελλάδα, λόγω της ορεινής μορφολογίας του εδάφους και του περιορισμένου ρόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης πλεονεκτήματα είναι το χαμηλό κόστος που παρουσιάζουν, η μεγάλη ευελιξία και η τάση να αναπτύσσονται γρήγορα, συνεπικουρούμενες από την ταχεία ανάπτυξη του οδικού δικτύου, με την πραγματοποίηση μεγάλων επενδύσεων τόσο στο εσωτερικό των χωρών, όσο και διασυνοριακά (πχ. διευρωπαϊκά δίκτυα).

Ο ρόλος των οδικών μεταφορών στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου την Ελλάδος είναι ιδιαίτερα σημαντικός αφού εκτιμάται ότι με αυτές εκτελείται πάνω από το 95% του συνολικού όγκου του χερσαίου υπεραστικού επιβατικού και εμπορευματικού μεταφορικού έργου. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν κλάδο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία και αντιπροσωπεύουν σε εθνικό επίπεδο το 7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης. Στη χώρα μας το 98% των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών εξυπηρετείται από οδικώς. Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικός καθώς κυριαρχεί στο έργο των εθνικών μεταφορών, ενώ αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την επίτευξη του στόχου της χώρας να καταστεί πύλη διαμετακόμισης για τα Βαλκάνια. Επιπλέον, εκτιμάται ότι μέσω του κλάδου πραγματοποιείται το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών.

Το φορτηγό αυτοκίνητο υπερέχει τόσο έναντι του τρένου, όσο και έναντι του πλοίου εξαιτίας κυρίως της αμεσότητας πρόσβασης στα σημεία αρχικής προέλευσης και τελικού προορισμού του εμπορεύματος, χωρίς την ανάγκη μεταφορτώσεων, το μεγάλο πλεονέκτημα δηλαδή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι ότι σε σχέση με τους άλλους τύπους μεταφορών, έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν εξυπηρέτηση μεταφοράς από «πόρτα σε πόρτα». Επιπρόσθετα, για μεγάλες περιοχές της χώρας αποτελούν το μόνο διαθέσιμο μέσον με το οποίο μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους για μεταφορά αγαθών. Καθώς επίσης δεν πρέπει να αγνοούμε και την ανάγκη που έχει δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια, λόγω αλλαγών στη παραγωγική διαδικασία, της αυξημένης ταχύτητας παράδοσης που συνδυάζεται με αξιοπιστία, και μπορεί να ικανοποιηθεί με το καλύτερο δυνατό τρόπο από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

2.4.1 Οδικό δίκτυο

Το οδικό δίκτυο και κυρίως το μήκος των αυτοκινητόδρομων καθορίζει την έκταση, την ποιότητα και την ποσότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών στον κλάδο των οδικών μεταφορών¹⁶. Προκειμένου ένας δρόμος να χαρακτηριστεί «αυτοκινητόδρομος» πρέπει να έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Ύπαρξη διαζώματος
- Απουσία διασταυρώσεων με άλλους δρόμους
- Προβλεπόμενη σηματοδότηση

Για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση και ανάπτυξη των OEM σε μία χώρα, το οδικό της δίκτυο οφείλει να συνδέει:

- Τους χώρους παραγωγής και κατανάλωσης των προϊόντων με τους χώρους εναπόθεσης και διαχείρισης εμπορευμάτων και α' υλών (εμπορευματικά κέντρα, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί κλπ.)

¹⁶ Η αποτελεσματικότητα του δικτύου διανομής συνίσταται στην έγκυρη παράδοση του προϊόντος, στη συνεκτικότητα του και στην εναρμόνιση του λειτουργικού κόστους του με τον εισοδηματικό περιορισμό της επιχείρησης (Μπαλλάς & Παπαβασιλείου, 2003:112).

- Τη χώρα με τα όμορα κράτη και, μέσω αυτών, με τους κύριους εμπορικούς εταίρους που βρίσκονται πέραν των γειτονικών χωρών.

Επίσης θα πρέπει :

- Να συμβάλλει στην ασφαλή διακίνηση των οχημάτων και στην έγκαιρη παράδοση των φορτίων (πχ. χωρίς να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα, λόγω έλλειψης λωρίδων κυκλοφορίας) και επιπλέον,
- Να μην επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον, αφού το ανεπαρκές οδικό δίκτυο ή η μη βέλτιστη χάραξή του οδηγούν σε αυξημένες εκπομπές ρύπων.

Το οδικό δίκτυο, και κυρίως το μήκος των αυτοκινητοδρόμων, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την έκταση, την ποιότητα και την ποσότητα των προσφερομένων υπηρεσιών στον κλάδο των οδικών μεταφορών. Για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση και ανάπτυξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε μία χώρα, το οδικό της δίκτυο οφείλει να συνδέει τους χώρους παραγωγής και καταναλώσεως των προϊόντων με τους χώρους εναποθέσεως και διαχειρίσεως εμπορευμάτων και πρώτων υλών, τη χώρα με τα όμορα κράτη και, μέσω αυτών, με τους κύριους εμπορικούς εταίρους που βρίσκονται πέραν των γειτονικών χωρών. Οι θεμελιώδεις προσδιοριστικοί παράγοντες της αποδοτικότητας και της ελκυστικότητας των οδικών δικτύων αφορούν:

- Ασφάλεια μετακινήσεων
- Χρόνο μεταφοράς
- Κόστος μεταφοράς
- Ποιότητα εξυπηρέτησης
- Απόσταση

Σύμφωνα με την έκθεση του World Economic Forum του 2010, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 57η θέση όσον αφορά στην ποιότητα της οδικής της υποδομής, βαθμολογούμενη με 4,1 σε μια κλίμακα από 1 έως 7, με το 1 να αντιστοιχεί σε εντελώς υπανάπτυκτη υποδομή και το 7 να αντιστοιχεί σε εκτεταμένη και αποδοτική υποδομή σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές. Η κατάταξη της Ελλάδος σε αυτόν τον τομέα είναι χαμηλότερη από αυτήν της Τουρκίας (47η), της Σλοβενίας (42η), της Ουγγαρίας (49η), της Κροατίας (31η) και άλλων χωρών (WEF, 2010).

Η σπουδαιότητα των οδικών δικτύων στις αναπτυξιακές διαδικασίες θεωρείται επιστημονικά αυτονόητη. Οι οδικές μεταφορές αποτελούσαν και αποτελούν μια εξαιρετικά σημαντική οικονομική και ιδιαίτερα παραγωγική δραστηριότητα. Πλήθος μελετών αποδεικνύουν με σαφήνεια, ότι η εξέλιξη της κοινωνικό –οικονομικής ανάπτυξης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αναβάθμιση του τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα των οδικών, μιας και αυτές, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες, καλύπτουν ευκολότερα τη ζήτηση για μετακινήσεις προσώπων και αγαθών.

2.4.2 Το Οδικό Δίκτυο της Ελλάδας

Η διανομή των προϊόντων στην ελληνική επικράτεια γίνεται διαμέσου του οδικού δικτύου της χώρας. Το βασικό οδικό δίκτυο της χώρας περιλαμβάνει την εθνική οδό Αθήνα - Θεσ/νίκη - Εύζωνοι και την Εγνατία Οδό. Στο πλαίσιο 1 παρουσιάζουμε την τελική μορφή που έχει η Εγνατία Οδός¹⁷.

Από το χάρτη παρατηρούμε ότι η Εγνατία καλύπτει σχεδόν όλο το κομμάτι της χώρας καθώς διανύει κατά πλάτος την περιοχή από την Ηγουμενίτσα έως τους Κήπους του Έβρου. Η Εγνατία Οδός συνδέεται με τους νομούς που διανύει, ή με τους όμορους νομούς της μέσω κάθετων αξόνων. Η βασική συνεισφορά της Εγνατία οδού στη διανομή των προϊόντων είναι η μείωση που επιφέρει στους χρόνους παράδοσης τους. Με δεδομένο ότι το επαρχιακό δίκτυο είναι η ζώνη μετάβασης των προϊόντων στον τελικό τους προορισμό, η Εγνατία Οδός είναι ο ενδιάμεσος δρόμος που διευκολύνει τη διανομή των προϊόντων.

Τα παραπάνω ισχύουν και για τα προϊόντα όλων των επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν εκτεταμένα ένα σύστημα μεταφορών για τη διανομή των προϊόντων τους. Μέσω της Εγνατίας και της ΑΘΕ τα προϊόντα μπορούν να φτάσουν έγκαιρα στον προορισμό τους, να μειώσουν τους χρόνους παράδοσης και να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των καταναλωτών.

¹⁷ Χρησιμοποιούμε την Εγνατία Οδό ως μελέτη περίπτωσης ώστε να τονίσουμε τη συνεισφορά της στη διανομή των αγαθών.

ΠΛΑΙΣΙΟ 1 ΧΑΡΤΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ



Πηγή: www.egnatia.gr :2009

Επιπροσθέτως στη χερσαία ελληνική επικράτεια είναι αναπτυγμένο ένα ισχυρό οδικό δίκτυο σε περιφερειακό και σε επαρχιακό επίπεδο. Το οδικό αυτό δίκτυο συνδέει τους μεγάλους αστικούς οικισμούς με τους μικρότερους αστικούς οικισμούς καθώς και με τους αγροτικούς οικισμούς καθώς χαρακτηρίζεται από υψηλή συνεκτικότητα και εξασφαλίζει αποτελεσματικότητα στη διακίνηση και στη διανομή των εμπορευμάτων. Όσον αφορά την παράδοση των προϊόντων στις νησιωτικές περιοχές, λαμβάνει χώρα μέσω των ακτοπλοϊκών εμπορικών γραμμών. Εκτός από τα λιμάνια των νησιών που χρησιμοποιούνται ως τελικοί προορισμοί των αγαθών, χρησιμοποιούνται τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας ως τόποι αποστολής των αγαθών. Τα σημαντικότερα λιμάνια είναι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης, του

Ηρακλείου κ.α. Η διανομή των αγαθών οφείλει να προσαρμόζεται στα δρομολόγια των πλοίων.

Είναι ευρέως αποδεκτά τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζει κανείς διασχίζοντας κεντρικούς και μη, οδικούς άξονες, καθιστώντας τους ιδιαίτερα επικίνδυνους και οδηγώντας συχνά σε ατυχήματα. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά που οδηγούν στις δυσκολίες αυτές είναι:

- Ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, όπως: λωρίδες κυκλοφορίας και ερείσματα με ανεπαρκές πλάτος, έλλειψη ή μικρό πλάτος μεσαίων διαχωριστικών νησίδων, μικρές ακτίνες οριζόντιας και κατακόρυφης χάραξης που μειώνουν την ορατότητα, κακή διαμόρφωση κόμβων
- Χαμηλά πρότυπα κατασκευής, ανεπαρκής συντήρηση κυρίως μειωμένη πρόσφυση (ολισθηρά οδοστρώματα) και ανεπαρκής αποστράγγιση
- Κακή μελέτη, τοποθέτηση και κατασκευή παρόδιων στοιχείων όπως : στύλων, στηθαίων, δένδρων, κρασπεδόρειθρων, αναχωμάτων και τάφρων
- Κακή οργάνωση της κυκλοφορίας όπως: έλλειψη ή ανεπαρκής σήμανση, ανεπαρκής έλεγχος προσβάσεων (είσοδοι, έξοδοι) και στάθμευση στην οδό
- Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού
- Ανεπαρκής έλεγχος και σήμανση κατά τη διάρκεια κατασκευών
- Δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες , κυρίως ομίχλη, βροχή, υγρές επιφάνειες, χιόνι, πάγος, αλλά και σκόνη, καπνός, άνεμος
- Εναλλαγή τμημάτων κλειστού αυτοκινητοδρόμου και επαρχιακών οδών-επικίνδυνες λόγω αυξομειώσεων ταχύτητας
- Διέλευση οχημάτων από κατοικημένες περιοχές- παρόδιες χρήσεις γης
- Ανύπαρκτοι χώροι στάθμευσης για ανεφοδιασμό καυσίμων, ανάπαυσης οδηγών κτλ. (ιδιαίτερα στο δίκτυο 750 χιλιομέτρων Ηγουμενίτσας-Κήπων της Εγνατίας οδού)
- Ύπαρξη αμμοπαγίδων σε μεγάλα με κλήση τμήματα, του οδικού δικτύου της Εγνατίας οδού

Σύμφωνα λοιπόν με όλα τα προαναφερθέντα δημιουργείται η ανάγκη για τη βελτίωση του συνόλου των οδικών αξόνων στην Ελλάδα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας επιχειρήθηκε να παρουσιαστούν τα βασικότερα σημεία της διαδικασίας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αναλύθηκαν η ζήτηση και η προσφορά των οδικών εμπορευματικών υπηρεσιών, οι παράγοντες που διαμορφώνουν το κόστος και την τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας καθώς και ο ρόλος του μάρκετινγκ και των εστιών κατανάλωσης στη μεταφορά των προϊόντων. Συνακόλουθα διερευνήθηκαν οι βασικές λειτουργίες των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται η ανάπτυξη τους στην ελληνική επικράτεια. Στο επόμενο κεφάλαιο διερευνείται η διαδικασία των σιδηροδρομικών εμπορικών μεταφορών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η έννοια και η διαδικασία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η ανάλυση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ώστε να είναι εφικτή σύγκριση τους με την αντίστοιχη διαδικασία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός διερευνώνται τα βασικά ζητήματα που καθορίζουν τη διαδικασία της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε σχέση με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο και τις παροχές που προσφέρει.

Στην πρώτη ενότητα του κεφαλαίου αναλύεται η έννοια και η διαδικασία της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Στη δεύτερη ενότητα διερευνώνται οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης και της προσφοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών. Στην τρίτη ενότητα παρουσιάζονται οι παράγοντες διαμόρφωσης του κόστους των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Τέλος στην τέταρτη ενότητα προβάλλεται το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας σε σχέση με το επίπεδο προσβασιμότητας του ευρωπαϊκού δικτύου καθώς και ορισμένα βασικά στατιστικά στοιχεία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

3.1 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων χαρακτηρίζεται από την ιδιαιτερότητα που έχει το ίδιο το μέσο του σιδηρόδρομου. Το μοναδικό μέσο μεταφοράς που κινείται πάνω στο σιδηρόδρομο είναι το τρένο. Πρόκειται για ένα όχημα που κινείται πάνω σε μια οδό η οποία είναι στρωμένη με σιδηροτροχιές. Όλο το μεταφορικό σύστημα του σιδηροδρόμου βασίζεται πάνω στις σιδηροτροχιές. Το μεταφορικό σύστημα του σιδηροδρόμου αποτελείται από το κινητό υλικό, τις εγκαταστάσεις γραμμών, τις εγκαταστάσεις σταθμών και τα έργα υποδομής. Αποκλειστικός σκοπός της λειτουργίας του σιδηρόδρομου είναι η εκτέλεση εκτεταμένου έργου διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων (Button K, 2005:67-69).¹⁸

Οι εμπορευματικές μεταφορές ξεκινούν την παρουσία τους, στην εμπορική διαδικασία, μέσω του σιδηρόδρομου κατά την έναρξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ιδιαιτερότητα του σιδηρόδρομου έγκειται στο γεγονός ότι το μεταφορικό αυτό μέσο εκτείνεται σε ένα μοναδιαίο δίκτυο, υπό την έννοια της αποκλειστικής χρήσης. Ως αποτέλεσμα οι κόμβοι και οι διαβάσεις του σιδηρόδρομου έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την εξυπηρέτηση αυτού του μέσου και όχι τρίτων μέσων, ατόμων και ομάδων του πληθυσμού.¹⁹

Παράλληλα η σιδηροδρομική μεταφορά έχει το χαρακτηριστικό του συνδυασμού ανάμεσα στην εμπορευματική και την τουριστική ή περιηγητική μεταφορά. Πιο συγκεκριμένα το ίδιο δρομολόγιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους ιδιώτες και από τους εμπόρους για διαφορετικούς σκοπούς (Boyer, 1998). Οι ιδιώτες χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο για ατομικούς ή για ομαδικούς σκοπούς μεταφοράς και οι έμποροι με

¹⁸ Το υλικό κίνησης του σιδηρόδρομου δεν θα αναλυθεί περαιτέρω καθώς δεν εντάσσεται στους ερευνητικούς σκοπούς της εργασίας.

¹⁹ Τα οδικά δίκτυα αστικά, περιφερειακά και εθνικά εκτός από τα αυτοκίνητα χρησιμοποιούνται και από τους πεζούς καθώς συνιστούν κόμβους και ζώνες μετάβασης από τη μία περιοχή στην άλλη. Κατά συνέπεια ένα οδικό δίκτυο δεν χρησιμοποιείται για αποκλειστική αλλά για πολλαπλή χρήση.

σκοπό να μεταφερθούν τα προϊόντα τους.²⁰ Η κατάσταση αυτή είναι επιτρεπτή αφενός λόγω του περιορισμένου όγκου που καταλαμβάνει στο χερσαίο έδαφος ο σιδηρόδρομος και αφετέρου λόγω του μεγαλύτερου όγκου των τρένων σε σύγκριση με τα αυτοκίνητα.

Ακόμη ένα προσδιοριστικό στοιχείο του σιδηρόδρομου είναι ο δημόσιος χαρακτήρας της κατοχής, της χρήσης και της εκμετάλλευσης του παρατηρείται στην πλειονότητα των χωρών που έχουν σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο δημόσιος χαρακτήρας του σιδηρόδρομου επιφέρει σημαντικές συνέπειες στη χρήση των υπηρεσιών του²¹. Αυτό το δεδομένο έχει σαφείς συνέπειες στην οργάνωση των δρομολογίων, των σταθμών διακίνησης και των δικτύων διανομής. Ακόμη και στην περίπτωση χωρών που οι σιδηρόδρομοι έχουν ιδιωτικοποιηθεί, οι ιδιωτικές εταιρείες που έχουν αναλάβει τη λειτουργία τους, βασίζονται στο υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο και ουσιαστικά επιφέρουν μετατροπές στο πρόγραμμα των δρομολογίων και στη χρήση των υπηρεσιών.

22

Όσον αφορά τα εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσα από το σιδηροδρομικό δίκτυο αυτά ποικίλλουν. Η χερσαία σιδηροδρομική μεταφορά είναι λειτουργική για ογκώδη και βαριά εμπορεύματα όπως είναι το βαμβάκι, τα τσιμέντα, ο σίδηρος, τα αυτοκίνητα, το σιτάρι και άλλα. Σημειώνεται ότι εκτός από την ταυτόχρονη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, προβλέπονται και λειτουργούν σιδηροδρομικά δρομολόγια για αποκλειστική εμπορική χρήση (Μουρμούρης, 2006, Σαμπράκος, 2001).

²⁰ Αντιθέτως η συνδυαστική μεταφορά εμπορευμάτων και ατόμων στη χρήση οδικού δικτύου αποκλείεται κατά κανόνα. Η συνδυαστική μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων παρατηρείται στα λεωφορεία των υπεραστικών συγκοινωνιών αλλά σε πιο περιορισμένη κλίμακα σε σύγκριση με το σιδηρόδρομο.

²¹ Ένας από τους βασικούς λόγους που οι σιδηρόδρομοι βρίσκονται στην κατοχή και στην εκμετάλλευση του κράτους είναι ότι χαρακτηρίζονται από υψηλό λειτουργικό κόστος. Επίσης το κράτος έχει τη δυνατότητα μέσα από τη διάσταση της παροχής κοινωφελών υπηρεσιών προς το κοινωνικό σύνολο να διατηρεί σε σχετικά χαμηλά επίπεδα τις τιμές των εισιτηρίων για το επιβατικό κοινό.

²² Το κόστος κατασκευής ενός σιδηροδρομικού δικτύου είναι ιδιαίτερα υψηλό, καθώς εκτός από τα υλικά κατασκευής και το εργατικό δυναμικό που απαιτείται, βασική προϋπόθεση του είναι η απαλλοτρίωση των εδαφών που ανήκουν σε πολίτες.

Το γεγονός ότι η εμπορευματική μεταφορά στο σιδηρόδρομο γίνεται συνήθως υπό την κρατική μέριμνα και κατά κανόνα με χαμηλό σχετικά κόστος έχει ευμενής αποτελέσματα στη λειτουργία και στην ανάπτυξη των παραγωγικών κλάδων που τη χρησιμοποιούν. Το κόστος μεταφοράς, όπως παρουσιάστηκε στο πρώτο κεφάλαιο είναι χαμηλότερο σε σύγκριση με το ενδεχόμενο οι σιδηρόδρομοι να λειτουργούσαν σε συνθήκες ιδιωτικής οικονομίας, όπου βασικό ζητούμενο της διαμόρφωσης των τιμών θα ήταν η ύπαρξη ενός σταθερού ποσοστού κέρδους για την εταιρία. Εν κατακλείδι η συνεισφορά του σιδηρόδρομου στην ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας των επιχειρήσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική.

3.2 ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΣΕΜ).

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιαστούν τα βασικά στοιχεία προσφοράς και ζήτησης σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών. Οι βασικοί λόγοι που ωθούν τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς να προβαίνουν στην μεταφορά των εμπορευμάτων τους μέσα από το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι οι ακόλουθοι (Polak & Heertje, 2000!89-92):

- Η έγκαιρη μεταφορά των εμπορευμάτων στον τόπο αποστολής και διανομής
- Η ασφαλής μεταφορά των εμπορευμάτων
- Η σημαντική μικρή πιθανότητα εμφάνισης τυχαίων παραγόντων που θα προκαλέσουν χρονικές υστερήσεις στη μεταφορά των εμπορευμάτων (π.χ. κακοκαιρία, αποκλεισμός δικτύου, κυκλοφοριακή συμφόρηση)
- Ακρίβεια δρομολογίων
- Χαμηλό κόστος μεταφοράς (π.χ. έλλειψη κόστους διοδίων)
- Εγγύηση πραγματοποίησης της μεταφοράς λόγω του κρατικού χαρακτήρα του μέσου
- Επαρκής αποθηκευτικός χώρος στους συρμούς
- Αποκλειστική χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου από τα τρένα

Οι σημαντικότεροι παράμετροι της ζήτησης των ΣΕΜ είναι οι ακόλουθοι:

- Η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας
- Οι τιμές των υποκατάστατων αγαθών (κόστος οδικής μεταφοράς)
- Προτιμήσεις των εμπόρων (διαχρονικές συνήθειες επιλογής εμπορευματικής μεταφοράς)
- Η συνεκτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου σε σχέση με την κατανομή των εστιών πώλησης και διανομής των εμπορευμάτων
- Το εισόδημα των εμπόρων
- Το εισόδημα των καταναλωτών στις εστίες διανομής και πώλησης των προϊόντων
- Η συσχέτιση (θετική ή αρνητική) ανάμεσα στο υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο και στην προοπτική ανάπτυξης εφοδιαστικής αλυσίδας της επιχείρησης
- Η προοπτική συνεργασίας στη διαδικασία μεταφοράς ανάμεσα στις σιδηροδρομικές και στις οδικές εμπορευματικές υπηρεσίες.

Οι Παράγοντες που προσδιορίζουν την προσφορά των ΣΕΜ είναι οι ακόλουθοι:

- Η ποιότητα και η διαθεσιμότητα του σιδηροδρομικού δικτύου
- Το λειτουργικό κόστος του σιδηροδρομικού οργανισμού (κόστος διεξαγωγής σιδηροδρομικών δρομολογίων)
- Η δυνατότητα χρήσης του σιδηροδρομικού δικτύου (π.χ. δυνατότητα ηλεκτροκίνησης, χρήσης διπλής ή μονής γραμμής)
- Η συνεισφορά του σιδηρόδρομου στην αποτελεσματικής ανάπτυξη του εσωτερικού και του εξωτερικού εμπορίου της οικονομίας.
- Η προοπτική άντλησης κερδών από τη διαδικασία ανάπτυξης της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς

Σημειώνεται ότι η προσφορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι κατά κανόνα υπό την αιγίδα του κράτους και των αρμόδιων υπηρεσιών. Στην Ελλάδα υπεύθυνος

φορέας είναι ο Ο.Σ.Ε. (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας) και οι θυγατρικές εταιρίες του.²³ Η ζήτηση σιδηροδρομικών υπηρεσιών προέρχεται από τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς που επιθυμούν να προωθήσουν τα προϊόντα τους στις αγορές. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και η ικανότητα του να ανταγωνιστεί το οδικό δίκτυο.

Η ταχύτητα της μεταφοράς των σιδηροδρομικών υπηρεσιών μπορεί να χαρακτηριστεί μικρή ή μεγάλη. Ειδικότερα μεταφορά με μεγάλη ταχύτητα χαρακτηρίζεται η μεταφορά εμπορευμάτων που πραγματοποιείται με επιβατικές αμαξοστοιχίες. Αντίστοιχα μεταφορά με μικρή ταχύτητα είναι η μεταφορά που λαμβάνει χώρα με εμπορικές αμαξοστοιχίες. Η διαφορά προκύπτει από το γεγονός ότι στη διαδικασία της εξυπηρέτησης προηγείται το επιβατικό κοινό έναντι των εμπορευμάτων. Αυτό συμβαίνει διότι τα εισιτήρια των καταναλωτών συνιστούν τη βασική πηγή εσόδων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η μεταφορά με μεγάλη ταχύτητα κοστίζει κατά 30% παραπάνω από τη μεταφορά με μικρή ταχύτητα.

²³ Ο Όμιλος Ο.Σ.Ε. αποτελείται:

1. Από τη Μητρική Εταιρεία (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.), στην οποία ενσωματώθηκε από τις αρχές του 2011, σύμφωνα με το νέο νομικό πλαίσιο, η πρώην θυγατρική Ε.Δι.Σ.Υ. Α.Ε. (πρώην Διαχειριστής της Υποδομής). Η μητρική εταιρεία καθορίζει τη συνολική στρατηγική για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (υποδομή και σιδηροδρομική δραστηριότητα) και έχει την **κυριότητα και τη διαχείριση της υποδομής και του τροχαίου υλικού**.*.
2. Την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., που διαχειρίζεται το μεγαλύτερο μέρος των υπό εξέλιξη ή προς ανάθεση έργων εκσυγχρονισμού των σιδηροδρομικών γραμμών και εγκαταστάσεων του ΟΣΕ που συγχρηματοδοτούνται από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή χρηματοδοτούνται αμιγώς από εθνικούς πόρους.

ΓΑΙΑΟΣΕ

Η θυγατρική του ΟΣΕ ΓΑΙΑΟΣΕ δεν ανήκει πλέον στον Όμιλο ΟΣΕ. Με την αριθμ. Φ26/οικ. 12874/1400 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 759/3.4.2013, κατ' εφαρμογή του Ν. 4111/25.01.2013, το σύνολο των μετοχών της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. μεταβιβάζεται από τον ΟΣΕ Α.Ε. στο Δημόσιο χωρίς αντάλλαγμα, ενώ κατά τη λειτουργία της, η ΓΑΙΑΟΣΕ εποπτεύεται από τους Υπουργούς Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

* Με το Νόμο 4111/25.01.2013 ρυθμίζονται τα θέματα μεταβίβασης του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ στο Δημόσιο, της απόσχισης του Κλάδου Συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ και της ίδρυσης της εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ, η οποία θα εποπτεύεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και θα λειτουργεί με σκοπό την παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς καθώς και τη διαχείριση ή/και εκμίσθωση τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων σε τρίτους.

3.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΜΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Το κόστος της σιδηροδρομικής εμπορευματικής υπηρεσίας μπορεί να διακριθεί σε σταθερό και μεταβλητό κόστος. Με βάση την παραπάνω διάκριση, για τη τιμή μονάδας του μεταφερόμενου έργου (επιβάτες ή τόνοι) προσδιορίζεται (Καρκαζής & Μαγγίνα, 1991):

(α) Ένα σταθερό ποσό που περιλαμβάνει τις δαπάνες: των σταθμών (σιδηρ. σταθμών, κ.λπ.) στα δύο άκρα της διαδρομής, του προσωπικού και εφοδίων γραφείων (γραφεία: επιβατών, αποστολής ή παράδοσης εμπορευμάτων) ελιγμών οχημάτων, φορτοεκφορτώσεων, και αποθηκεύσεων, εντύπων και γραφικής ύλης, και το κόστος αγοράς των μέσων μεταφοράς.

(β) Ένα μεταβλητό ποσό αναλόγως προς τη διανυθείσα απόσταση το οποίο περιλαμβάνει τις δαπάνες: έλξης, ελιγμών και φορτοεκφορτώσεων κατά τη διαδρομή, προσωπικού συνοδείας και συντήρησης των μέσων μεταφοράς και λοιπού τροχαίου υλικού.

Τα παραπάνω στοιχεία παρίστανται στον πίνακα που ακολουθεί

Πίνακας 3.1

Στοιχεία του Σταθερού και Μεταβλητού Κόστους στα Μέσα Μεταφορών

ΣΤΑΘΕΡΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΚΟΣΤΟΣ
<ul style="list-style-type: none">- Δαπάνες σταθμών στα δύο άκρα της διαδρομής- Δαπάνες προσωπικού και εφοδίων των γραφείων επιβατών, αποστολής και παράδοσης εμπορευμάτων- Δαπάνες ελιγμών οχημάτων- Δαπάνες φορτοεκφορτώσεων και αποθηκεύσεων- Δαπάνες εντύπων και γραφικής ύλης- Δαπάνες αγοράς μεταφορικών μέσων και λοιπού τροχαίου υλικού	<ul style="list-style-type: none">- Δαπάνες κίνησης, ελιγμών και φορτοεκφορτώσεων κατά τη διαδρομή- Δαπάνες προσωπικού συνοδείας- Δαπάνες συντήρησης μέσων μεταφοράς

Πηγή: Καρκαζής & Μαγγίνα, 1991

Από τα παραπάνω στοιχεία μπορεί να γίνει κατανοητό ότι ακόμη και στην περίπτωση ενός κοινωφελούς δημόσιου σιδηροδρομικού οργανισμού υπάρχουν συγκεκριμένοι παράγοντες που ασκούν περιορισμούς στην τιμολόγηση των υπηρεσιών μεταφοράς. Το σταθερό κόστος του οργανισμού έχει πάγιο χαρακτήρα και πρέπει οπωσδήποτε να καλύπτεται. Το μεταβλητό κόστος του οργανισμού είναι ο βασικότερος προσδιοριστικός παράγοντας της τιμής καθώς αυξάνεται με την αύξηση της παροχής εμπορευματικών μεταφορικών υπηρεσιών και αντίστροφα.

Επίσης είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι τα κόμιστρα που καλούνται να καταβάλλουν οι επιχειρήσεις στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες εξαρτώνται από το είδος του εμπορεύματος που τίθεται προς διακίνηση. Τα εμπορεύματα μπορούν να ταξινομηθούν σε κλάσεις με σκοπό την πιο εξειδικευμένη τιμολόγηση τους, με βάση τη διαδικασία που ακολουθείται από τον ΟΣΕ στα εμπορεύματα της πρώτης κλάσης εντάσσονται τα υφάσματα, τα αρώματα κ.α. , στη δεύτερη κλάση το σιτάρι και το κρασί και στην τρίτη κλάση οι γαιάνθρακες, τα μάρμαρα, ο σίδηρος, τα τσιμέντα κ.α. Η τιμολόγηση των εμπορευμάτων λαμβάνει χώρα με βάση την κλάση στην οποία εντάσσονται.

Ωστόσο θεωρείται χρήσιμο να σημειωθεί ότι η τιμολόγηση σε μια δημόσια επιχείρηση με κοινωφελή δραστηριότητα ή σε κάθε περίπτωση σε ένα δημόσιο σιδηροδρομικό οργανισμό δεν είναι απαραίτητο ότι εφαρμόζει τις βασικές μικροοικονομικές αρχές της τιμολόγησης. Αυτό συμβαίνει διότι σκοπός λειτουργίας του οργανισμού, εκτός από τη δημιουργία κερδών και την κατάκτηση μεριδίων αγοράς είναι και η εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου. Στην περίπτωση αυτή το κοινωνικό σύνολο αντιπροσωπεύεται από τις επιχειρήσεις και τους οργανισμούς που επιθυμούν τη μεταφορά των προϊόντων τους.

Τέλος σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν τα κόστη συσκευασίας των εμπορευμάτων²⁴. Τα κόστη συσκευασίας επιβαρύνουν την επιχείρηση ή τον οργανισμό εμπορίας και όχι τον σιδηροδρομικό οργανισμό μεταφοράς τους. Τα κόστη συσκευασίας

²⁴ Ο λόγος αναφοράς στο κόστος συσκευασίας των εμπορευμάτων έγκειται στο ότι ο Ο.Σ.Ε. και οι περισσότεροι σιδηροδρομικοί οργανισμοί των αναπτυγμένων χωρών εφαρμόζουν συγκεκριμένες αρχές κατά τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.

εξαρτώνται από το είδος του εμπορεύματος, τα περιεχόμενα μεταφοράς και το ενδεχόμενο ευθραυστότητας των εμπορευμάτων.

3.4 ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην παρούσα μορφή του και στην παρούσα μορφή παρίσταται στο πλαίσιο 1, ενώ στη μορφή που πρόκειται να λάβει μετά τις επεκτάσεις στο Πλαίσιο 2.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

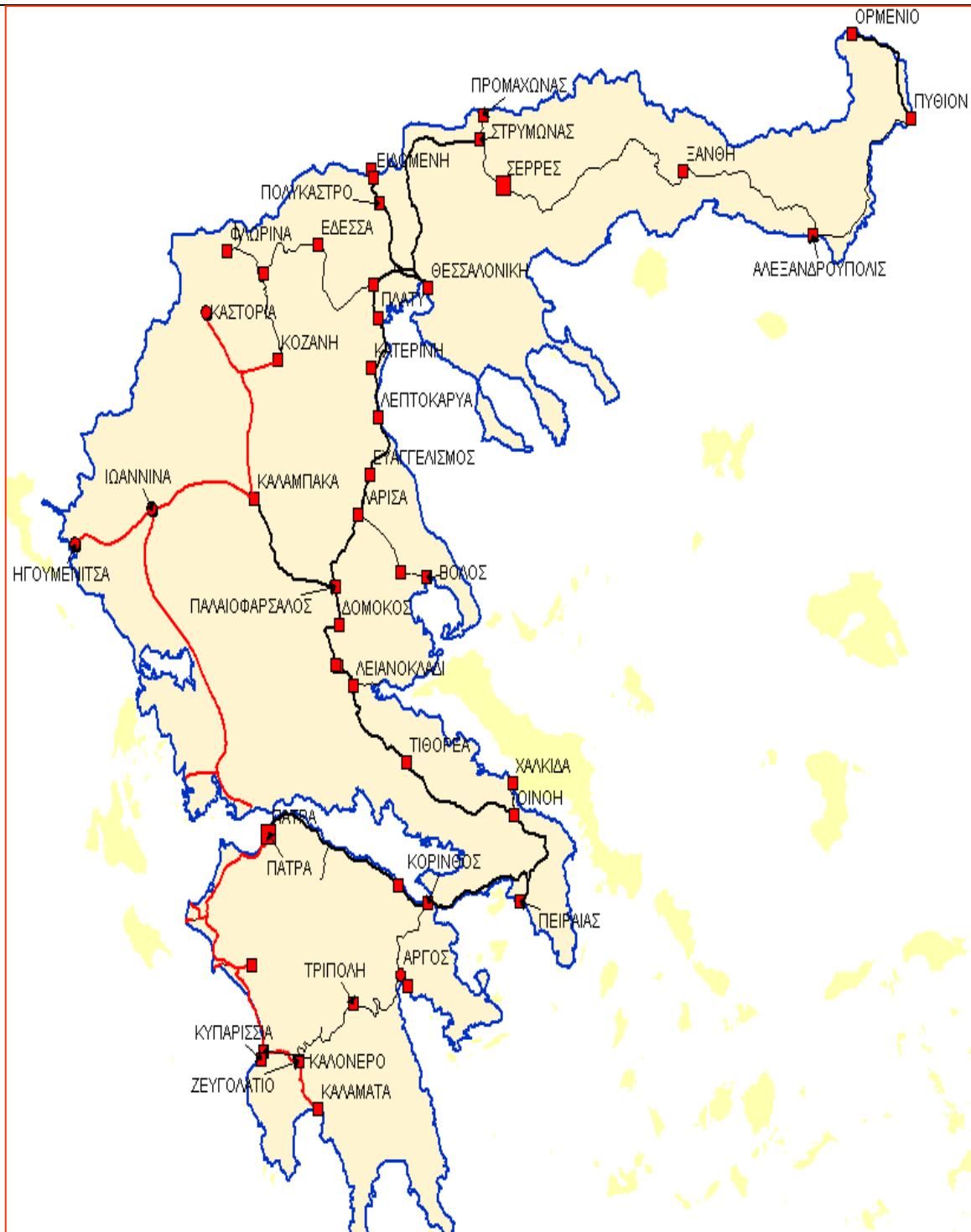
ΠΛΑΙΣΙΟ 1

ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ



Πηγή: Μουρουδέλης, 2007

ΠΛΑΙΣΙΟ 2
ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ
ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ



Πηγή: Μουρουδέλης, 2007

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας έχει και αυτό ακολουθήσει μέχρι σήμερα για ιστορικούς λόγους το πρότυπο της ανάπτυξης κατά μήκος του άξονα S, εμπλουτισμένο στην Πελοπόννησο και στη Δυτική Μακεδονία (η Θεσσαλία θεωρείται εντός του S). Το δίκτυο όμως βρίσκεται στην προοπτική της επέκτασής του (Σκαγιάννης, 2008:4). Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας καλύπτει την πλειονότητα των μεγάλων οικισμών της χώρας ενώ με βάση τις επεκτάσεις που προβλέπονται θα καλυφθεί και το δυτικό κομμάτι της χώρας.²⁵

Ωστόσο από τη μελέτη των δύο παραπάνω πλαισίων μπορεί να γίνει κατανοητό ότι το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας καλύπτει μέρος των οικισμών της Πελοποννήσου, τους οικισμούς, αστικούς και αγροτικούς του ανατολικού μέρους της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας καθώς και την πλειονότητα των οικισμών της Βόρειας Ελλάδας. Ουσιαστικά εκτός σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης παραμένει στην παρούσα μορφή του δικτύου η Δυτική Ελλάδα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι σε μεγάλη έκταση το σιδηροδρομικό ελληνικό δίκτυο απλώνεται σε μία γραμμή επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στη διαδικασία της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς. Τα δεδομένα αυτά θέτουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου σε χαμηλά επίπεδα, περιορίζουν τις προοπτικές της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων λόγω της χαμηλής διασποράς του δικτύου και δίνουν ώθηση στην ανάπτυξη του βασικού ανταγωνιστικού αγαθού της που είναι η οδική εμπορευματική μεταφορά.

²⁵ Οι νέες συνδέσεις που θα πραγματοποιηθούν είναι οι εξής: 1)Καλαμπάκα – Σιάτιστα – Κοζάνη και Καστοριά (και μελλοντικά Δυρράχιο Αλβανίας), συνολικού μήκους 160 χλμ. – εκπονούνται 10 μελέτες. 2)Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα, συνολικού μήκους 160 χλμ. – εκπονούνται 8 μελέτες., 3) Ιωννινα – Άρτα – Αγρίνιο – Μεσολόγγι και Σύνδεση με το λιμάνι Πλατυγιάλι μήκους 180χλμ. – ετοιμάζονται τα τεύχη προκήρυξης των μελετών Α΄φάσης, 4)Ρίο – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα (προβλέπεται βελτίωση των χαρακτηριστικών του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου με μετατροπή από μετρική γραμμή σε κανονική γραμμή). 5)Εξετάζεται η σύνδεση Ρίου – Αντιρρίου με υποθαλάσσια σήραγγα και 6) Μετατροπή της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος- Αερινό, από μετρική γραμμή σε κανονική γραμμή. (Μουρουδέλης, 2007)

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στο τρίτο κεφάλαιο της εργασίας επιχειρήθηκε η ανάλυση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς. Η σιδηροδρομική εμπορευματική μεταφορά προσδιορίζεται από τη σχεδόν μονοπωλιακή χρήση του δικτύου καθώς το ίδιο δίκτυο χρησιμοποιείται και από την επιβατική σιδηροδρομική μεταφορά. Όσο μεγαλύτερη είναι η διασπορά ενός σιδηροδρομικού δικτύου τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα ικανοποίησης της εφοδιαστικής αλυσίδας των επιχειρήσεων. Η σιδηροδρομική εμπορευματική μεταφορά χαρακτηρίζεται από υψηλό σταθερό κόστος. Όσον αφορά το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να χαρακτηριστεί ως δίκτυο με μικρή διασπορά, το οποίο μέσα από την υλοποίηση των σχεδιαζόμενων επεκτάσεων θα αποκτήσει μεγαλύτερη λειτουργικότητα. Στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας εξετάζεται η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο των οδικών και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας επιχειρείται η ανάλυση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο των οδικών και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η ανάλυση της κοινοτικής πολιτικής στο πεδίο των εμπορευματικών μεταφορών, οδικών και σιδηροδρομικών ώστε να γίνει κατανοητό το νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύσσεται η εμπορευματική μεταφορική διαδικασία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνιστά το βασικό νομοθετικό θεσμό για όλα τα κράτη μέλη καθώς και ένα θεσμό συνάμα που προωθεί με τις παρεμβάσεις του την οικονομική δραστηριότητα. Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός του κεφαλαίου αναλύονται συγκεκριμένες νομοθεσίες και πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην πρώτη ενότητα του κεφαλαίου διερευνάται η κοινοτική νομοθεσία στο πεδίο των οδικών και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στη δεύτερη ενότητα παρουσιάζονται τα σχετικά νομοθετικά διατάγματα που αφορούν τη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στην τρίτη ενότητα αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του κλάδου μεταφορών στην Ευρώπη. Τέλος στην πέμπτη ενότητα παρουσιάζονται τα

προγράμματα χρηματοδότησης επενδύσεων που έλαβαν χώρα με πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.1.ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

4.1.1. Κοινοτική νομοθεσία οδικών μεταφορών εμπορευμάτων

Τα τελευταία χρόνια φαίνεται ότι δεν μπορεί να αποτραπεί η πραγματοποίηση ενός σημαντικού μέρους του μεταφορικού έργου των OEM στην Ελλάδα από ΦΑ που ανήκουν σε γειτονικές χώρες-μέλη της ΕΕ-27 ή από ΦΑ που ανήκουν σε ελληνικές επιχειρήσεις, εγκατεστημένες σε χώρες της ΕΕ. Το κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο διέπεται από την Κοινοτική Οδηγία 96/26, η οποία θέτει ποιοτικά κριτήρια (καλή φήμη, επαγγελματική ικανότητα και οικονομική επιφάνεια του μεταφορέα), προκειμένου να παραχωρηθεί η σχετική άδεια. Το πλαίσιο αυτό τροποποιήθηκε το 1998 με την οδηγία 98/76/ΕΚ, με την οποία εισάγονται αυστηρότερα κριτήρια εισόδου στον κλάδο. Επιπλέον, η Κοινοτική Οδηγία 96/53 καθορίζει τις κοινές τεχνικές προδιαγραφές βαρών και διαστάσεων που ισχύουν και για τα οχήματα στην εθνική κυκλοφορία του κάθε κράτους-μέλους, ενώ οι στόχοι στον τομέα της υγείας και της ασφάλειας επιδιώκονται με την οδηγία 2002/15/ΕΚ και ο Κανονισμός 561/2006 καθορίζει το μέγιστο χρόνο εργασίας των οδηγών των φορτηγών ανά μέρα και ανά δεκαπενθήμερο, όπως και το χρόνο ανάπαυσης. (Alpha Bank, 11/08 :59, Οικονομικό Δελτίο).

Η Ε.Ε. έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στον κλάδο των οδικών μεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της ανάγκης ενίσχυσης της αποτελεσματικότητάς του και της άμεσης σχέσης τους με την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον. Τα μέτρα αυτά αφορούν καθορισμό κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά, την ασφάλεια των μεταφορών, την προστασία του περιβάλλοντος ενώ προσδιορίζονται με τις συναφείς πράξεις: Οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και οδηγία 2006/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες οδηγίες μεταφοράς εμπορευμάτων. (Πηγή: Europa, Δραστηριότητες Ε.Ε., Σύνοψη Νομοθεσίας, 15-5-07,

<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/124233.htm>) Τέθηκαν επίσης κανόνες που αφορούν τη φορολογία των ΦΑ (τέλη ταξινόμησης, φόρο κατοχής και απόκτησης του οχήματος και τέλη χρήσης).

Μέχρι το Μάιο του 2006, στις χώρες μέλη της ΕΕ υπήρχαν μεγάλες διαφορές στην επιβάρυνση για τη χρήση του οδικού δικτύου και στο ύψος των διοδίων για τα βαρέα φορτηγά, με αποτέλεσμα να στρεβλώνονται οι συνθήκες ανταγωνισμού, αλλά και να παρατηρείται το φαινόμενο πολλά βαρέα οχήματα να επιλέγουν εναλλακτικά, μακρύτερα δρομολόγια, προκειμένου να αποφύγουν χώρες με υψηλά διόδια. Έτσι δεν ακολουθείται το βέλτιστο δρομολόγιο από απόψεως ελαχιστοποίησης του χρόνου παράδοσης του εμπορεύματος και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (αρνητικές εξωτερικές οικονομίες).

Η Ε.Ε. προκειμένου να διορθώσει τις στρεβλώσεις αυτές και να δημιουργήσει μία όσο το δυνατόν πιο ενοποιημένη αγορά για τα βαρέα φορτηγά, αλλά για να ενσωματώσει τις αρνητικές εξωτερικές οικονομίες στη χρέωση για τη χρήση του οδικού δικτύου, επέβαλε ένα ενιαίο σύστημα χρέωσης των βαρέων οχημάτων, που καθορίζει τη χρέωση ανάλογα με το πόσο και πότε χρησιμοποιείται το οδικό δίκτυο. Το σύστημα αυτό ονομάζεται Ευρωβινιέτα. Επίσης, από το 2010 η ΕΕ-27 ορίζει πλέον ως «βαρέα» τα φορτηγά άνω των 3,5 τόνων και όχι αυτά άνω των 12 τόνων, όπως ισχύει τώρα, ενώ μέρος των εσόδων απ' αυτές τις χρεώσεις προορίζεται για την ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μεταφορών, για μείωση του μεριδίου των οδικών μεταφορών και αύξηση των άλλων χερσαίων μεταφορών (σιδηρόδρομοι) και πλωτών οδών. (Alpha Bank, 11/08, σελ. 59-60, Οικονομικό Δελτίο)

4.1.2. Κοινοτική νομοθεσία σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων

Σε αντίστοιχα πλαίσια κινείται και η κοινοτική νομοθεσία για τη μεταφορά των σιδηροδρομικών εμπορευμάτων. Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προσδίδει βαρύτητα στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Με βάση την Οδηγία 96/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (23/07/1996) επιχειρείται η σύγκλιση των νομοθεσιών των κρατών μελών στο πεδίο της ασφαλούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Η

Οδηγία 96/49/EK αποσκοπεί στη θέσπιση εθνικών κανόνων ασφαλείας στο πλαίσιο των διεθνών προτύπων της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο υπάρχουν ενιαίοι κανόνες που αφορούν τη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων, οι οποίοι αναφέρονται στην προσθήκη Β της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές COTIF (Convention concerning the International Carriage by Rail). Οι ενιαίοι κανόνες αναφέρονται στις διεθνείς συμβάσεις με το κωδικό όνομα CIM (Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par chemins de faire). Η CIM αποτελεί τον κανονισμό που αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous Goods by Rail) (www.europa.eu/legislation_summaries/transport/ rail_transport:2009). Εξαιρέση στην εφαρμογή της οδηγίας 96/49/EK από τα κράτη μέλη αποτελούν οι μεταφορές εμπορευμάτων που εντάσσονται στη λειτουργία των ενόπλων δυνάμεων. Επίσης τα κράτη μέλη με βάση τις διατάξεις αυτής της οδηγίας να ασκούν τροποποιήσεις στο πεδίο εφαρμογής της με βάση τη επιζητούμενη αποτελεσματικότητα της διαδικασίας ανάπτυξης των μεταφορών τους. Παράλληλα τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα προσαρμογής των κανόνων ασφαλείας που προβλέπονται από την 96/49/EK με βάση ζητήματα ασφάλειας του εθνικού σιδηροδρομικού τους δικτύου.

Η Οδηγία 96/49/EK καταργήθηκε με την Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (24/09/2008) σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων. Η Οδηγία 2008/68/EK αναφέρεται ωστόσο στο σύνολο των μεταφορών και δεν εξειδικεύεται στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσονται ορισμένες ακόμη νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Πρόκειται για την Απόφαση 2005/777/EK της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 2005 για την τροποποίηση της απόφασης 2005/180/EK με την οποία επιτρέπεται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν, δυνάμει της οδηγίας 96/49/EK του Συμβουλίου, ορισμένες παρεκκλίσεις όσον αφορά τη σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων [Επίσημη Εφημερίδα L 293 της 9.11.2005], καθώς και για την Απόφαση 2005/180/EK της Επιτροπής της 4ης Μαρτίου 2005 με την οποία επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν σύμφωνα με την οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου ορισμένες

παρεκκλίσεις που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων [Επίσημη Εφημερίδα L 61 της 8.3.2005].

4.2 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ LOGISTICS

Προς το παρόν δεν υφίσταται χωριστό πλαίσιο logistics. Η έλλειψη ειδικού θεσμικού ή κανονιστικού πλαισίου αποτελεί ένα απ'τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου για τι αποστερεί απ'το χώρο ένα σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο που θα έθετε τους όρους και τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος, με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να προστατεύεται η δραστηριότητα των επιχειρήσεων που λειτουργούν με κώδικα δεοντολογίας.

Σήμερα, η δραστηριότητα των εταιριών logistics διέπεται από το δίκαιο των αποθηκών (πολεοδομικοί κανονισμοί, άδειες ανέγερσης αποθηκευτικών χώρων και εγκαταστάσεων), τη νομοθεσία για τη συντήρηση και διακίνηση τροφίμων και τη μεταφορά εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα, οι αποθήκες των εταιριών logistics υπάγονται στις διατάξεις του Ν.3325/05, εφόσον πρόκειται για αποθηκευτικούς χώρους.

Σημαντική ώθηση στις εταιρίες logistics αναμένεται να δώσει και ο νέος Νόμος 3333/05 για τα εμπορευματικά κέντρα, όπου σαφώς ορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας του φορέα που αναλαμβάνει τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων. Ταυτόχρονα καθορίζονται οι όροι εγκατάστασης και λειτουργίας και δραστηριότητας των επιχειρήσεων που θα βρίσκονται μέσα στο εμπορευματικό κέντρο.

Οι επιχειρήσεις Third Party Logistics που διαχειρίζονται τρόφιμα θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τον κανονισμό ΕΚ 178/02 περί ασφάλειας των τροφίμων. Με τον κανονισμό καθορίζονται οι κανόνες ανιχνευσιμότητας, σήμανσης, πηγών κινδύνου κλπ. (ICAP, 11/07: 7-8, Κλαδική Μελέτη 3PL)

4.3 Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΣΗΜΕΡΑ

Η Ευρώπη χρειάζεται έναν ισχυρό τομέα μεταφορών για να αναπτύξει το εμπόριο, να ενισχύσει την οικονομική ανάπτυξη και να δημιουργήσει θέσεις

απασχόλησης και ευημερία. Τα δίκτυα μεταφορών αποτελούν τη βάση της αλυσίδας εφοδιασμού και της οικονομίας όλων των χωρών. Χωρίς αυτά δεν θα ήταν εφικτή η αποτελεσματική διανομή των αγαθών ούτε η δυνατότητα των ανθρώπων να ταξιδεύουν. Τα δίκτυα μεταφορών παρέχουν πρόσβαση σε διάφορους προορισμούς, διευκολύνουν τις επαφές μεταξύ των ανθρώπων και συμβάλλουν στη δημιουργία μιας υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής.

Οι μεταφορές αποτελούν τον θεμέλιο λίθο της διαδικασίας της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και συνδέονται σταθερά με τη δημιουργία και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, η οποία δημιουργεί θέσεις απασχόλησης και συμβάλλει στην αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης. Ως ένας από τους πρώτους τομείς κοινής πολιτικής της σημερινής Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο τομέας των μεταφορών θεωρήθηκε τομέας ζωτικής σημασίας για την άσκηση των τριών από τις τέσσερις ελευθερίες της κοινής αγοράς, που ιδρύθηκε με τη Συνθήκη της Ρώμης το 1957: την ελεύθερη κυκλοφορία των ατόμων, των υπηρεσιών και των αγαθών.

Χωρίς πρόσφορες μεταφορικές συνδέσεις και δίκτυα, η εν λόγω κυκλοφορία θα ήταν ανέφικτη. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η πολιτική μεταφορών της ΕΕ εστίαζε ανέκαθεν στην άρση των εμποδίων της κυκλοφορίας μεταξύ των κρατών μελών και στη δημιουργία ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών ο οποίος να διασφαλίζει όρους θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς και για όλα τα μέσα μεταφοράς: οδικά, σιδηροδρομικά, αεροπορικά και πλωτά. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία εκδόσεων της Ε.Ε 2014)

4.3.1. Εξέλιξη κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές

Στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών, οι οδικές κατέχουν το 85%. Χαρακτηριστικό της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς στις επιβατικές μεταφορές είναι το γεγονός ότι το 76% των μεταφορών αυτών γίνεται με ΙΧ. Ένα ποσοστό 10% του οδικού δικτύου δοκιμάζεται σε καθημερινή βάση από συμφόρηση, που ενέχει το σοβαρό κίνδυνο μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αγοράς, εφόσον οδηγεί στην αδυναμία της Ευρώπης να εκμεταλλευθεί ευκαιρίες δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας.

Η ΕΕ αποδίδει κατά ένα μέρος την κατάσταση στο ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν χρεώνονται σε κάθε περίπτωση τις δαπάνες που προκαλούν, καθώς η διάρθρωση των τιμών δεν αντανακλά το σύνολο του κόστους των υποδομών, της συμφόρησης, της περιβαλλοντικής ζημίας και των ατυχημάτων. Ο κορεσμός ορισμένων μεγάλων αξόνων οφείλεται εν μέρει στις καθυστερήσεις υλοποίησης των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου. Οι παράγοντες που ερμηνεύουν την κατάσταση είναι το σύνολο των οχημάτων που τριπλασιάστηκε σε 30 έτη και κάθε χρόνο προστίθενται 3 εκατ. νέα αυτοκίνητα. Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αύξηση οφείλεται στις αλλαγές που σημειώθηκαν στην ευρωπαϊκή οικονομία στο σύστημα παραγωγής τους. Στη διάρκεια των 20 τελευταίων ετών, υπήρξε μετάβαση από μία οικονομία αποθεμάτων σε μία οικονομία ροών. Το φαινόμενο εντάθηκε με το κύμα μετεγκατάστασης ορισμένων βιομηχανιών-εντάσεως εργασίας κυρίως-που επιδιώκουν χαμηλό κόστος παραγωγής, ακόμη κι αν ο τόπος παραγωγής απέχει εκατοντάδες, αν όχι χιλιάδες χιλιόμετρα από τον τόπο τελικής συναρμολόγησης ή κατανάλωσής τους.

Αν δεν ληφθούν μέτρα ευρείας κλίμακας, με στόχο την ορθολογικότερη χρήση των πλεονεκτημάτων του κάθε τρόπου μεταφοράς, η κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων και μόνο, αναμένεται να αυξηθεί κατά 50% σε σχέση με τα επίπεδα του 1998. (ΕΕΣΥΜ, 8/07:12-13, Συνδυασμένες Μεταφορές και Εφοδιαστική Εμπορευμάτων, Ελλ. Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, 08/07).

4.3.2. Οι μεταφορές και η αειφόρος ανάπτυξη

Σύμφωνα με μελέτες, η ενεργειακή κατανάλωση των μεταφορών είναι υπεύθυνη για το 28% των εκπομπών CO₂, του αερίου που συμβάλλει κατά κύριο λόγο στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ο κλάδος των μεταφορών πρέπει να μειώσει τις εκπομπές του κατά 60% μέχρι το 2050 προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος μείωσης των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 80%. Εδώ ενοχοποιούνται κατά κύριο λόγο οι οδικές μεταφορές, αφού αντιπροσωπεύουν από μόνες τους το 84% των εκπομπών CO₂ που αποδίδονται στις μεταφορές. Καθόλου αμελητέα δεν είναι και η συνεχής αύξηση του θορύβου που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές. Έτσι θα απαιτηθεί μεγάλη προσπάθεια για τη σταδιακή αποσύνδεση της ανάπτυξης των

μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη και την επανεξισορρόπηση των τρόπων μεταφορών, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιταγές, χωρίς να τεθεί σε αμφισβήτηση η ανταγωνιστικότητα του κλάδου.(Ανακ. ΕΕΚ, 22-6-06, COM2 006/314/τελικό,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:EL:PDF>)

Η εξισορρόπηση που επιδιώκει η ευρωπαϊκή πολιτική βασίζεται σε μία σύνθετη προσέγγιση μέτρων, όπως τιμολόγησης, ανανέωσης των τρόπων μεταφορών (εκτός της οδικής), κατασκευής νέων υποδομών (διευρωπαϊκά δίκτυα), επενδύσεων σε υποδομές που αφορούν άλλα μεταφορικά μέσα και συνδυασμένες μεταφορές.

4.3.3 Τιμολόγηση των μεταφορών

Οι τρόποι μεταφοράς γενικά δεν αντισταθμίζουν πάντα το κόστος της. Η κατάσταση διαφέρει από χώρα σε χώρα κι αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δυσλειτουργία της εσωτερικής αγοράς και τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στους κόλπους του συστήματος των μεταφορών. Έτσι, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο οι εισηγήσεις είναι :

- ❖ Η εναρμόνιση της φορολογίας των καυσίμων επαγγελματικής χρήσης, ιδίως για τις οδικές μεταφορές, αλλά και η άρση ανισοτήτων στη φορολογία ενέργειας που χρησιμοποιούν οι διάφοροι τρόποι μεταφορών, που μπορεί να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού σε δρομολόγια που εξυπηρετούνται π.χ. από δύο είδη μεταφορών.
- ❖ Η προσέγγιση των αρχών τιμολόγησης για τη χρήση των υποδομών στη βάση συγκεκριμενοποίησης του εξωτερικού κόστους, που πρέπει να ενθαρρύνει τη χρήση τρόπων μεταφορών που έχουν τις λιγότερο δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και να παρέχονται επενδύσεις σε νέες υποδομές με έσοδα που εισπράττονται κατ' αυτόν τον τρόπο.

4.3.4.Οι συνδυασμένες μεταφορές

Η προσφυγή στη διατροπικότητα των συνδυασμένων μεταφορών αποκτά θεμελιώδη σημασία για την ανάπτυξη των ανταγωνιστικών εναλλακτικών λύσεων στις

οδικές μεταφορές. Σήμερα ένα σημαντικό μέρος φορτίων διεθνών και εθνικών μεταφορών στην Ευρώπη γίνεται με συνδυασμένες μεταφορές, που στην πλειοψηφία αφορούν ασυνόδευτα φορτία και όπου οι διεθνείς μεταφορές είναι περίπου διπλάσιες σε μέγεθος των εθνικών. Τις μεταφορές αυτές οργανώνουν και εκτελούν οι εξειδικευμένες εταιρίες στον τομέα συνδυασμένων μεταφορών. Παραμένουν να εκτελεσθούν έργα υποδομών που θα συνδέουν ικανοποιητικά λιμένες με το σιδηρόδρομο. Στο πλαίσιο του προγράμματος PACT την περίοδο 1992-2000 εγκαινιάσθηκαν 167 συγκεκριμένα έργα. Μεταξύ αυτών οι υπηρεσίες συνδυασμού σιδηροδρομικών μεταφορών με τις θαλάσσιες, σύνδεση Σουηδίας με την Ιταλία μέσω Γερμανίας και Αυστρίας, που ανακουφίζει τους κορεσμένους δρόμους κατά 500.000 τόνους ετησίως κ.α. Επίσης το πρόγραμμα στήριξης Marco Polo στοχεύει σε καινοτόμες πρωτοβουλίες, κυρίως στην προώθηση των θαλάσσιων λεωφόρων. (Ε.Ε., Σύνοψη της Νομοθεσίας, 17-10-07, Λευκή Βίβλος, <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24007.htm>)

Η Λευκή Βίβλος προανήγγειλε την πρόθεση της Επιτροπής να προχωρήσει στην τυποποίηση των εμπορευματοκιβωτίων με νέες μονάδες που θα συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα των εμπορευματοκιβωτίων και φορητών κιβωτίων και να επιτρέπουν καλύτερη δυνατή μεταφόρτωση μεταξύ των μέσων.

4.3.5. Το διευρωπαϊκό δίκτυο

Επί του παρόντος, η ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών στην Ευρώπη είναι άνιση. Σε πολλές από τις χώρες που απέκτησαν πρόσφατα την ιδιότητα του πλήρους μέλους της ΕΕ δεν υπάρχουν ειδικές σιδηροδρομικές γραμμές για τρένα υψηλής ταχύτητας. Επίσης, η ανάπτυξη των εθνικών δικτύων αυτοκινητοδρόμων των εν λόγω χωρών υπολείπεται κατά πολύ του μέσου όρου ανάπτυξης των παλαιότερων κρατών μελών. Εκτός από την ανάγκη κάλυψης των ελλειπουσών συνδέσεων, μεγάλο μέρος της υποδομής μεταφορών στην Ευρώπη χρήζει επέκτασης και αναβάθμισης.

Τις ανάγκες αυτές έρχεται να καλύψει το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ένα φιλόδοξο σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό και τη μετεξέλιξη του σημερινού συνονθυλεύματος εθνικών δικτύων μεταφορών σε ένα λειτουργικό δίκτυο που θα

συνδέει όλα τα σημεία της Ευρώπης, βελτιστοποιώντας τη χρήση όλων των μέσων μεταφοράς.

Μέσω του ΔΕΔ-Μ η ΕΕ σχεδιάζει να δημιουργήσει ένα βασικό δίκτυο έως το 2030, καλύπτοντας τις ελλείπουσες διασυννοριακές συνδέσεις και κάνοντας το δίκτυο «εξυπνότερο». Για τον σκοπό αυτό έχει θέσει προθεσμίες, οι οποίες εγγυώνται ότι όλα τα έργα υλοποίησης του βασικού δικτύου θα εκτελούνται ως έργα προτεραιότητας.

4.4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ-ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Με τον κανονισμό, περί χορήγησης οικονομικής βοήθειας σε καινοτόμες δράσεις για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, κατά ένα μέρος υλοποιήθηκε το πρόγραμμα PACT και MARCO POLO. Ο κανονισμός έχει στόχο τη συμβολή στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών που θα προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις από αυτήν των οδικών μεταφορών. Στηρίζει καινοτόμες δράσεις και όχι έργα υποδομών, έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης. Οι δράσεις πρέπει να έχουν στόχο τη μετατόπιση ροών απ' το οδικό δίκτυο και προτιμώνται δράσεις κατά μήκος των διευρωπαϊκών δικτύων, που πρέπει να συνυποβάλλονται από τουλάχιστον δύο κράτη. Χρηματοδοτούνται μελέτες σκοπιμότητας, μακροχρόνια μίσθωση οχημάτων συνδυασμένων μεταφορών κλπ. έως 30% και εκπαιδευτικά προγράμματα προσωπικού σε νέες τεχνολογικές εξελίξεις-μελέτες-εφαρμογές, έως 50%. Ο εν λόγω κανονισμός έχει συνδυαστεί με την ιδρυτική Συνθήκη της Ε.Κ. περί μη συμβατότητας κρατικών ενισχύσεων που δημιουργούν στρεβλώσεις στην κοινή αγορά. Ενδεικτικά αναφέρονται:

PACT (1992-2001): Οι ενισχύσεις που δόθηκαν έφτασαν τα 53 εκατ. ευρώ μέχρι το 2003, οπότε και ολοκληρώθηκαν τα έργα.

MARCO POLO I (2003-2006): Οι χρηματοδοτήσεις του προγράμματος ανήλθαν σε 102 εκ. ευρώ και περιλάμβαναν τρεις κύριες δράσεις, την αλλαγή τρόπου μεταφοράς, τις καταλυτικές δράσεις και την εκπαίδευση, σε συνεργασία τουλάχιστον δύο επιχειρήσεων διαφορετικών χωρών.

MARCO POLO II (2007-2013): Είναι συνολικού ύψους 740 εκ. ευρώ. Η ΕΕ χρηματοδοτεί δράσεις εκτροπής φορτίων από τις οδούς σε άλλους τρόπους μεταφοράς

και εξάλειψης υφιστάμενων διαρθρωτικών εμποδίων, όπως και τη βελτίωση της εκπαίδευσης και γνώσης, πχ. την κατανόηση του τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. (Πηγή: ΕΕΣΥΜ, 8/07, σελ.31, Συνδυασμένες Μεταφορές και Εφοδιαστική Εμπορευμάτων, Ελλ. Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, 08/07).

Β – Γ΄ ΚΠΣ : Στα πλαίσια των Β΄ και Γ΄ ΚΠΣ (Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης) έχουν χρηματοδοτηθεί στην Ελλάδα μεγάλα έργα, όπως η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ, το Εμπορευματικό Κέντρο ΘΡΙΑΣΙΟ κ.α.

Αναπτυξιακός Νόμος 3299/2004 (ΦΕΚ 261/Α/23-12-04): Ο Επενδυτικός Νόμος 3299/04, όπως τροποποιήθηκε με τους Ν.3470/06, 3522/06 και 3631/08, χορηγεί ελκυστικά κίνητρα για επενδύσεις, με σκοπό την ταυτόχρονη ενδυνάμωση της ισόρροπης ανάπτυξης, την αύξηση της απασχόλησης, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, της καινοτομίας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της επίτευξης της περιφερειακής σύγκλισης. Οι ενισχύσεις αφορούν την επιχορήγηση από το Δημόσιο, την επιδότηση χρηματοδοτικής μίσθωσης ή την επιδότηση της απασχόλησης ή τη φορολογική απαλλαγή. Τα ποσοστά των επιδοτήσεων δίνονται ανάλογα με τις περιοχές της επικράτειας. Στον τομέα των μεταφορών ενισχύονται επενδυτικά σχέδια συνεργαζόμενων εμπορικών και μεταφορικών επιχειρήσεων υπό ενιαίο φορέα για τη δημιουργία εμπορευματικών σταθμών, εμπορευματικών και διαμετακομιστικών κέντρων, για τη δημιουργία υποδομών αποθήκευσης, συσκευασίας και τυποποίησης, καθώς και κλειστών χώρων στάθμευσης φορτηγών οχημάτων. Επίσης χρηματοδοτούνται επενδυτικά σχέδια για την παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας. (Οργανισμός Invest in Greece, 2009, http://www.investgreece.gov.gr/default.asp?V_DOC_ID=2355&V_LANG_ID)

ΕΠΑΝ-Ανταγωνιστικότητα – Γ΄ΚΠΣ 2000-2006: Οι δράσεις του Ε.Π. (Επιχειρησιακού Προγράμματος) Ανταγωνιστικότητα ήταν σημαντικές για τον κλάδο των logistics, ο οποίος εντάχθηκε για πρώτη φορά το 2005 στις δράσεις του. Ενισχύθηκαν μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε τομείς όπως η οδική μεταφορά εμπορευμάτων, η διακίνηση φορτίων, η αποθήκευση, άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες, δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών. Συνολικά μέχρι σήμερα, στις παραπάνω δράσεις του ΕΠΑΝ έχουν ενταχθεί 59 επιχειρήσεις του

κλάδου logistics, με επενδυτικά σχέδια συνολικού προϋπολογισμού 22,6 εκατ. περίπου. (Πηγή: ICAP, Νοε.2004, σελ.14, Κλαδική Μελέτη 3PL)

Κοινωνία της Πληροφορίας (ΚτΠ) - Γ'ΚΠΣ 2000-2006: Το 2006 προκηρύχθηκε η Δράση «Χρηματοδότηση επιχειρήσεων για τη δημιουργία εφαρμογών και παροχή υπηρεσιών στον τομέα των ευφών οδικών μεταφορών», που αφορούσε οδικές μεταφορές και επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να ενσωματώσουν τα οφέλη των νέων τεχνολογιών στην παραγωγική τους διαδικασία. Η Δράση αποσκοπεί στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων λύσεων τηλεματικών εφαρμογών ευφών οδικών μεταφορών, που θα δίνουν τη δυνατότητα στις επιλέξιμες επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορικό έργο να ενσωματώσουν τα οφέλη των νέων τεχνολογιών στην παραγωγική τους διαδικασία. (Πηγή: Κοινωνία της Πληροφορίας, 2009, <http://www.infosoc.gr/infosoc/el-GR/epktp/>)

ΕΣΠΑ (Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013): Το ΕΣΠΑ αποτελεί τη συνέχεια του Γ'ΚΠΣ(2000-2006). Μεταξύ των τομέων στους οποίους συγκεντρώνονται τα προγράμματα είναι η ενίσχυση της προσπελασιμότητας (3.7 δις €) που αφορά επενδύσεις για τις υποδομές μεταφορών, την ολοκλήρωση των οδικών και σιδηροδρομικών διευρωπαϊκών δικτύων της χώρας μας και την προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών. (ΕΣΠΑ, 2009, <http://www.espa.gr/Greek/Default.aspx>) και Εθν. Κέντρο Τεκμηρίωσης, http://www.ekt.gr/content/display?ses_lang=el&ses_mode=rnd&prnbr=72338)

Το Έβδομο Πρόγραμμα Πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη (7ο ΠΠ): Το 7ο ΠΠ, που θα εφαρμοστεί κατά την περίοδο 2007–2013, είναι ο φυσικός διάδοχος του έκτου προγράμματος πλαισίου (6ο ΠΠ) και αποτελεί καρπό πολυετών διαβουλεύσεων με την επιστημονική κοινότητα, ιδρύματα ερευνών και φορείς χάραξης πολιτικών. Υποστηρίζει δράσεις έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης και στις θεματικές του περιοχές συμπεριλαμβάνονται οι νέες τεχνολογίες και οι μεταφορές. (7ο Πρόγρ.Πλαίσιο, 2009, http://ec.europa.eu/research/leaflets/fp7/index_el.html)

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στο τέταρτο κεφάλαιο της εργασίας αναλύθηκαν οι πολιτικές και οι νομοθεσίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον κλάδο των οδικών και των εμπορευματικών μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ρυθμίζει σε σημαντικό βαθμό ζητήματα μεταφοράς των εμπορευματικών μεταφορών μέσα από τα οδικά και τα σιδηροδρομικά δίκτυα των κρατών μελών αν και τα τελευταία διατηρούν τη διακριτική ευχέρεια για επιμέρους νομοθετικές παρεμβάσεις. Δυστυχώς δεν υπάρχει ακόμη ένα λειτουργικό νομοθετικό πλαίσιο για τη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα από οικονομικά προγράμματα στήριξης δίνει ώθηση στην ανάπτυξη της κοινοτικής αγοράς εμπορευματικών μεταφορών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο πέμπτο κεφάλαιο της εργασίας επιχειρείται η συγκριτική ανάλυση της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η σύγκριση της λειτουργικότητας και της αποτελεσματικότητας της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς των εμπορευμάτων ώστε να γίνει κατανοητό σε ποια σημεία ομοιάζουν και σε ποια διαφέρουν τα δύο είδη εμπορευματικής μεταφοράς. Η ανάλυση του παρόντος κεφαλαίου βασίζεται σε σημαντικό βαθμό στα θεωρητικά πεδία των προηγούμενων κεφαλαίων από τα οποία αντλείται υλικό.

Το παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται σε τρεις βασικές ενότητες. Στην πρώτη ενότητα αναπτύσσεται η σύγκριση της σιδηροδρομικής και της εμπορευματικής μεταφοράς των εμπορευμάτων με βάση την ανάλυση SWOT. Στη δεύτερη ενότητα του κεφαλαίου διερευνώνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της λειτουργίας των σιδηροδρομικών και των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Τα ευρήματα της έρευνας του κεφαλαίου συνοψίζονται στην τρίτη ενότητα όπου παρουσιάζεται το πλαίσιο της λειτουργικής και αποτελεσματικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

5.1 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού που χρησιμοποιείται για την ανάλυση της κατάστασης στην οποία μπορεί να βρίσκεται ένας κλάδος, μια επιχείρηση ή ένας οργανισμός²⁶. Σκοπός της ανάλυσης SWOT είναι η διερεύνηση της οικονομικής και οργανωσιακής κατάστασης στην οποία βρίσκεται ένας συγκεκριμένος οργανισμός ή κλάδος (Kotler, 2003, Williams, 2005). Η ανάλυση SWOT αποτελεί ένα ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο στην ορθή κατανόηση της κατάστασης της επιχείρησης και σε μια επικείμενη περίοδο λήψης αποφάσεων.

Τα βασικά εργαλεία της ανάλυσης SWOT είναι οι δυνατότητες, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές που χαρακτηρίζουν τον οργανισμό, τον κλάδο ή εν πάσα περιπτώσει το υπό μελέτη οργανωτικό υποκείμενο.²⁷ Η ανάλυση SWOT μπορεί να αναπτυχθεί με βάση το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον του υπό μελέτη υποκειμένου. Το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης αναφέρεται στους ενδογενείς παράγοντες της επιχείρησης όπως οι εργαζόμενοι, οι πελάτες, οι χρηματοδότες και οι μέτοχοι. Αντίστοιχα το εξωτερικό περιβάλλον είναι εκείνο που περιλαμβάνει δημογραφικούς, οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς και πολιτιστικούς κατά κανόνα παράγοντες. Η ανάλυση SWOT της οδικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων βασίζεται σε αυτή τη διάκριση.

5.1.1. Ανάλυση SWOT Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων

Εσωτερικό Περιβάλλον.

Η ανάλυση SWOT της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων περιλαμβάνει πρωτίστως τα βασικά στοιχεία του εσωτερικού περιβάλλοντος του κλάδου των οδικών

²⁶ Το αρτικόλεξο SWOT προέρχεται από τις λέξεις Strength, Weakness, Opportunities, Threats λέξεις που σηματοδοτούν τα εργαλεία ανάλυσης δηλαδή τη Δύναμη, την Αδυναμία, τις Ευκαιρίες και τις Απειλές.

²⁷ Στην περίπτωση της παρούσας έρευνας τα υπό μελέτη οργανωτικά υποκείμενα είναι η σιδηροδρομική και η οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

εμπορευματικών μεταφορών. Στο εσωτερικό περιβάλλον του κλάδου εντάσσονται οι επιχειρήσεις, οι εργαζόμενοι τους, οι συνεργάτες στα δίκτυα διανομής, οι μέτοχοι και οι χρηματοδότες καθώς και οι πελάτες. Οι συντελεστές αυτοί διαμορφώνουν σε σημαντικό βαθμό τον τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης ή του κλάδου.

Δυνατά Σημεία.

- ❖ Η χρήση των χαρακτηριστικών και των διευκολύνσεων της εφοδιαστικής αλυσίδας.²⁸
- ❖ Η τεχνογνωσία και η εξειδίκευση των εργαζομένων στη διαδικασία της διακίνησης και της προώθησης των προϊόντων
- ❖ Η χρήση των ψηφιακών τεχνολογιών στη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- ❖ Ο σημαντικός ρόλος που διαδραματίζουν οι χώροι αποθήκευσης των προϊόντων στη διακίνηση τους. (Είναι αρκετές οι εταιρίες μεταφορές που λειτουργούν ή υπενοικιάζουν χώρους αποθήκευσης ώστε να μειώνεται το λειτουργικό κόστος διακίνησης των προϊόντων).
- ❖ Οι πολλαπλές αποτελεσματικές χρήσεις του χώρου στις εστίες αποθήκευσης (γεωμετρικά χαρακτηριστικά) μπορούν να συντελέσουν στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας για τις επιχειρήσεις των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.
- ❖ Αντίστοιχα ο ρόλος της φορτοεκφόρτωσης στη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας συνιστά ένα βασικό πλεονέκτημα ανάπτυξης εξειδίκευσης και τεχνογνωσίας
- ❖ Η άμεση παράδοση στις εστίες διανομής, αποθήκευσης και πώλησης του προϊόντος συνιστά το βασικό χαρακτηριστικό της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς καθώς δεν προσαρμόζονται οι μεταφορές στα δίκτυα αλλά τα δίκτυα διανομής στη διαδικασία της μεταφοράς
- ❖ Τέλος η δυνατότητα άμεσης και ευέλικτης χρηματοδότησης που έχει ο ιδιωτικός τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών συνιστά ένα προσδιοριστικό στοιχείο της επενδυτικής δραστηριότητας. Η χρηματοδότηση μπορεί να λάβει χώρα είτε μέσω τραπεζικού δανεισμού είτε μέσω χρήσης των αποθεματικών

²⁸ Τα χαρακτηριστικά αυτά αναλύθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας

καθώς και με άλλους τρόπους (αύξηση μετοχικού κεφαλαίου, παροχή χαμηλό ποσοστού μερισμάτων).

Αδύνατα Σημεία.

- ❖ Οι υστερήσεις στην παράδοση των αγαθών λόγω τυχαίων παραγόντων (π.χ. καιρικά φαινόμενα, μηχανικές βλάβες οχημάτων, απεργίες, καταστροφές στο οδόστρωμα).²⁹
- ❖ Η εξάρτηση από άλλα μέσα μεταφοράς (π.χ. πλοία, σιδηρόδρομοι) σε διαδικασίες των συνδυαστικών εμπορευματικών μεταφορών. Σε αυτή την περίπτωση η διαδικασία της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς παραμένει δέσμια του χρόνου παράδοσης των εμπορευμάτων από ένα άλλο μέσο μεταφοράς.
- ❖ Οι δυσχέρειες επίβλεψης στη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων από τη διοίκηση προς τους εργαζόμενους μπορεί να οδηγήσει σε χρονικές υστερήσεις στην παράδοση των εμπορευμάτων.
- ❖ Το υψηλό κόστος απόκτησης οχημάτων λειτουργεί συχνά ως τροχοπέδη για την ανάπτυξη της επενδυτικής δραστηριότητας. Αν και είναι προς όφελος των επιχειρήσεων ο μακροχρόνιος δανεισμός, ωστόσο δεν είναι πάντοτε η αποτελεσματικότερη λύση, διότι οι επιχειρήσεις οφείλουν να διατηρούν ισορροπίες στις χρηματορροές τους.

Ευκαιρίες.

- ❖ Η σταθερή θέση του κλάδου στη διαδικασία της διανομής του προϊόντος θέτει τις βάσεις για νέες επιχειρηματικές προοπτικές και συνεργασίες
- ❖ Η δημιουργία πολυεθνικών επιχειρηματικών συνασπισμών με σκοπό την αποτελεσματικότερη διακίνηση των προϊόντων μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση

²⁹ Ως ενδεικτικό παράδειγμα αναφέρεται η πρόσφατη απεργία των λιμενεργατών στον Πειραιά, που έλαβε χώρα το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου του τρέχοντος έτους όπου ένα μεγάλο μέρος των κλάδων της ελληνικής οικονομίας έπαψε να εφοδιάζεται με αποτέλεσμα την εμφάνιση ισχυρών στρεβλώσεων στην ικανοποίηση των καταναλωτών και στη λειτουργικότητα του εμπορίου.

- του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σε συνδυασμό με τη μείωση του λειτουργικού κόστους
- ❖ Μείωση των τιμών με σκοπό την άντληση μεγαλύτερων μεριδίων αγοράς. Η κίνηση αυτή μπορεί να συνοδευτεί με βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών
 - ❖ Συνεργασία με εταιρίες τροφίμων που καταναλώνονται μαζί με τα προϊόντα οίνου (συμπληρωματικά αγαθά) να τοποθετούνται σε ίδια σημεία στις εστίες πώλησης.

Απειλές.

- ❖ Η αύξηση του ανταγωνισμού στον κλάδο μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των μεριδίων αγοράς και σε κατακερματισμό των αγορών. Η αύξηση του ανταγωνισμού μπορεί να επέλθει λόγω του σχετικά χαμηλού κόστους της εισόδου στον κλάδο και ουσιαστικά λόγω της απουσίας ύπαρξης εμποδίων εισόδου καθώς ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών είναι μονοπωλιακά ανταγωνιστικός.³⁰ Ως αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός θα επικεντρωθεί στο πεδίο της παρεχόμενης ποιότητας των υπηρεσιών και της μείωσης του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων.
- ❖ Η αδυναμία που εμφανίζεται στους ενδιάμεσους φορείς του κλάδου να αποπληρώνουν έγκαιρα τις υποχρεώσεις τους μπορεί να οδηγήσει σε υπερδανεισμό αρκετών επιχειρήσεων για λόγους ρευστότητας.
- ❖ Η αύξηση των ενδιάμεσων εμπόρων μπορεί να διαδραματίσει αρνητικό ρόλο στη διαδικασία της διακίνησης των εμπορευμάτων. Πιο συγκεκριμένα το γεγονός αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση της προστιθέμενης αξίας του προϊόντος με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η ανταγωνιστική θέση της επιχείρησης.

³⁰ Κάθε ενδιαφερόμενη παραγωγική μονάδα που επιθυμεί να εισέλθει σε αυτό τον κλάδο είναι υποχρεωμένη: α) να παράγει την δική της διαφορετική παραλλαγή ενός προϊόντος και β) να πείσει τους πελάτες της να προτιμήσουν τα προϊόντα της. Η δεύτερη προϋπόθεση περιλαμβάνει την προώθηση του προϊόντος, δηλαδή την διαφημιστική προβολή του. Οι δύο παραπάνω προϋποθέσεις είναι ευκολότερο να συμβούν στην μακροχρόνια περίοδο όπου όλα τα κόστη παραγωγής είναι μεταβλητά (Χαχολιάδης, 1990:221-224).

Εξωτερικό Περιβάλλον

Το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης περιλαμβάνει προσδιοριστικούς παράγοντες που έχουν εξωγενή χαρακτήρα, δηλαδή ενυπάρχουν ανεξαρτήτως της δραστηριοποίησης της επιχείρησης, επηρεάζοντας όμως την ανάπτυξη της. ακολουθεί η ανάλυση SWOT για το εξωτερικό περιβάλλον της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς.

Δυνατά Σημεία.

- ❖ Η ύπαρξη εκτεταμένου πολιτικού ενδιαφέροντος για τον κλάδο μέσα από τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- ❖ Η σχετικά σταθερή μακροχρόνια ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου λόγω της σημαντικότητας της ασφαλούς και ταχείας διακίνησης των εμπορευμάτων στο πεδίο του εμπορίου και της κατανάλωσης.
- ❖ Η ύπαρξη προσπελάσιμου και συνεκτικού οδικού δικτύου σε εθνικό και σε κοινοτικό επίπεδο το οποίο διευκολύνει σημαντικά την αποτελεσματικότητα της εμπορευματικής διαδικασίας.
- ❖ Η επιλογή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι εδραιωμένη στις προτιμήσεις των καταναλωτών με αποτέλεσμα να λειτουργεί ως μέρος των καταναλωτικών συνηθειών τους.
- ❖ Η ύπαρξη και η διαχρονική λειτουργία των δικτύων διανομής μέσα από την εξειδίκευση της εφοδιαστικής αλυσίδας συνδέει την διακίνηση των προϊόντων με την κατανάλωση. Ειδικότερα η αφομοίωση των δικτύων διανομής με τις υπεραγορές οδηγεί σε μείωση του κόστους και σε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών

Αδύνατα Σημεία.

- ❖ Οι διακυμάνσεις του κόστους μεταφοράς που προκύπτουν ως αποτέλεσμα εξωγενών παραγόντων όπως είναι η επιβολή του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας, οι μεταβολές στα εθνικά δίκτυα, και η ανάδυση υπεραγορών. Το αποτέλεσμα των παραπάνω είναι η εμφάνιση αποκλίσεων ανάμεσα στον χρηματοοικονομικό προγραμματισμό των επιχειρήσεων και στην πραγματοποίησή του

- ❖ Η ύπαρξη αυξημένων τελών κυκλοφορίας στις χώρες μετάβασης για τα οχήματα αυξάνει σημαντικά το κόστος του προϊόντος. Κατά συνέπεια παρατηρείται η αύξηση της τιμής του και η απόθεση οριακών καταναλωτών οι οποίοι στρέφονται σε υποκατάστατα προϊόντα
- ❖ Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση του διαμετακομιστικού εμπορίου όπου η παραμονή του εμπορεύματος σε μία ενδιάμεση χώρα, χρεώνεται ανάλογα με το χρονικό διάστημα που διαρκεί.

Ευκαιρίες.

- ❖ Η ισχυρή θέση που κατέχει ο κλάδος στη διαδικασία της μεταφοράς των εμπορευμάτων μπορεί να λειτουργεί ως αποτελεσματική διαπραγματευτική θέση στη διαδικασία λήψης πολιτικών αποφάσεων.
- ❖ Η χρηματοδότηση των έργων υποδομών όπως είναι οι εθνικοί οδοί και τα υπερεθνικά δίκτυα θα συντελέσει στη μείωση του κόστους διακίνησης και μεταφοράς των εμπορευμάτων.³¹
- ❖ Η επιχειρηματική σύνδεση ανάμεσα στις αναπτυγμένες και στις αναπτυσσόμενες χώρες θα οδηγήσει σε αναδιάταξη προς τα πάνω των επενδυτικών κερδών του κλάδου και σε νέες επενδυτικές ευκαιρίες.
- ❖ Οι κατακτήσεις του πεδίου της εφοδιαστικής αλυσίδας μπορούν να οδηγήσουν σε συνεργασία σε πιο γερές βάσεις με άλλους κλάδους όπως είναι ο κλάδος της λιανικής πώλησης.

Απειλές.

- ❖ Οι παρεμβολές των πολιτικών αποφάσεων στη λειτουργία του κλάδου δεν μπορεί να έχουν πάντοτε θετικό χαρακτήρα. Ειδικά στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης συχνά στη διαδικασία λήψης αποφάσεων υπεισέρχονται τα εθνικά

³¹ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μελέτη της χάραξης του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου E61, που θα ξεκινάει από χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και μέσω των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης θα εισέρχεται στη Βόρειο Ελλάδα και στη συνέχεια θα οδεύει προς την Τουρκία. Η χρηματοδότηση του οδικού δικτύου E61 θα λάβει χώρα με πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

συμφέροντα με αποτέλεσμα να ευνοούνται κλάδοι οδικής μεταφοράς σε εθνικό επίπεδο και όχι σε κοινοτικό

- ❖ Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, σε συνδυασμό με την ύπαρξη λειτουργικού σιδηροδρομικού δικτύου στις χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να λειτουργήσουν ως ισχυρά υποκατάστατα στην επιλογή των πελατών.
- ❖ Οι μικρές και οι μεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου ενδεχομένως να αντιμετωπίσουν προβλήματα στη χρηματοδότηση τους λόγω της άρνησης των τραπεζικών ιδρυμάτων να προβούν σε δανεισμό τους. Το φαινόμενο αυτό είναι απόρροια της τρέχουσας οικονομικής κρίσης που μειώνει την πιστοληπτική ικανότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- ❖ Συνακόλουθα η τρέχουσα οικονομική κρίση μπορεί να οδηγήσει σε μείωση ή σε συμπίεση του ποσοστού κέρδους του κλάδου. Η μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών ακόμη και στις αναπτυγμένες οικονομίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκαλεί αυτόματα μείωση των παραγγελιών και συνεπώς πτώση της δραστηριότητας του κλάδου.

5.1.2. Ανάλυση SWOT Σιδηροδρομικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων

Εσωτερικό Περιβάλλον.

Σε αντίστοιχο επίπεδο με το εσωτερικό περιβάλλον του κλάδου της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων αναπτύσσεται το εσωτερικό περιβάλλον της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

Δυνατά Σημεία.

- ❖ Η αποκλειστική χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου από τα τρένα προσδίδει σημαντική βαρύτητα στην αποτελεσματικότητα και στη λειτουργικότητα της μεταφοράς των εμπορευμάτων.
- ❖ Οι χρόνοι αποστολής και παράδοσης είναι εκ των προτέρων γνωστοί στους ενδιαφερόμενους φορείς με αποτέλεσμα να μην παρατηρούνται συχνά αποκλίσεις

- μεταξύ του προγραμματισμένου χρόνου των παραγγελιών και του χρόνου παράδοσης τους.
- ❖ Όπως παρουσιάστηκε στον πίνακα 3.1 οι περισσότερες δαπάνες αποστολής και παράδοσης των εμπορευμάτων εντάσσονται στο σταθερό κόστος λειτουργίας του σιδηρόδρομου. Συνεπώς τα κόστη διακίνησης και τα κόστη μεταφοράς είναι λίγο έως πολύ δεδομένα, γεγονός που διευκολύνει τη ζήτηση των υπηρεσιών.
 - ❖ Ο κρατικός χαρακτήρας των σιδηροδρομικών οργανισμών λειτουργεί ως μέσο εγγύησης ασφάλειας και αποτελεσματικότητας της διακίνησης των εμπορευμάτων.
 - ❖ Συνακόλουθα η χρηματοδότηση των κρατικών σιδηροδρομικών οργανισμών από τον κρατικό προϋπολογισμό, παρέχει χρηματοοικονομική σταθερότητα στο μέσο που διευκολύνει την αναπτυξιακή λειτουργία του.
 - ❖ Η σταθερότητα του χαρακτήρα της απασχόλησης στους κρατικούς σιδηρόδρομους μπορεί να λειτουργήσει ως θεμέλιο για την ύπαρξη τεχνογνωσίας και πολύχρονης εμπειρίας εκ μέρους των διοικητικών υπαλλήλων και των άλλων εργαζομένων. Συνεπώς η μακροχρόνια πείρα μπορεί να αναπτυχθεί ως μέσο αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων.
 - ❖ Τέλος το γεγονός ότι η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων διέρχεται μέσα από το δικό της δίκτυο ενώ χαρακτηρίζεται από ανθεκτικότητα μειώνει σημαντικά την πιθανότητα εμφάνισης τυχαίων προβλημάτων, όπως είναι τα προβλήματα του δικτύου, οι καιρικές καταστροφές και η εξάρτηση από άλλα δίκτυα. Το γεγονός αυτό δίνει προβάδισμα στην επιλογή του τρένου για μεταφορά εύθραυστων εμπορευμάτων.

Αδύνατα Σημεία.

- ❖ Η αδυναμία σύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου με όλες τις εστίες αποθήκευσης, διανομής και πώλησης των εμπορευμάτων συνιστά το βασικό μειονέκτημα του μέσου. Ως αποτέλεσμα προσαρμόζονται τα δίκτυα διανομής στις μεταφορές και όχι το αντίστροφο. Βασική συνέπεια του παραπάνω στοιχείου είναι η απουσία εξυπηρέτησης όλων των πελατών και η ύπαρξη πρόσθετων κοστών για όσους επιλέγουν το τρένο.

- ❖ Η εξάρτηση του από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην παραπάνω περίπτωση καθώς οι σιδηροδρομικοί σταθμοί συνδέονται κατά κανόνα με τους αστικούς και τους αγροτικούς οικισμούς με οδικά δίκτυα. Ο πελάτης υποχρεούται σε αυτή την περίπτωση να επιλέξει μια συνδυαστική μεταφορική υπηρεσία, η τιμή της οποίας διαμορφώνεται και από την τιμή της οδικής μεταφοράς.
- ❖ Το υψηλό κόστος κατασκευής και συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου.
- ❖ Η εξάρτηση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών δρομολογίων από τα επιβατικά σιδηροδρομικά δρομολόγια. Η εξάρτηση αυτή είναι ισχυρότερη στην περίπτωση των χωρών που το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν αποτελείται από διπλές γραμμές. Υπό αυτά τα δεδομένα εμφανίζονται σημαντικές υστερήσεις στην αποστολή και στην παράδοση των προϊόντων.
- ❖ Ο κρατικός χαρακτήρας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών μπορεί να λειτουργήσει ως ανασταλτικός παράγοντας στην αποτελεσματικότητά τους. Καθώς απουσιάζουν τα κίνητρα από τους εργαζομένους και οι bonus αμοιβές είναι πιθανή η εμφάνιση μειωμένης αποδοτικότητας τους. Το γεγονός αυτό πλήττει την ανταγωνιστικότητα του οργανισμού καθώς οι πελάτες δεν εμφανίζονται ικανοποιημένοι από τις υφιστάμενες υπηρεσίες.
- ❖ Τέλος η χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό και η ανάθεση των διοικητικών καθηκόντων σε φίλα προσκείμενα στη γενική κυβέρνηση διοικητικά πρόσωπα μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ανάπτυξη της υπηρεσίας. Ο σιδηροδρομικός οργανισμός αντιμετωπίζει την κρατική γραφειοκρατία. Υπό το ίδιο πρίσμα μπορούν να εμφανιστούν φαινόμενα αποσύνθεσης που λαμβάνουν τη μορφή υπέρμετρων απαιτήσεων των εργαζομένων.

Ευκαιρίες.

- ❖ Η ισχυροποίηση της θέσης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της ζήτησης τους³². Ο σιδηρόδρομος υπάρχει

³² Στην προσπάθεια της να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της, η μονοπωλιακή επιχείρηση, έχει δύο επιλογές. Μπορεί, είτε να επιλέξει σε ποια τιμή θα πουλάει το προϊόν της, και να αφήσει την αγορά να επιλέξει την ζητούμενη ποσότητα, είτε να επιλέξει εκ των προτέρων το επίπεδο της

- όπου απουσιάζει η συνεκτικότητα του οδικού δικτύου καθώς και η δυνατότητα εύκολης και άμεσης δημιουργίας του. Ωστόσο σε αυτές τις περιπτώσεις η πολιτική της σιδηροδρομικής μεταφοράς οφείλει να δώσει βαρύτητα στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών σε συνδυασμό με τη μείωση του κόστους.
- ❖ Η ύπαρξη μονιμότητας για τους υπαλλήλους μπορεί να συνδυαστεί με το καθεστώς εκπαίδευσης και αξιολόγησης τους. Αυτό θα έχει ως συνέπεια την επιλογή του κατάλληλου προσωπικού στις θέσεις όπου μπορεί να αποδώσει περισσότερο.
 - ❖ Η εντατικοποίηση της προσπάθειας για αποτελεσματικότητα της κρατικής χρηματοδότησης που λαμβάνουν οι σιδηρόδρομοι. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι σχέσεις του κόστους οφέλους και της αποτελεσματικότητας των δαπανών.³³
 - ❖ Η ανάπτυξη υπηρεσιών after sales με σκοπό τον ανταγωνισμό των υποκατάστατων προϊόντων. Ειδικότερα με σκοπό να αντιμετωπίσει η σιδηροδρομική υπηρεσία εμπορευμάτων τον ανταγωνισμό της οδικής μεταφοράς, μπορεί να χρησιμοποιήσει οχήματα του οργανισμού με σκοπό τα εμπορεύματα να παραδίδονται στις τελικές εστίες πώλησης, διανομής και αποθήκευσης τους με ευθύνη του οργανισμού δωρεάν ή με χαμηλό αντίτιμο.

Απειλές.

- ❖ Η έλλειψη ανταγωνισμού στις περιπτώσεις που τα οδικά δίκτυα κρίνονται αναποτελεσματικά μπορεί να οδηγήσει σε επιχειρηματική νωθρότητα. Το ενδεχόμενο αυτό ισχυροποιείται στις περιπτώσεις των κρατικών σιδηροδρόμων όπου απουσιάζει το κίνητρο αύξησης της αποδοτικότητας του οργανισμού.

πωλούμενης ποσότητας, αφήνοντας την λειτουργία της αγοράς να ορίσει την τιμή ισορροπίας (Κιόχος & Παπανικολάου, 2005:324-327)

³³ Η ανάλυση του κόστους οφέλους στηρίζεται στη θεωρία μεγιστοποίησης της κοινωνικής ευημερίας καθώς αντικείμενο της είναι η επίλυση των προβλημάτων που ανακύπτουν από τη διαδικασία επιλογής των δημοσίων δαπανών. Η ανάλυση της αποτελεσματικότητας της δαπάνης στηρίζεται στον στόχο που πρέπει να επιτευχθεί και το ζητούμενο είναι η επίτευξη αυτού του στόχου με βάση το χαμηλότερο δυνατό κοινωνικό κόστους (Γεωργακόπουλος, 1997:256-257)

- ❖ Ο έντονος ανταγωνισμός του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να μετατρέψει τη σιδηροδρομική υπηρεσία σε συμπληρωματικό αγαθό εξαρτώμενο από το βασικό αγαθό (οδική μεταφορά). Σε αυτή την περίπτωση η τιμολόγηση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας θα εξαρτάται σημαντικά και θα ακολουθεί την τιμολόγηση της αντίστοιχης οδικής.

Εξωτερικό Περιβάλλον.

Δυνατά Σημεία.

- ❖ Και στην περίπτωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς η ύπαρξη πολιτικού ενδιαφέροντος είναι έντονη με αποκορύφωμα την κοινοτική πολιτική για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.
- ❖ Η σχέση του σιδηρόδρομου με το κοινωνικό σύνολο λόγω της σταθερής ζήτησης επιβατικών υπηρεσιών μπορεί να λειτουργήσει ως αντισταθμιστικό όφελος για τη ζήτηση εμπορευματικών υπηρεσιών.
- ❖ Παρόμοια είναι η θέση της σιδηροδρομικής μεταφοράς στην ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας των προϊόντων. Η γνώση της συνεισφοράς του σιδηρόδρομου στην αποτελεσματική λειτουργία του οικονομικού κυκλώματος κατέχει σημαντική θέση στον επιχειρηματικό κόσμο, γεγονός που αναβαθμίζει τη διαπραγματευτική θέση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και διατηρεί τη ζήτηση των υπηρεσιών τους.
- ❖ Η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να οδηγήσει σε αναβάθμιση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου, και συνεπώς σε μείωση του χρόνου παράδοσης και διανομής.
- ❖ Η ύπαρξη σιδηροδρομικών σταθμών στους αστικούς οικισμούς τονίζει την οικονομική γεωγραφική τους θέση και τους μετατρέπει σε κόμβους διανομής και διακίνησης των εμπορευμάτων. Ως αποτέλεσμα δημιουργούνται πολλαπλές θετικές επιδράσεις στη ζήτηση σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Αδύνατα Σημεία.

- ❖ Η εξάρτηση της επενδυτικής δραστηριότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών από τον κρατικό παράγοντα μπορεί να οδηγήσει σε λανθασμένες αποφάσεις που

δεν οδηγούν στην αποτελεσματική λειτουργία του οργανισμού. Αντίστοιχα στους σιδηρόδρομους που έχουν ιδιωτικοποιηθεί η επενδυτική δραστηριότητα εξαρτάται σημαντικά από το υφιστάμενο επενδυτικό κλίμα.

- ❖ Η εξάρτηση από τις τιμές του πετρελαίου καθώς και από τα υλικά κατασκευής των σιδηροδρομικών δικτύου είναι μεγάλη καθώς επηρεάζουν σημαντικά το κόστος λειτουργίας των οργανισμών.
- ❖ Η μεγάλη ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων θέτει συχνά σε κίνδυνο την προοπτική των ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Ευκαιρίες.

- ❖ Η διαδικασία της διακρατικής μεταφοράς εμπορευμάτων παρέχει τη δυνατότητα στα κράτη να αναπτύξουν πολιτικές που θα ενισχύσουν την ανταγωνιστική θέση του σιδηρόδρομου.
- ❖ Η σύμπραξη ιδιωτικού και δημόσιου τομέα στη λειτουργία του σιδηρόδρομου μπορεί να συνδυάσει τα θετικά στοιχεία των δύο πεδίων (δημόσιου και ιδιωτικού) και να περιορίσει τα αρνητικά στοιχεία.
- ❖ Οι σιδηροδρομικοί οργανισμοί μπορούν να επιδοθούν σε δράσεις εταιρικής κοινωνικής ευθύνης ώστε να ενισχύσουν την κοινωνική προσωπικότητα τους στα περιβάλλοντα δραστηριοποίησης τους.

Απειλές.

- ❖ Η τρέχουσα οικονομική κρίση μειώνει την κατανάλωση της μεσαίας τάξης με αποτέλεσμα τη μείωση των παραγγελιών και συνακόλουθα την πτώση της εφοδιαστικής διαδικασίας των προϊόντων.
- ❖ Ο μονοπωλιακός χαρακτήρας του κλάδου σε ορισμένες περιπτώσεις που δεν εφαρμόζεται ευέλικτη τιμολόγηση και ποιοτική παροχή υπηρεσιών μπορεί να προκαλέσει αντιδράσεις στο κοινωνικό σύνολο και να εγερθούν αιτήματα αναβάθμισης του υφισταμένου οδικού δικτύου.

- ❖ Η ύπαρξη χρεοκοπημένων δημόσιων σιδηροδρομικών οργανισμών μπορεί να οδηγήσει στην ιδιωτικοποίηση τους με αποτέλεσμα την αδυναμία εξυπηρέτησης μέρους του καταναλωτικού και του εμπορικού κοινού.

5.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Αντικείμενο της παρούσας ενότητας είναι η αποτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Η ενότητα έχει ως σκοπό να μελετηθεί ποιο από τα δύο μέσα μεταφοράς των εμπορευμάτων είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον.

5.2.1 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών

Οι οδικές μεταφορές συμβάλλουν κατά 22% στην παγκόσμια παραγωγή εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ενώ συνιστούν το 3% της επιβάρυνσης του πλανήτη όταν συνυπολογίζεται και η φυσική παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα (Χόνδρος, 2000:3). Μέσα από περιβαλλοντικά προγράμματα προκρίνονται διαδικασίες που επιδιώκουν τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης του αυτοκινήτου. Τα ποσοστά που τίθενται ως στόχοι διαφέρουν κατά γεωγραφική περιοχή.³⁴ Στην περίπτωση των οδικών εμπορευμάτων το κρίσιμο στοιχείο είναι ότι μεταφέρονται εμπορεύματα που είναι επικίνδυνα προς το περιβάλλον.

Υπό αυτή τη διάσταση έχουν αναπτυχθεί προσπάθειες με την παρέμβαση των κρατικών και των κοινοτικών φορέων για τη μείωση των εκπομπών ρύπων των οδικών μεταφορών. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα είναι το πρόγραμμα Marco Polo II της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καθώς οι οδικές μεταφορές εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τα ορυκτά καύσιμα, τα οποία συντελούν στην παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα το πρόγραμμα Marco Polo II στοχεύει στη μείωση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων με στόχο άλλους τρόπους μεταφορών οι οποίοι είναι φιλικότεροι προς το περιβάλλον.

³⁴ Ως παράδειγμα αναφέρεται η Ευρωπαϊκή Ένωση που ο στόχος που έχει τεθεί για το 2010, με τιμές βάσης τις εκπομπές του 1990 κινείται στο 7%-8%.

Το βασικό πρόβλημα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι η διασπορά τους. Πιο συγκεκριμένα τα εμπορεύματα μεταφέρονται με μεγάλο αριθμό οχημάτων τα οποία ρυπαίνουν το περιβάλλον. Τα μεγάλα επίπεδα της διασποράς των εμπορευμάτων οφείλονται αφενός στις πολλές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο και στον συνακόλουθο ανταγωνισμό και αφετέρου στη γεωγραφική διασπορά των εστιών πώλησης, διανομής και αποθήκευσης των εμπορευμάτων. Επιπροσθέτως υπάρχει και η διασπορά των οδικών δικτύων που αναπτύσσονται ταχύρρυθμα με αποτέλεσμα την επέκταση των αγορών. Τα τρία στοιχεία διασποράς (οδικό δίκτυο, επιχειρήσεις, αγορές) οδηγούν σε αντιφατικά αποτελέσματα διότι ενώ αυξάνεται η οικονομική δραστηριότητα και δημιουργούνται εισοδήματα, ταυτόχρονα ρυπαίνεται το περιβάλλον και διακυβεύεται μακροχρόνια και μεσοπρόθεσμα η αποτελεσματικότητα της εμπορευματικής μεταφοράς.

5.2.2 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις των Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών

Τα παραπάνω προβλήματα δεν υπάρχουν στη διαδικασία της σιδηροδρομικής μεταφοράς και ειδικότερα στη διαδικασία της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Το τρένο έχει τη μικρότερη συνεισφορά στη ρύπανση του περιβάλλοντος καθώς λόγω του όγκου του μπορεί να μεταφέρει περισσότερο φορτίο, να καίει λιγότερα καύσιμα και να εκπέμπει χαμηλότερο ποσοστό ρύπων διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα (www.epr.gr/release/128017). Συνεπώς το τρένο είναι το φιλικότερο μέσο μεταφοράς όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος (www.minenvgr/1/12/123/12309/g1230906:2009)

Το γεγονός αυτό εκτός από τον μεγάλο όγκο του τρένου, οφείλεται στη μικρότερη διασπορά του σιδηροδρομικού δικτύου, που σημαίνει μικρότερο αριθμό δρομολογίων. Επίσης το γεγονός ότι η πλειονότητα των σιδηροδρομικών εταιριών λειτουργούν υπό την ευθύνη και την αρμοδιότητα κρατικών φορέων έχει ως συνέπεια αφενός την ύπαρξη δεδομένου αριθμού δρομολογίων και αφετέρου τη δυνατότητα άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής εκ μέρους της κεντρικής διοίκησης. Ο σιδηρόδρομος λειτουργεί ως οικονομικότερο μέσο μεταφοράς τόσο αναφορικά με την

προστασία του περιβάλλοντος όσο και αναφορικά με το κόστος μεταφοράς και διακίνησης.

Στην περίπτωση του σιδηροδρόμου, η διαδικασία της εμπορευματικής μεταφοράς δεν μπορεί να εμφανίσει υψηλή συσχέτιση με την ανάπτυξη των αγορών. Ωστόσο διατηρείται μια σχετική ισορροπία ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αποτελεσματική λειτουργία των αγορών. Όμως το κυρίαρχο στοιχείο για τους πελάτες της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η συνεκτικότητα του δικτύου και όχι πάντοτε οι εγγυήσεις του για προστασία του περιβάλλοντος.

5.3 ΣΥΝΟΨΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η σύνοψη της συγκριτικής ανάλυσης της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς των εμπορευμάτων βασίζεται στα στοιχεία της ανάλυσης SWOT και στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ανάπτυξη ως κλάδος καθώς εξυπηρετούν μια μεγαλύτερη αγορά. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναπτύσσουν ευκολότερα δραστηριοποίηση καθώς η συνεκτικότητα των οδικών δικτύων κινείται σε υψηλά επίπεδα. Όντας ένα αναπτυσσόμενο πεδίο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και κάνοντας συστηματική χρήση των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές συνιστούν ένα βασικό στοιχείο της λειτουργίας της διανομής. Καθώς προσαρμόζονται στις ανάγκες των καταναλωτών αναφορικά με τον τόπο και τον χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων οι οδικές μεταφορές απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων συνιστούν το βασικό ανταγωνιστικό προϊόν των οδικών μεταφορών. Πρόκειται για ένα είδος μεταφοράς που αναπτύσσεται σε σαφώς πιο μεμονωμένο δίκτυο το οποίο εμφανίζει μικρότερη χωροθετική διασπορά. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές λειτουργούν κατά κανόνα με την ευθύνη και την αρμοδιότητα του κρατικού φορέα. Η δραστηριοποίηση του κλάδου κινείται σε χαμηλά επίπεδα, λόγω και της χαμηλής συνεκτικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Το ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι παρατηρείται μια αντίστροφη σχέση ανάμεσα στην ανάπτυξη της αγοράς και της δραστηριοποίησης του κλάδου και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ο σιδηρόδρομος ρυπαίνει πολύ λιγότερο το περιβάλλον σε σχέση με το αυτοκίνητο. Η οδική μεταφορά εμπορευμάτων εκτός από τη συχνότερη χρήση και το μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων εμφανίζει υψηλότερη διασπορά των οδικών δικτύων καθώς και υψηλότερη διασπορά των εστιών κατανάλωσης, διανομής και αποθήκευσης που ικανοποιεί. Αντιθέτως οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές λειτουργούν με τον όρο ότι ο πελάτης οφείλει να παραλάβει τα εμπορεύματα από τις εστίες διακίνησης, που είναι οι σιδηροδρομικοί σταθμοί.

5.4 CASE STUDY

Μέχρι την δεκαετία του 1960 οι σιδηροδρομικές μεταφορές επικρατούσαν των οδικών μεταφορών στις μεγάλες αποστάσεις. Έκτοτε οι μεγάλες βελτιώσεις στην υποδομή των οδικών δικτύων, η αύξηση του διεθνούς εμπορίου και η άρση των περιορισμών στην μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς απέδειξε ότι η οδική μεταφορά θα μπορούσε να ανταγωνιστεί την σιδηροδρομική και σε μεγάλες αποστάσεις. Ωστόσο και τα δύο χερσαία μέσα μεταφοράς παίζουν σημαντικό ρόλο καθώς καθένα έχει πλεονεκτήματα που το καθιστούν πιο κατάλληλο και πιο οικονομικό σε συγκεκριμένες μεταφορές. Για παράδειγμα η ευελιξία των φορτηγών αυτ/των για παραδόσεις εντός των αστικών κέντρων υπερέχει του σιδηροδρόμου αλλά από την άλλη οι οικονομίες κλίμακας του τραίνου για την μεταφορά φορτίων σε μακρινές αποστάσεις και για συγκεκριμένους τύπους φορτίων όπως χύδην φορτία καθιστούν το τραίνο πιο ελκυστικό για τους χρήστες.

Σε ορισμένες περιπτώσεις τα δύο μέσα μεταφοράς λειτουργούν σαν υποκατάστατα και άλλες φορές σαν συμπληρωματικά ως μέρος ολοκληρωμένων υπηρεσιών logistics. Η Intermodal μεταφορά απαιτεί τον συνδυασμό των δύο μέσων με το φορτηγό αυτ/το να πραγματοποιεί την παραλαβή και την παράδοση του φορτίου ενώ το τραίνο να εκτελεί την μεγαλύτερη απόσταση της μεταφοράς ανάμεσα σε δύο τερματικούς σταθμούς. Ωστόσο αυτή η συνδυασμένη μεταφορά είναι πιθανό να αντικατασταθεί πλήρως από το φορτηγό αυτ/το. Επίσης η φύση του μεταφερόμενου

φορτίου είναι ένας παράγοντας που μπορεί να φέρει ανταγωνισμό μεταξύ των δύο μέσων.

Η επιλογή του μέσου μεταφοράς επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά του μεταφερόμενου φορτίου όπως ο όγκος, το βάρος, πόσο ευαίσθητο / εύθραυστο μπορεί να είναι καθώς επίσης και κατά πόσο είναι ευάλωτο σε εξωγενείς παράγοντες. Γενικά τα φορτία διαχωρίζονται σε χύδην (bulk) και συσκευασμένα (non bulk). Τα χύδην φορτία στερεά ή υγρά είναι τα φορτία που είναι ομοιογενή, μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες ασυσκευάστα και συνήθως φορτώνονται με αντλίες στα μέσα μεταφοράς. Τέτοια φορτία είναι σιδηρομετάλλευμα, δομικά υλικά όπως η άμμος, χαλίκι ή τρόφιμα όπως χύδην γάλα, αλεύρι, ζάχαρη κτλ. Γενικά είναι φορτία μεγάλου όγκου αλλά χαμηλής αξίας. Τα μοναδοποιημένα φορτία μπορεί να είναι container ή συσκευασμένα σε παλέτες ή κιβώτια. Έχουν υψηλή αξία και το ποσοστό ευαισθησίας ποικίλει ανάλογα με το είδος

Τα χύδην φορτία εξυπηρετούνται κυρίως από τον σιδηρόδρομο με την οδική μεταφορά να κατέχει μόνο ένα μικρό ποσοστό που περιορίζεται σε μεταφορές μικρών αποστάσεων. Σε αυτά τα φορτία η σύμπραξη των εταιρειών που διαχειρίζονται τον σιδηροδρομικό εξοπλισμό με μεγάλες βιομηχανίες παραγωγής καθιστούν την χρήση του αυτ/του κοστοβόρα και μη αποτελεσματική και περιορίζεται μόνο στις περιοχές που δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τα μοναδοποιημένα φορτία στα αστικά κέντρα εξυπηρετούνται σιδηροδρομικώς μόνο όταν υπάρχει σύνδεση του δικτύου με τα λιμάνια. Σε διαφορετική περίπτωση η οδική μεταφορά φαντάζει ως η μόνη αξιόπιστη λύση και οικονομική λύση. Επιπλέον τα μοναδοποιημένα φορτία όταν διακινούνται σε μορφή LTL εξυπηρετούνται από διαμεταφορείς που διαθέτουν αποθήκες και οργανωμένα δίκτυα διανομής εμπορευμάτων. Εξαιτίας των μικρών αποστάσεων η διακίνηση των φορτίων περιλαμβάνει αποκλειστικά την οδική μεταφορά. Στα αστικά κέντρα το μερίδιο του σιδηροδρόμου είναι σχεδόν αμελητέο. Ωστόσο οι κυβερνητικές αρχές σε συνεργασία με

τις λιμενικές αρχές επιδιώκουν να αυξηθεί η χρήση του σιδηροδρόμου σε κεντρικά λιμάνια με σκοπό την αποσυμφόρηση του είδη επιβαρημένου οδικού δικτύου.

Η επιλογή μεταξύ των δύο μέσω μεταφοράς είναι μια διαδικασία που πρέπει να λάβει υπόψιν τον παράγοντα κόστος καθώς και ένα πλήθος παραγόντων που καθορίζουν την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Οι απαιτήσεις των χρηστών και το είδος του φορτίου επηρεάζουν την απόφαση αν η βαρύτητα θα δοθεί στο κόστος ή στην ποιότητα. Υψηλής αξίας και ευαίσθητα φορτία τείνουν να δίνουν βαρύτητα στον χρόνο παράδοσης και λιγότερο στο κόστος. Στα μοναδοποιημένα φορτία μετράει περισσότερο η παροχή υπηρεσίας door to door. Όταν η αποστολής τους γίνεται σιδηροδρομικώς η υπηρεσία door to door περιλαμβάνει πολλές μεταφορτώσεις που επιβαρύνουν το συνολικό κόστος αλλά και το transit time.

Όσον αφορά την λειτουργία των δύο μέσω η οδική μεταφορά έχει χαμηλότερα κόστη για μικρού όγκου φορτίου σε μικρές αποστάσεις. Το μέσο κόστος ανά χιλιόμετρο οδικής μεταφοράς είναι λίγο πολύ σταθερό σε σχέση με τη διανυόμενη απόσταση. Αντίθετα η σιδηροδρομική μεταφορά έχει χαμηλότερα κόστη σε ότι αφορά φορτία μεγάλου όγκου σε μεγάλες αποστάσεις τα κόστη παραλαβής / παράδοσης και μεταφόρτωσης στους τερματικούς σταθμούς αυξάνουν το συνολικό κόστος μεταφοράς για υπηρεσίες door to door ειδικότερα σε μικρές αποστάσεις. Συνεπώς το μέσο κόστος μεταφοράς μειώνεται όταν αυξάνεται ο όγκος και η απόσταση του μεταφερόμενου φορτίου και γίνεται ανταγωνιστικό σε αποστάσεις άνω των 1000 χιλιομέτρων. Ωστόσο η δυνατότητα του φορτηγού αυτ/του να εκτελέσει απ'ευθείας μεταφορά door to door το κάνει πιο γρήγορο και πιο ελκυστικό σε σχέση με τον σιδηρόδρομο καθώς ο μέσος όρος στο transit time είναι περίπου 20% μικρότερος

Η αγορά της οδικής μεταφοράς χαρακτηρίζεται από την διασπορά στην κατοχή των μεταφορικών μέσων. Με εξαίρεση λίγων μεγάλων μεταφορικών εταιρειών που κατέχουν μεγάλο αριθμό αυτ/των οι περισσότεροι ιδιοκτήτες έχουν 1-3 αυτ/τα. Το γεγονός αυτό κάνει την αγορά ιδιαίτερα ανταγωνιστική.

Αντίθετα ο κλάδος της σιδηροδρομικής μεταφοράς αποτελείται από λίγες και μεγάλες εταιρείες που κατέχουν ή διαχειρίζονται την υποδομή, τον εξοπλισμό και τα μεταφορικά μέσα. Οι εταιρείες αυτές είναι εντάσεως κεφαλαίου και παρέχουν υπηρεσίες Intermodal προκειμένου να ανταγωνιστούν τους ιδιοκτήτες των φορτηγών αυτ/των.

Παρά των διαφορών που υπάρχουν στην διάρθρωση των δύο αγορών η ανάπτυξη τους θα εξαρτηθεί από το γενικότερο οικονομικό κλίμα αλλά και από τα λειτουργικά κόστη, την αξιοπιστία και την διαθεσιμότητα των δύο μέσων. Οι επενδύσεις στον σιδηρόδρομο θα αυξήσει την αξιοπιστία του καθώς θα αυξηθεί η ταχύτητα των συρμών μειώνοντας έτσι το Transit time. Επίσης θα μειωθούν και τα κόστη συντήρησης του δικτύου. Από την άλλη μεριά επενδύσεις στην υποδομή του οδικού δικτύου, βελτιώσεις στο οδόστρωμα και επενδύσεις σε πιο αποδοτικούς κινητήρες που λειτουργούν με εναλλακτικές μορφές ενέργειας θα δώσουν την ευκαιρία στους ιδιοκτήτες φορτηγών να μετριάσουν τα αποτελέσματα από τη αύξηση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου.

Κλείνοντας θα λέγαμε ότι στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει μικρός ανταγωνισμός μεταξύ οδικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς. Γενικά ο σιδηρόδρομος είναι πιο αποτελεσματικός και αποδοτικός σε ότι αφορά χύδην φορτία που μεταφέρονται σε μεγάλες αποστάσεις αλλά οι δυνατότητες του περιορίζονται από τους λίγους τερματικούς σταθμούς. Αντίθετα η οδική μεταφορά ενδείκνυται περισσότερο για μικρότερα μοναδοποιημένα φορτία με πολλά σημεία παράδοσης. Η οικονομική δραστηριότητα και η παγκόσμια ζήτηση εμπορευμάτων θα καθορίσει την ανάπτυξη των δύο μέσων. Οι επενδύσεις σε υποδομές θα αυξήσουν την αποτελεσματικότητα και θα καθορίσουν την μελλοντική ζήτηση για το κάθε μέσω μεταφοράς. Παρόλα αυτά ο συνδυασμός των μέσω μεταφοράς θα αποτελεί την πιο αποδοτική και αποτελεσματική λύση για τους χρήστες.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στο πέμπτο της εργασίας επιχειρήθηκε η ανάλυση SWOT και η διερεύνηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Το ενδιαφέρον στοιχείο που προέκυψε εδράζεται στο γεγονός ότι η ανάπτυξη της αγοράς των οδικών μεταφορών, που είναι μεγαλύτερη από εκείνη των σιδηροδρομικών μεταφορών συσχετίζεται αρνητικά με την προστασία του περιβάλλοντος. Οι σιδηρόδρομοι προκαλούν λιγότερες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Τα δύο αγαθά λειτουργούν κατά κανόνα ως υποκατάστατα με αποτέλεσμα οι εξελίξεις στην αγορά του ενός να επηρεάζουν τους όρους λειτουργίας στην αγορά του άλλου. Στο επόμενο κεφάλαιο παρατίθενται ορισμένες προτάσεις για τη βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης στους δύο κλάδους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας θα επιχειρηθεί η παράθεση ορισμένων προτάσεων με σκοπό την αναβάθμιση της λειτουργίας των αγορών οδικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η συνοπτική παράθεση προτάσεων αναβάθμισης του τρόπου λειτουργίας των αγορών σιδηροδρομικής και οδικής εμπορευματικής μεταφοράς. Βασικό στοιχείο της αναβάθμισης των δύο αγορών είναι αν λειτουργούν ως υποκατάστατα ή ως συμπληρωματικά αγαθά. Στην πρώτη περίπτωση η προοπτικές λειτουργίες της μίας αγοράς αποκλείουν τις προοπτικές λειτουργίας της άλλης αγοράς. Στη δεύτερη περίπτωση η ανάπτυξη των δύο αγορών μπορεί να λάβει χώρα μέσα στο ίδιο πλαίσιο.

Το τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας επιμερίζεται σε δύο ενότητες. Στην πρώτη ενότητα παρατίθενται προτάσεις αναβάθμισης της σιδηροδρομικής και της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς υπό την υπόθεση ότι οι δύο τρόποι μεταφοράς λειτουργούν ως υποκατάστατα αγαθά. Στη δεύτερη ενότητα αντίστοιχες προτάσεις παρατίθενται υπό την υπόθεση ότι οι δύο τρόποι μεταφοράς μπορούν να λειτουργήσουν ως

συμπληρωματικά αγαθά. Ο λόγος της διαφοροποιημένης αυτής διάκρισης έγκειται στο αξίωμα ότι η ισορροπία σε μια αγορά προκύπτει ως απόρροια της λειτουργίας των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης.

6.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΤΑΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΑ ΑΓΑΘΑ

Δύο αγαθά θεωρούνται υποκατάστατα όταν ικανοποιούν την ίδια ανάγκη, όταν δηλαδή μπορεί το ένα να καταναλωθεί υπό τον ίδιο τρόπο χρήσης και ο καταναλωτής να ικανοποιηθεί (Λιανός κ συν (1998, Κιόχος & Παπανικολάου, 2005). Η χρήση του ενός αγαθού αποκλείει τη δυνατότητα χρήσης του άλλου αγαθού. Τα υποκατάστατα αγαθά ανταγωνίζονται μεταξύ τους με σκοπό την κατάκτηση μέρους του εισοδήματος του καταναλωτή. Καθώς υπάρχει η ένταση για την ικανοποίηση της ανάγκης ο καταναλωτής επιζητά εκείνο το αγαθό που θα του μεγιστοποιήσει τη χρησιμότητα.

Όταν η οδική και η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων θεωρούνται υποκατάστατα είναι αυτονόητο ότι η διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας των επιχειρήσεων επιλέγει μία από τις δύο λύσεις. Συνεπώς οι προτάσεις για την αναβάθμιση των δύο μορφών εμπορευματικής μεταφοράς δεν μπορούν παρά να έχουν ανταγωνιστικό χαρακτήρα. Οι προτάσεις αναβάθμισης των δύο αγορών όταν λειτουργούν ως υποκατάστατα παρατίθενται παρακάτω:

6.1.1 Οδική Μεταφορά Εμπορευμάτων

- Ανάληψη Πρωτοβουλιών για μακροχρόνια συνεργασία των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, συγχωνεύσεις ή οργάνωση σε μεγάλες επιχειρήσεις. Ουσιαστικά η πρόταση αυτή αποσκοπεί στην αύξηση των ωφελειών από τις οικονομίες κλίμακας και στον περιορισμό των νεκρών χιλιομέτρων των φορτηγών αυτ/των. Η επιχειρηματική αυτή κίνηση μπορεί να λάβει χώρα με παροχή κινήτρων προς τους ιδιοκτήτες φορτηγών αυτ/των. Το αποτέλεσμα που θα επέλθει είναι η

ταχύτερη αποστολή και παράδοση των προϊόντων και συνεπώς η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πελάτες.

- Ανάλυση πρωτοβουλιών για συνεργασία των επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών με εταιρίες πώλησης καυσίμων, και εταιρίες μηχανολογικού εξοπλισμού ώστε να μειώνεται σημαντικά το λειτουργικό κόστος τους. Ως αποτέλεσμα θα καταστεί δυνατή η μείωση της τιμής του αγαθού των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και συνεπώς θα αυξηθεί η ζητούμενη ποσότητα του με αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης του βασικού ανταγωνιστικού αγαθού του, δηλαδή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

6.1.2 Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων

- Προσπάθεια για προώθηση των after sales service, δηλαδή για παράδοση του εμπορεύματος στην εστία πώλησης, αποθήκευσης ή διανομής του προϊόντος με ευθύνη της σιδηροδρομικής υπηρεσίας. Με την πρωτοβουλία αυτή η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων θα μπορεί να περιορίσει το βασικό μειονέκτημα της, που είναι η μικρή σχετικά διασπορά του δικτύου της στους αστικούς και στους αγροτικούς οικισμούς και να ανταγωνιστεί με περισσότερη επάρκεια το υποκατάστατο αγαθό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Παροχή συνδυαστικών και εκπαιδευτικών πολιτικών τιμολόγησης με σκοπό την προσέλκυση μόνιμων πελατών και αύξησης του αριθμού των υπαρχόντων. Οι συνδυαστικές πολιτικές τιμολόγησης μπορούν να περιλαμβάνουν εκπτώσεις καθώς και μείωση των τιμών για αποστολή εμπορευμάτων σε περιπτώσεις μακρινών τόπων προορισμού. Η χρέωση μπορεί να αναπτυχθεί ανάλογα με την απόσταση και να μειώνεται στην περίπτωση των εκτεταμένων χρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών. Το μέτρο αυτό σε συνδυασμό με την παραπάνω πρόταση θα επιχειρήσει να αυξήσει τη ζητούμενη ποσότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και να μειώσει τη ζήτηση των ανταγωνιστικών οδικών.

6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΤΑΝ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΑΓΑΘΑ

Δύο αγαθά θεωρούνται συμπληρωματικά όταν η κατανάλωση του ενός προϋποθέτει την κατανάλωση του άλλου αγαθού (Χαχολιάδης, 1990, Λιανός κ συν 1998). Η χρήση του ενός αγαθού επιφέρει τη χρήση του άλλου αγαθού. Η χρήση των συμπληρωματικών αγαθών μπορεί να έχει ταυτόχρονο ή συνακόλουθο χαρακτήρα. Στην πρώτη περίπτωση τα συμπληρωματικά αγαθά καταναλώνονται στην ίδια χρονική στιγμή ενώ στην περίπτωση της συνακόλουθης χρήσης η κατανάλωση του ενός έπεται της κατανάλωσης του άλλου. Τα συμπληρωματικά αγαθά δεν ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την άντληση μεριδίων του εισοδήματος του καταναλωτή. Οι οδικές και οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές όταν λειτουργούν ως συμπληρωματικά αγαθά καταναλώνονται συνακόλουθα. Οι προτάσεις αναβάθμισης των δύο αγορών όταν λειτουργούν ως συμπληρωματικά παρατίθενται παρακάτω.

- Προσαρμογή των δρομολογίων της οδικής και της σιδηροδρομικής μεταφοράς των εμπορευμάτων ώστε να είναι εφικτή η παράδοση των αγαθών στις εστίες πώλησης, διανομής και αποθήκευσης τα απαιτούμενα χρονικά διαστήματα με σκοπό την εξυπηρέτηση εμπόρων και καταναλωτών.
- Υπογραφή συμφωνιών αναφορικά με την παροχή εγγυήσεων για την ασφαλή και την έγκαιρη αποστολή και παράδοση των εμπορευμάτων. Οι συμφωνίες θα βασίζονται στην υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία για τη διαδικασία ανάπτυξης των σιδηροδρομικών και των εμπορευματικών μεταφορών και θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα εθνικά δίκαια με βάση την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας.
- Μελέτη για επιμέρους συνεργασίες αναφορικά με την αποτελεσματικότητα και τη λειτουργικότητα της ανάπτυξης εφοδιαστικής αλυσίδας που περιλαμβάνει τη χρήση και των δύο μέσων. Οι μελέτες μπορούν να βασιστούν στα υφιστάμενα δίκτυα διανομής, οδικά και σιδηροδρομικά, στη βιωσιμότητα τους και στην αποτελεσματικότητα της λειτουργίας τους. Βασικό στοιχείο εδώ είναι η ανάπτυξη

μιας ενιαίας αγοράς που θα θεμελιώνει τη λειτουργία της στην παράλληλη χρήση οδικών και σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

- Κατανομή των επιμέρους μεριδίων αγοράς με τέτοιο τρόπο ώστε να χαρακτηρίζεται από ευρυθμία η λειτουργία του νέου υπέρ-κλάδου καθώς και να προφέρονται στους καταναλωτές οι απαιτούμενες σύγχρονες υπηρεσίες.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Στο τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας παρατέθηκαν ορισμένες προτάσεις με σκοπό την αναβάθμιση της λειτουργίας των αγορών σιδηροδρομικής και οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Η παράθεση των προτάσεων ταξινομήθηκε σε δύο πεδία. Στο πρώτο τα αγαθά της σιδηροδρομικής και της εμπορευματικής μεταφοράς θεωρήθηκαν υποκατάστατα ενώ στο δεύτερο θεωρήθηκαν συμπληρωματικά. Στην πρώτη περίπτωση η χρήση του ενός αγαθού αποκλείει τη δυνατότητα χρήσης του άλλου, ενώ στη δεύτερη περίπτωση η χρήση του ενός αγαθού προϋποθέτει τη χρήση του άλλου αγαθού. Και οι δύο διαστάσεις ανάπτυξης των αγορών έχουν ως στόχο την ανάπτυξη αποτελεσματικών αγορών καθώς και την τελική εξυπηρέτηση του καταναλωτή.

Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα εργασία αφιερώθηκε στην ανάλυση της σιδηροδρομικής και της εμπορευματικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Πρόκειται για μια ανάλυση που εστίασε την προβληματική της στη διερεύνηση της διαδικασίας της εφοδιαστικής αλυσίδας που χρησιμοποιείται για την εύρυθμη λειτουργία των δύο αγορών. Η εύρυθμη λειτουργία των δύο μορφών εμπορευματικών μεταφορών περιλαμβάνει την αποτελεσματική κατανομή των ποσοστών κέρδους στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται και την ικανοποίηση των καταναλωτών από τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν ως μέσα διερεύνησης, δηλαδή ως μέσα επίτευξης των ερευνητικών στόχων της εργασίας είναι η έννοια της επιχειρηματικής οργάνωσης, των δικτύων διανομής και της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), στοιχεία από την οδική και τη σιδηροδρομική αγορά των εμπορευμάτων και τη σχετική νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως στοιχεία σύγκρισης χρησιμοποιήθηκαν συνακόλουθα η ανάλυση SWOT και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που επιφέρουν οι δύο μορφές της εμπορευματικής μεταφοράς. Παράλληλα παρατέθηκαν ορισμένες προτάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των δύο αγορών.

Η διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας συνιστά ένα βασικό μέσο ανάπτυξης της σύγχρονης επιχειρηματικότητας. Θέτει σε άμεση επαφή τη λειτουργία της παραγωγής με τη λειτουργία της διανομής και της πώλησης των προϊόντων μιας επιχείρησης. Η εφοδιαστική αλυσίδα είναι ένα κρίσιμο προσδιοριστικό στοιχείο ανάπτυξης της αγοράς εμπορευματικής μεταφοράς. Η

οδική μεταφορά εμπορευμάτων εμφανίζει μεγαλύτερη ανάπτυξη από τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων. Αυτό οφείλεται στη μεγαλύτερη συχνότητα των οδικών δρομολογίων, στη μεγαλύτερη διασπορά των οδικών δικτύων και στην ευελιξία που χαρακτηρίζει την ιδιωτική επιχειρηματική πρωτοβουλία. Αντίστοιχα η χαμηλότερη ζήτηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών, οφείλεται στο πιο περιορισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, στη μικρότερη συχνότητα των δρομολογίων και στη δυσκαμψία που εμφανίζει συχνά τη δημόσια επιχειρηματική δραστηριότητα. Και οι δύο μορφές εμπορευματικής μεταφοράς στηρίζονται σε σημαντικό βαθμό από τις πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα από επιχειρηματικά προγράμματα. Το ενδιαφέρον στοιχείο, ωστόσο προκύπτει από την αντίφαση που ενυπάρχει ανάμεσα στην ανάπτυξη των αγορών εμπορευματικής μεταφοράς και στην προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές επιφέρουν περισσότερη ρύπανση στο περιβάλλον μέσω των εκπομπών διοξειδίων του άνθρακα σε σύγκριση με τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Η επίδραση αυτή οφείλεται στην εντονότερη λειτουργία της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Όσον αφορά τις προτάσεις αναβάθμισης της λειτουργίας των δύο αγορών αυτές επιμερίζονται με βάση το χαρακτηρισμό των αγαθών σε συμπληρωματικά και σε υποκατάστατα. Στην περίπτωση που τα αγαθά θεωρούνται υποκατάστατα οι ενέργειες αναβάθμισης της μίας αγοράς λειτουργούν ως τροχοπέδη για την ανάπτυξη της άλλης αγοράς. Στην περίπτωση που τα αγαθά της σιδηροδρομικής και της οδικής μεταφοράς θεωρούνται συμπληρωτικά οι ενέργειες αναβάθμισης προβλέπουν παράλληλες διαδικασίες ενοποίησης της αγοράς εμπορευματικής μεταφοράς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Baker, M. (1991), The Marketing Booh, 2nd edition, Butterworth- Heinemann,
- Ballou R. (2003) Business Logistics, Supply Chain Management, Prentice Hall 5th Edition
- Blanchard B. (2003) Logistics, Engineering and Management, Prentice Hall 6^h Edition
- Bloomberg D. –Lemay S.- Hanna J. (2005), Logistics, Prentice Hall 1th Edition
- Boyer K. (1998) Principles of Transport Economics, Addison- Westley Edition
- Bozarth C, – Handfield R. (2001), Introduction to Operation and Supply Chain Management, Prentice Hall 1th Edition
- Button K. (2005) Transport Economics , Edward Elgar Edition
- Kotler, Philip (2003), Marketing Management, 11th edition, Englewood Cliffs, N J: Prentice Hall.
- Mc Carthy P. (2001) Transportation Economics, Blackwell Publishing
- Murphy P.- Wood D. (2003). Contemporary Logistics, Prentice Hall 1th Edition
- Polak J.- Heertje A. (2000) Analytical Transport Economics, Edward Elgar Edition
- Quinet E. – Vickerman R. (2004) Principles of Transport Economics Edward Elgar Edition

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Bank J. (2000) Μάνατζμεντ Ολικής Ποιότητας, Εκδόσεις Γκιούρδας Αθήνα
- Christopher M. (2007) Logistics και Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας, Εδόσεις Κριτική Αθήνα
- Hunger D.- Wheelen T. (2004), Εισαγωγή στο Στρατηγικό Μάνατζμεντ, Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Αθήνα
- Sussman, S.,(2003), Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
- Williams K. (2005) Εισαγωγή στο Μάνατζμεντ, Εκδόσεις Κριτική Αθήνα
- Γετίμης, Π., κ. συν., (1993) Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη: θεωρία, ανάλυση και πολιτική, Εκδόσεις, Θεμέλιο, Αθήνα
- Γεωργακόπουλος Θ. (1997) Εισαγωγή στη Δημόσια Οικονομική, εκδόσεις Μπένος, Αθήνα
- Ζαβλανός Μ. (1996) Μάνατζμεντ, εκδόσεις Σταμούλης Αθήνα
- Ζωγράφος Κ. (2009) Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
- Θεοδωράς Δ. (2009) Διοίκηση Αλυσίδας Εφοδιασμού κ Εξυπηρέτησης Πελάτη- Logistics, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Κιόχος Π. – Παπανικολάου Γ. (2005) Μικροοικονομική Θεωρία Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
- Λαμπριανίδης Λ., (2001), Στοιχεία Οικονομικής Γεωγραφίας, εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα
- Λιανός Θ , κ συν. (1998) Πολιτική Οικονομία, εκδόσεις Μπένος, Αθήνα
- Μαλαγάρης Δ., (2005, Logistics και εφαρμογή στην εισαγωγή επίπλων από Ιταλία, ΤΕΙ Σερρών, Πανεπιστημιακές Παραδόσεις
- Μουρμούρης Ι. (2006) Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- Μπαλτάς Γ. & Παπαβασιλείου Ν. (2003) Διοίκηση Δικτύων Διανομής και Logistics, εκδόσεις Rosilli , Αθήνα

- ο Μπουραντάς Δ.- Παπαλεξανδρού Ν. (1998) Εισαγωγή στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, εκδόσεις Μπένος, Αθήνα
- ο Μπουραντάς Δημήτρης (2002). Εισαγωγή στο Μάνατζμεντ: Θεωρητικό Υπόβαθρο/ Σύγχρονες Πρακτικές, εκδόσεις Μπένος, Αθήνα
- ο Ξηροτύρη- Κουφίδου Στέλλα(1998), Οργανωσιακή Θεωρία: Πανεπιστημιακές Παραδόσεις. Θεσσαλονίκη Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
- ο Προφυλλίδης, Β. (2001), Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις .Παπασωτηρίου, Αθήνα
- ο Σαμπράκος Ε. (2001) Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- ο Σιώμοκος Γ. & Μαύρος Δ. (2008), Έρευνα Αγοράς, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα
- ο Φίλιος Β. (1997) , Στρατηγική Διοίκηση Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα
- ο Χαχολιάδης Μιλτιάδης (1990) Μικροοικονομική Θεωρία, Τόμος 1 Εκδόσεις Κριτική Αθήνα

ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΜΙΛΙΕΣ

- ο Alpha Bank (2008), 11/08, Οικονομικό Δελτίο
- ο ICAP (2007), 11/07, Κλαδική Μελέτη 3PL
- ο ΕΕΣΥΜ (2007) 8/07, Συνδυασμένες Μεταφορές και Εφοδιαστική Εμπορευμάτων
- ο Καρκαζής Ι. Μαγγίνα Α. (1991) Συγκριτική ανάλυση του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων με σιδηροδρομικά, ακτοπλοϊκά και αεροπορικά συστήματα μεταφορών, Περιοδικό Σπουδαί, Απρίλιος 1991
- ο Μουρουδέλης, Κ. (2007) «Σιδηροδρομική Εγνατία. Τεχνικά Στοιχεία του Έργου» Ομιλία στη διημερίδα Σιδηροδρομικές Συνδέσεις Θεσσαλίας-Ηπείρου (ΤΕΕ Μαγνησίας, Ηπείρου & Κεντρικής-Δυτικής Θεσσαλίας). Βόλος, 2-3 Νοεμβρίου.

- ο Σκαγιάννης Π. (2008) Η Αναδυόμενη Φυσιογνωμία του Ν.Καρδίτσας μετά την Ολοκλήρωση του Δικτύου Μεγάλων Υποδομών **ΚΑΡΔΙΤΣΑ** 8-10 Φεβρουαρίου 2008
- ο Χόνδρος Θ. (2000) Περιβάλλον και Μεταφορές, Ομιλία στην Ημερίδα 1^{ης} Επαγγελματικής Έκθεσης Αυτοκινήτου

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

- ο Europa, 2009, Δραστηρ Ευρ Ένωσης, Σύνοψη της Νομοθεσίας, <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24233.htm>
<http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24456.htm>
- ο EE Europa , 17-10-07, Σύνοψη της Νομοθεσίας Λευκή Βίβλος, <http://europa.eu/scadplus/leg/el/lvb/l24007.htm>
- ο ΕΕΚ, 22-6-06, Ανακ. COM 2006/314/τελικό, <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:EL:PDF>
- ο Eu Road Federation, Ιούνιος 2008, Eur.Road Statistics, http://www.irfnet.eu/images/stat/2008/ERF_European_Road_Statistics_2008.pdf
- ο Eurostat, 2007, Panorama of Transport, EE, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DA-07-001/EN/KS-DA-07-001-EN.PDF
- ο Βλαδιμήρου Χ., Αντωνιάδης Η., 2009, Logistics Management, <http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=592>
- ο Έβδομο Πρ.Πλαίσιο 2007-2013, 2009, EE, http://ec.europa.eu/research/leaflets/fp7/index_el.html
- ο Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης, 13-12-07, http://www.ekt.gr/content/display?ses_lang=el&ses_mode=rnd&prnbr=72338
- ο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΚτΠ ,2009, <http://www.infosoc.gr/infosoc/el-GR/epktp/>
- ο ΕΣΠΑ, 2009, <http://www.espa.gr/Greek/Default.aspx>

- ο Οργανισμός Invest in Greece,2009,
http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?V_DOC_ID=2355&V_LANG_ID
- ο Πρόγραμμα e-επιχειρείν, Go on Line, 2009,http://www.go-online.gr/ebusiness/specials/article.html?article_id=1316&PHPSESSID=14cef0024badda464c37983cc9fb09e2
- ο Εγνατία Οδός Α.Ε. <http://egnatia.gr>
- ο Υπηρεσία Δημοσίευσης Δελτίων Τύπου και Ενημέρωσης (www.epr.gr/release/128017).
- ο Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (www.minenvgr/1/12/123/12309/g1230906 : 2009)
- ο Όμιλος ΟΣΕ – Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (<http://www.ose.gr/%CE%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BB%CE%BF%CF%82%CE%9F%CE%A3%CE%95/%CE%94%CE%BF%CE%BC%CE%AE%CE%9F%CE%BC%CE%AF%CE%BB%CE%BF%CF%85.aspx>)
- ο ΟΦΑΕ (<http://www.voria.gr/index.php?module=news&func=display&sid=199272>)
- ο Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Υπηρεσία εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/el/transport_el.pdf