



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ:
«ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»**

Φοιτήτρια: Τζωρτζάτου Στέλλα

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: κα. Πέκκα Οικονόμου Βικτωρία

Ιούνιος 2013

Αφιερωμένη,

*Στον πατέρα μου Κώστα που με δίδαξε τι θα πει αξιοπρέπεια, εντιμότητα και ανθρωπιά.
Που με αυτές τις αρετές κατάφερε εδώ και τριάντα πέντε χρόνια να επιβιώνει αλώβητος
στον «σκληρό» χώρο των μεταφορών,*

*Στο σύντροφο της ψυχής μου Ηλία, για την υπομονή και τη στήριξη του στη δύσκολη αυτή
προσπάθεια απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου,*

*Στους γιούς μου, Κωνσταντίνο και Άγγελο, που μέσα σε αυτά τα τρία χρόνια που διήρκεσε
το πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών μου, έγιναν παλληκαράκια χωρίς να το
καταλάβω!*

Περίληψη

Σε αυτή τη διπλωματική εργασία παρουσιάζεται η στρατηγική ανάλυση του κλάδου των μεταφορικών επιχειρήσεων. Αρχικά, γίνεται αναφορά στη σπουδαιότητα των μεταφορών. Ακολουθεί λεπτομερής περιγραφή του θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου των μεταφορών, πώς ήταν και πώς διαμορφώθηκε μετά την ψήφιση του νέου νόμου για την απελευθέρωση του επαγγέλματος.

Γίνεται ανάλυση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων του κλάδου, καθώς επίσης των ευκαιριών που παρουσιάζονται στον κλάδο και των παραγόντων που τον δυσχεραίνουν. Ακολουθεί η ανάλυση του κλάδου κατά Porter και ανάλυση του πολιτικού, οικονομικού, κοινωνικού και τεχνολογικού περιβάλλοντος (PEST analysis). Εν συνεχεία παρουσιάζονται τα βασικά μεγέθη του κλάδου και επισημαίνονται οι κύριες πηγές ζήτησης για εμπορευματικές μεταφορές.

Ακολουθεί αναφορά στον ανταγωνισμό, στο νέο νόμο και στις αλλαγές που έχει επιφέρει στον κλάδο. Παρουσιάζονται οι νέες τεχνολογίες και το πώς αυτές μπορούν να επηρεάσουν τον κλάδο και ακολουθεί αναφορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στους στόχους της κοινής μεταφορικής πολιτικής, στα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα και τις προοπτικές που ανοίγονται για τους έλληνες μεταφορείς σε σχέση με τους ευρωπαϊούς ανταγωνιστές τους.

Τέλος παρουσιάζονται οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον και οι τρόποι προστασίας του.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ:

Κεφάλαιο 1^ο « Εισαγωγή»

1.1 Η σπουδαιότητα των Μεταφορών – Ιστορική Αναδρομή.....	9
1.2 Η έννοια της μεταφοράς.....	11
1.3 Τα μέσα μεταφοράς.....	12
1.4 Μεταφορές και οικονομική ανάπτυξη.....	12
1.5 Η εξέλιξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.....	14
1.6 Η ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας.....	15
1.7 Τάσεις και εξελίξεις στο χώρο των μεταφορών.....	15
1.8 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των οδικών μεταφορών.....	16
1.9 Εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα.....	17
1.10 Παλαιότερος τρόπος οργάνωσης.....	19
1.11 Συμπέρασμα.....	20
Βιβλιογραφία.....	21

Κεφάλαιο 2^ο «Θεσμικό και Νομοθετικό πλαίσιο»

2.1 Εισαγωγή.....	24
2.2 Ιστορικό θεσμικού πλαισίου.....	25
2.3 Ειδικά χαρακτηριστικά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγά δημοσίας χρήσεως.....	27
2.4 Ιστορικό Νομοθετικού πλαισίου.....	33
2.5 Το αρχικό σχέδιο Νόμου.....	39
2.6 Σχόλια σχετικά με τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα.....	41
2.7 Προβληματισμοί σχετικά με το όριο εισφορών, προκειμένου να συσταθεί μια μεταφορική εταιρία.....	42
2.8 Σχόλια που αφορούσαν τις μορφές εταιρ. σχημάτων και τους όρους λειτουργίας.....	43
2.9 Σχόλια σχετικά με τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών.....	44
2.10 Σύσταση και σύνθεση εκτιμητικής επιτροπής.....	46
2.11 Σχόλια σχετικά με τους μικρομεταφορείς.....	46
2.12 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φορτηγών Δημοσίας Χρήσεως.....	47
2.13 Η ευθύνη του μεταφορέα.....	48
2.14 Δίκαιο διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.....	49

2.15 Δίκαιο εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών	51
2.16 Συμπέρασμα.....	52
Βιβλιογραφία.....	54

Κεφάλαιο 3^ο «SWOT Analysis – PEST Analysis»

3.1.1 Πλεονεκτήματα του κλάδου.....	62
3.1.2 Μειονεκτήματα του κλάδου.....	63
3.1.3 Ευκαιρίες που παρουσιάζονται στον κλάδο.....	63
3.1.4 Παράγοντες που δυσχεραίνουν τον κλάδο.....	64
3.2 Εισαγωγή PEST ANALYSIS.....	70
3.2.1 Πολιτικό περιβάλλον / Political.....	70
3.2.2 Οικονομικό περιβάλλον / Economic.....	70
3.2.3 Κοινωνικό περιβάλλον / Social.....	71
3.2.4 Τεχνολογικό περιβάλλον / Technological.....	71
3.2.5 Συμπεράσματα	72
Βιβλιογραφία.....	74

Κεφάλαιο 4^ο «Ανάλυση κλάδου κατά Porter – Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα»

4.1 Εισαγωγή	77
4.2 Οι πέντε δυνάμεις ανταγωνισμού του Porter.....	78
4.3 Η απειλή των νεοεισερχόμενων.....	79
4.4 Η διαπραγματευτική δύναμη των Αγοραστών.....	80
4.5 Απειλή Υποκατάστατων προϊόντων / υπηρεσιών	81
4.6 Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών.....	83
4.7 Απειλή από τους ανταγωνιστές του κλάδου.....	83
4.8 Ανάλυση του ανταγωνιστικού Περιβάλλοντος.....	85
4.9 Ανταγωνιστικές θέσεις και κινήσεις των αντιπάλων – ανταγωνιστών.....	85
4.10 Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα	86
4.11 Συμπέρασμα.....	87
Βιβλιογραφία.....	88

Κεφάλαιο 5^ο « Παρουσίαση των βασικών μεγεθών του κλάδου»

5.1 Εισαγωγή - Η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές.....	89
5.2 Η προσφορά για εμπορευματικές μεταφορές.....	89
5.3 Εμπορευματικές μεταφορές και Βιομηχανική Δραστηριότητα.....	90
5.4 Εμπορευματικές μεταφορές και εξωτερικό εμπόριο.....	91
5.5 Υποδομές Μεταφορών.....	93
5.6 Γεωγραφική κατανομή των φορτηγών δημοσίας χρήσεως.....	94
5.7 Το οδικό δίκτυο.....	94
5.8 Εθνικό Οδικό Δίκτυο και Στόλος Φορτηγών οχημάτων.....	97
5.9 Υποδομή Σιδηροδρόμων και Σιδηροδρομική Εμπορευματική Κίνηση.....	101
5.10 Συναλλακτική Συμπεριφορά του Κλάδου των Υπηρεσιών Μεταφοράς.....	103
5.11 Οι Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	103
5.12 Υποδομές και Δίκτυα Μεταφορών.....	104
5.13 Εμπορευματικές Μεταφορές – Μεταφορικό Έργο.....	107
5.14 Η δομή και χρήση των φορτηγών δημοσίας χρήσης.....	110
5.15 Συμπεράσματα της περιγραφής των μεγεθών του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.....	111
Βιβλιογραφία.....	115

Κεφάλαιο 6^ο «Τιμολογιακή πολιτική – Ανάπτυξη Ανταγωνισμού»

6.1 Μέθοδοι τιμολόγησης.....	118
6.1.1 Τιμολόγηση σαν ποσοστό πάνω στο κόστος.....	118
6.1.2 Τιμολόγηση με βάση μια στοχευόμενη απόδοση της επένδυσης.....	119
6.1.3 Τιμολόγηση με βάση την αντιλαμβανόμενη αξία.....	119
6.1.4 Τιμολόγηση με βάση την αξία.....	119
6.1.5 Τιμολόγηση με βάση τις τρέχουσες τιμές (ανταγωνισμός).....	120
6.1.6 Τιμολόγηση με βάση την ισχύουσα τιμή.....	120
6.1.7 Τιμολόγηση με βάση τις σφραγισμένες προσφορές.....	120
6.1.8 Στρατηγική τιμολογιακής πολιτικής.....	121
6.1.9 Η ρύθμιση των τιμών των μεταφορών.....	121
6.1.10 Κεφάλαια υποδομής και κόστος μεταφορών.....	124

6.1.11 Το κόστος μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές.....	125
6.1.12 Κόστος λειτουργίας οχήματος.....	126
6.2 Ανταγωνισμός.....	127
6.2.1 Ανταγωνισμός στις εμπορευματικές μεταφορές.....	128
6.2.2 Σιδηρόδρομος – Φορτηγά δημοσίας χρήσης.....	129
6.2.3 Η ποιότητα ως βασικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας.....	130
6.3 Στόχοι της εμπορικής πολιτικής επιχειρήσεων μεταφορών.....	135
6.4 Συμπέρασμα	136
Βιβλιογραφία.....	137

Κεφάλαιο 7^ο «Νέος Νόμος»

7.1 Το βέλτιστο επίπεδο ρυθμίσεων στην απελευθερωμένη κοινοτική αγορά...138	
7.2 Απελευθέρωση των οδικών μεταφορών.....	139
7.3 Τι ίσχυε στην Ελλάδα.....	142
7.4 Τι προβλέπει ο νέος νόμος.....	143
7.5 Βασικές αρχές και άξονες του παρόντος νομοσχεδίου.....	145
7.6 Οι βασικοί άξονες του παρόντος σχεδίου.....	145
7.7 Βασικές προβλέψεις του νομοσχεδίου και αλλαγές που επέρχονται.....	146
7.8 Επιμέρους στοιχεία του Νομοσχεδίου.....	148
7.9 Ανάλυση του νομοσχεδίου κατά άρθρο.....	150
7.10 Συμπέρασμα	156
Βιβλιογραφία.....	158

Κεφάλαιο 8^ο «Νέες Τεχνολογίες»

8.1 Μεταφορές και νέες τεχνολογίες.....	159
8.2 Η λογιστική διαχείριση του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών....	160
8.3 Εφαρμογές τηλεματικής.....	162
8.3.1 Συστήματα προσδιορισμού θέσης.....	162
8.3.2 Σύστημα για αμφίδρομη επικοινωνία.....	163
8.3.3 Συστήματα πλοήγησης.....	164
8.3.4 Συστήματα ασφαλείας οχήματος και φορτίου.....	164

8.3.5 Σύστημα οδικής ασφάλειας.....	165
8.4 Συμπέρασμα.....	166
Βιβλιογραφία.....	167

Κεφάλαιο 9^ο « Ο Κλάδος στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης»

9.1 Εθνικό και κοινοτικό δίκαιο.....	169
9.2 Στόχοι της κοινής Μεταφορικής Πολιτικής.....	169
9.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από την εφαρμογή της κοινής μεταφορικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	170
9.4 Εμπόδια στη εφαρμογή της κοινής μεταφορικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	172
9.5 Οδικές εμπορευματικές μεταφορές.....	174
9.6 Κοινοτική πολιτική συνδυασμένων μεταφορών.....	175
9.7 Συμπέρασμα.....	176
Βιβλιογραφία.....	177

Κεφάλαιο 10^ο « Μεταφορές και Περιβάλλον»

10.1 Μεταφορές και περιβάλλον.....	179
10.2 Πηγές μόλυνσης του περιβάλλοντος.....	179
10.3 Τρόποι προστασίας του περιβάλλοντος και αρμοδιότητες φορέων.....	180
10.4 Μέτρα διαχείρισης και μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.....	181
10.5 Όρια ατμοσφαιρικής ρύπανσης.....	181
10.6 Ποσοστά συμμετοχής των μεταφορών στην ατμοσφαιρική ρύπανση.....	183
10.7 Μεταφορές και ηχορύπανση.....	185
10.8 Μέτρα περιορισμού της εκπομπής θορύβων και οικονομική δαπάνη που προκύπτει.....	186
10.9 Μέτρα εξασθένισης του θορύβου μεταξύ πηγής και δέκτη - Τα ηχοπετάσματα και οι βασικές λειτουργίες τους.....	188
10.10 Συμπέρασμα.....	189
Βιβλιογραφία.....	191

Κεφάλαιο 1^ο

1. Εισαγωγή

1.1 Η σπουδαιότητα των Μεταφορών – Ιστορική Αναδρομή

Η μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών αποτελεί προαιώνια ανάγκη. Ο άνθρωπος δεν αρκέστηκε ποτέ σε αυτό που υπήρχε δίπλα του, αναζητούσε πάντα το καλύτερο, που συνήθως βρισκόταν μακριά του. Για να το προσεγγίσει επινόησε διάφορους τρόπους μεταφοράς, από τον τροχό και τις σχεδίες στην αυγή των οργανωμένων ανθρώπινων κοινωνιών, μέχρι τα ταχύτατα αεροπλάνα που σήμερα εκμηδενίζουν κάθε έννοια απόστασης. Έτσι από τις αρχαίες αυτοκρατορίες (Κινέζικη, Ασσυριακή, Μακεδονική, Ρωμαϊκή) μέχρι τις πιο σύγχρονες μορφές οικονομικής οργάνωσης συνειδητοποιήθηκε η καίρια σημασία που έχουν οι μεταφορές στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Δόθηκε λοιπόν ιδιαίτερη σημασία, ώστε η μεταφορά εκτός από ταχεία και ασφαλής να πραγματοποιείται με τον οικονομικότερο τρόπο (Προφυλλίδης, 2008). Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετασθεί η σπουδαιότητα των οδικών μεταφορών και η συμβολή τους στη διαμόρφωση των ανθρώπινων κοινωνιών.

Οι μεταφορές είχαν πάντοτε έναν ιδιαίτερο ρόλο σε όλες τις φάσεις εξέλιξης των κοινωνιών. Οι εμπορευματικές μεταφορές κατά την αρχαιότητα συνετέλεσαν σημαντικά στην ώσμωση του Ελληνισμού με άλλους αρχαίους πολιτισμούς και στη γέννηση μέσα από αυτή τη διαλεκτική ενός πολιτισμού – σταθμού για την ιστορία της ανθρωπότητας. Είναι αναμφισβήτητο ότι οι μεταφορές έπαιξαν πάντα ένα σημαντικό ρόλο στην κοινωνική και οικονομική ζωή των κρατών. Στην αρχαιότητα η θαλάσσια οδός ήταν η αιτία της δημιουργίας των λιμανιών, βοήθησε την ανάπτυξη του εμπορίου, τη διεύρυνση της αγοράς, την ανακάλυψη νέων χωρών, την εισαγωγή νέων μεθόδων στην τεχνική και στην τέχνη, και στη δημιουργία νέων πολιτισμών και ιδεών συμβάλλοντας ουσιαστικά στην αύξηση του πλούτου και στη διάδοση του πολιτισμού (Σαμπράκος, 2001, σελ. 17).

Στη βιομηχανική επανάσταση ο σιδηρόδρομος στάθηκε το μέσο εξάπλωσης και διάδοσης των προϊόντων, έφερε την πρώτη ύλη μαζικά, γρήγορα και οικονομικά στα εργοστάσια και εξάπλωσε τα προϊόντα αυτών στις μεγάλες αγορές της ενδοχώρας. Στη

σημερινή εποχή, με το γιγαντισμό των αστικών κέντρων το αυτοκίνητο έγινε πλέον απαραίτητο για την εργασία μας, την ψυχαγωγία και την ποιότητα ζωής μας.

Οι μεταφορές γενικότερα αποτέλεσαν καθοριστική παράμετρο για τη δημιουργία των αστικών πυρήνων, των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, της συσσώρευσης του εργατικού δυναμικού. Αποτελούν ακόμα προσδιοριστικό παράγοντα για την ενδυνάμωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, καθώς και εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής. Οι μεταφορές και η οικονομική ανάπτυξη είναι δύο έννοιες αλληλένδετες και αλληλοεξαρτώμενες. Ένα αποδοτικό σύστημα μεταφορών δεν εγγυάται την οικονομική ανάπτυξη, αλλά μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που ενθαρρύνει την οικονομική ανάπτυξη. Από την άλλη μεριά, η οικονομική ανάπτυξη μπορεί να δημιουργήσει ανάγκη για νέες υποδομές κι υπηρεσίες μεταφορών (Τσαμπούλας, 2010). Σε πολλές αναπτυγμένες χώρες, οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν ποσοστό του ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν) μεταξύ 6% και 12% (Τσαμπούλας, 2010). Όσον αφορά στη χώρα μας, ως οικονομικό μέγεθος, ο τομέας των μεταφορών κατατάσσεται σε μία πολύ καλή θέση μεταξύ των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, αφού η συμβολή του στο ΑΕΠ ξεπερνά το 5%, ποσό συγκρίσιμο με αυτό των κοινωνικών εταίρων μας.

Οι μεταφορές προσλαμβάνουν δεσπόζουσα θέση, καθώς καλούνται να προσφέρουν αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες, οι οποίες θα στηρίζουν τις εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευμάτων, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην συνολική ανταγωνιστικότητα των προϊόντων των επιχειρήσεων στον εθνικό και διεθνή οικονομικό στίβο (Αδαμαντιάδης, 2010). Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές (OEM) δεν αποτελούν παρά ένα από τα υποσυστήματα του συστήματος μεταφορών, μεταξύ των οποίων υφίστανται σχέσεις αλληλεπίδρασης. Το εθνικό σύστημα μεταφορών με τη σειρά του αποτελεί υποσύστημα του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών και επηρεάζεται από τις εξελίξεις που συμβαίνουν σε αυτό (Νανιόπουλος, 1988). Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές (OEM) στην Ελλάδα αποτελούν το πιο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς για τις μεταφορές εσωτερικού και το δεύτερο κατά σειρά για τις μεταφορές εξωτερικού. Το μερίδιό τους στην αγορά των μεταφορών και η σημασία τους αυξάνουν διαχρονικά (Νανιόπουλος, 2009). Ο κλάδος των εμπορευματικών μεταφορών είναι από τους πλέον σημαντικούς και νευραλγικούς, καθώς έχει ετήσιο τζίρο περίπου 17,5 δις. ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Οι OEM

αντιπροσωπεύουν ακόμα σε εθνικό επίπεδο το 7% των θέσεων απασχόλησης. Κατά την τελευταία εικοσαετία οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και οι μεταβολές που σημειώθηκαν στα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης συνέβαλαν στη σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών και κυρίως για τις ενδοκοινοτικές (2,3% ετησίως στις εμπορευματικές μεταφορές και 3,1% στις επιβατικές). Συγχρόνως όμως παρά τη ζωτική σημασία του κλάδου, οι οδικές μεταφορές συνιστούν ταυτοχρόνως έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα, καθώς η αύξηση του όγκου τους συνεπάγεται σοβαρές επιπτώσεις σε αγαθά ιδιαίτερης σημασίας, όπως η προστασία του περιβάλλοντος και η οδική ασφάλεια (Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου, 2010, σελ. 1).

1.2 Η έννοια της μεταφοράς

Η μεταφορά μπορεί να οριστεί ως η υλική μετακίνηση προσώπου ή πράγματος από έναν τόπο σε έναν άλλο και δεν έχει καμία σχέση επί του μεταφερόμενου πράγματος ή προσώπου. Είναι μια προσωρινή κατάσταση η οποία χάνεται μετά το τέλος του ταξιδιού. Η μεταφορά μέσω παραγγελιοδόχων λέγεται διαμεταφορά, η μεταφορά οικοσκευών λέγεται μετακόμιση, ενώ η μεταφορά από χώρα σε χώρα λέγεται διαμετακόμιση. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι συστατικά στοιχεία της μεταφοράς, είναι η διαδρομή, το μέσο κίνησης, και το μεταφερόμενο πρόσωπο ή πράγμα.

Η ανάγκη για ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς και του χρόνου διαδρομής οδήγησαν τα τελευταία χρόνια στη διεύρυνση της έννοιας της μεταφοράς. Έτσι η μεταφορά σήμερα περιλαμβάνει όχι μόνο την καθαυτή μεταφορική διαδικασία και τα προαπαιτούμενα της (π.χ. κράτηση θέσεων, παραλαβή προϊόντος), αλλά και τα παρεπόμενα της (π.χ. αποθήκευση προϊόντος, διευκόλυνση επιβάτη για τη χρησιμοποίηση πιθανόν και άλλου μέσου μεταφοράς κ.λπ.), ώστε ο επιβάτης και το εμπόρευμα να μεταφέρονται από πόρτα σε πόρτα χωρίς ενδιάμεσες καθυστερήσεις υπό συνθήκες ταχείες, αξιόπιστες, ασφαλείς και χαμηλού κόστους

Οι μεταφορές αποτελούν υπηρεσίες του τριτογενή τομέα. Η ζήτηση για μεταφορά μπορεί να διακριθεί σε δύο μορφές:

1. Άμεση ζήτηση για μεταφορά. Εδώ η μεταφορά είναι ένα προϊόν τελικής κατανάλωσης. Ως μόνο παράδειγμα αναφέρεται η μεταφορά για τουρισμό που αποτελεί αυτοσκοπό.
2. Έμμεση ζήτηση για μεταφορά, που αποτελεί τη συνήθη περίπτωση. Η μεταφορά δεν αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη άλλων σκοπών, π.χ. μεταφορά επιβατών με σκοπό την εργασία, την αναψυχή, μεταφορά εμπορευμάτων κ.λπ. (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 4).

1.3 Τα μέσα μεταφοράς

Τα μέσα μεταφοράς διακρίνονται σε:

- χερσαίες μεταφορές που περιλαμβάνουν τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές,
- αεροπορικές μεταφορές,
- θαλάσσιες μεταφορές,
- ποτάμια ναυσιπλοΐα.

Οι μεταφορές με όποια μορφή και αν παρουσιάζονται, οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες, δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη σκοπού. Αποτελούν μέσο για την εξυπηρέτηση των λοιπών κλάδων της Ελληνικής οικονομίας. Οι δε Μεταφορικές Επιχειρήσεις αποτελούν σπουδαίο και εξαιρετικής σημασίας κεφάλαιο για τη χώρα μας.

1.4 Μεταφορές και οικονομική ανάπτυξη

Οι μεταφορές αποτελούσαν πάντοτε είτε προαπαιτούμενο είτε παρεπόμενο των οικονομικών δραστηριοτήτων. Μόνο ο πρωτόγονος άνθρωπος παρήγαγε και αναπτυσσόταν σε μία στενή γεωγραφική περιοχή δεν είχε ανάγκη από μεταφορές. Από την πρώτη όμως οργάνωση των ανθρώπινων κοινωνιών, ο τόπος παραγωγής, ο τόπος κατοικίας, ο τόπος εργασίας, και ο τόπος αναψυχής δεν ταυτίζονται πλέον και γι' αυτό το λόγο εμφανίζεται η ανάγκη για μεταφορές τόσο των ανθρώπων όσο και των αγαθών.

Οι άνθρωποι επιθυμούν να μετακινούνται όλο και περισσότερο για να εμπορευθούν, να εμπλουτισθούν με νέες εμπειρίες ή πολύ απλά για να συναντηθούν και να γνωρισθούν. Άλλωστε ο άνθρωπος αφιέρωνε διαρκώς για τις μετακινήσεις του έναν περιορισμένο χρόνο, που έμεινε σταθερός στη διάρκεια των αιώνων και που εκτιμάται κατά μέσο όρο σε μία ώρα περίπου ημερησίως.

Στην ιστορική διαδρομή του ανθρώπου μπορούν να εντοπισθούν πέντε ουσιώδεις καινοτομίες στην ανάπτυξη των μεταφορών:

- η ανακάλυψη του τροχού (περί το 3.500 – 3000 π.χ.) στη Μεσοποταμία,
- η ανακάλυψη και οργάνωση της ναυσιπλοΐας (περί 3.000 π.χ. σε Νείλο - Αίγυπτο και περί το 2.000 π.χ. στη Φοινίκη),
- η ανακάλυψη του σιδηροδρόμου (αρχές 19^{ου} αιώνα),
- η ανακάλυψη και ανάπτυξη του αυτοκινήτου (μέσα 20^{ου} αιώνα),
- η ανακάλυψη και ανάπτυξη του αεροπλάνου (μέσα του 20^{ου} αιώνα).

Έχει τεκμηριωθεί η ύπαρξη ισχυρής αλληλεπίδρασης μεταξύ τεχνολογιών μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης. Έτσι, τους δυο τελευταίους αιώνες μπορούμε να διακρίνουμε τρεις σαφείς κύκλους,

- η βιομηχανική επανάσταση του άνθρακα και χάλυβα από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα μέχρι το μεσοπόλεμο συνοδεύτηκε από την ανάπτυξη και ακμή των σιδηροδρόμων,
- η ανάπτυξη του ηλεκτρισμού και η εκμετάλλευση του πετρελαίου συνοδεύτηκαν από την ανάπτυξη του αυτοκινήτου και των οδικών μεταφορών,
- η εποχή των ηλεκτρονικών υπολογιστών, των αυτοματισμών, της τηλεματικής και του διαδικτύου, που σήμερα βρίσκεται ακόμη στο ξεκίνημα της, θα έχει ως συνέπεια την ακμή των αερομεταφορών, των τηλεδιασκέψεων, των μεγάλων ταχυτήτων (στους σιδηροδρόμους και τα πλοία), αλλά και προβλήματα συμφόρησης και ποιότητας ζωής λόγω των μεταφορών.

Η ανάπτυξη αυτή των νέων τεχνολογιών έχει επιτρέψει στους ευρωπαίους μετά το 1800 να αυξάνουν τον αριθμό των χιλιομέτρων που διανύουν ετησίως κατά 3 – 3,5 %, που σημαίνει διπλασιασμό κάθε 20 χρόνια.

Μελέτη των ρυθμών ανάπτυξης τόσο των μεταφορών όσο και της οικονομίας έχει καταδείξει ότι η ανάπτυξη των μεταφορών συνολικά είναι σχεδόν παράλληλη με τους ρυθμούς εξέλιξης του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 14).

1.5 Η εξέλιξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Η εξέλιξη των φορτηγών οδικών οχημάτων υπήρξε ραγδαία τα τελευταία 30 χρόνια . Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές επωφελήθηκαν από την ανάπτυξη και την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση, αλλά υποκατέστησαν και αρκετές υπηρεσίες των σιδηροδρόμων, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των αγωγών μεταφοράς.

Η οδική εμπορευματική μεταφορά επιλέγεται για τους εξής λόγους:

- ταχύτητα μεταφοράς,
- μεταφορά από πόρτα σε πόρτα,
- απλές διαδικασίες και ευκαμψία,
- ακρίβεια δρομολογίων,
- οικονομικό κόστος μεταφοράς,
- ασφάλεια μεταφοράς,
- διαθεσιμότητα οδικών οχημάτων.

1.6 Η ποιότητα της μεταφορικής υπηρεσίας

Σε ότι αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές η ποιότητα υπηρεσίας εξαρτάται κυρίως από:

- Την ταχύτητα παράδοσης
- Το χαμηλό επίπεδο ζημιών και απωλειών
- Τη συνέπεια και αξιοπιστία ως προς τη χρονική στιγμή παράδοσης
- Την παροχή ειδικών υπηρεσιών (π.χ. Containers, Ro-Ro, κλπ) και
- Την παροχή ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών που εκτός από καθαυτή μεταφορά περιλαμβάνουν και άλλες υπηρεσίες, όπως αποθήκευση, συσκευασία των προϊόντων κλπ.

Είναι προφανές ότι όσο υψηλότερη είναι η ποιότητα που προσφέρει η μεταφορική υπηρεσία, τόσο θα αυξάνεται η ζήτηση για αυτήν (Σαμπράκος, 2001, σελ. 69)

1.7 Τάσεις και εξελίξεις στο χώρο των μεταφορών

Στο χώρο της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια ριζική αναδιάρθρωση η οποία συνοψίζεται σε πέντε βασικά σημεία:

1. Μείωση του κόστους μεταφοράς.
2. Βελτιστοποίηση της αξιοποίησης όλων των υπαρχόντων διαθέσιμων μέσων.
3. Παροχή της βέλτιστης δυνατής ποιότητας υπηρεσίας στον πελάτη.
4. Άμεση συνεχής πληροφόρηση σε όλα τα στάδια.
5. Συνεχής αναζήτηση νέων τρόπων και προοπτικών για απόκτηση πλεονεκτημάτων έναντι του ανταγωνισμού.

Τα κύρια χαρακτηριστικά των νέων δεδομένων όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί στον τομέα των μεταφορών είναι τα ακόλουθα:

1. Η επιτακτική ανάγκη για την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία πλέον λειτουργεί ως ρυθμιστικός παράγοντας.
2. Η δημιουργία νέου πλέγματος παραγωγής – διάθεσης των μεταφορικών υπηρεσιών.
3. Η δημιουργία μίας νέας μορφής «Δικτύου» εταιρειών παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, κυρίως υπηρεσιών Logistics, η οποία θα αφορά όλα τα μεταφορικά μέσα.

1.8 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των οδικών μεταφορών

Τα πλεονεκτήματα των οδικών μεταφορών συνοψίζονται στα εξής :

- ✓ Η ανοδική πορεία που παρουσιάζει το μεταφορικό έργο των οδικών μεταφορών οφείλεται στα σημαντικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει το μέσο, τα οποία παρατίθενται στη συνέχεια:
- ✓ Έχει μεγαλύτερη ευελιξία από κάθε άλλο μεταφορικό μέσο. Επιλέγει ελεύθερα αφετηρία, δρομολόγια και προορισμό έτσι ώστε να μπορεί να εκτελεί και ενδιάμεσες στάσεις. Εκτελεί μεταφορές από πόρτα σε πόρτα. Είναι μοναδικό στη εξυπηρέτηση ατομικών μεταφορικών αναγκών. Προσαρμόζεται στην επιθυμία του ανθρώπου από άποψη χρόνου, αφετηρίας, δρομολογίου και προορισμού και εξυπηρετεί άριστα ιδιωτικές επιχειρήσεις.
- ✓ Εκτελεί μεταφορά απ' ευθείας από τον τόπο παραγωγής στον τόπο της κατανάλωσης (από πόρτα σε πόρτα) και δεν απαιτεί μεταμόρφωση ούτε ειδικές εγκαταστάσεις, πλην των δρόμων.
- ✓ Συμπληρώνει τα σιδηροδρομικά και θαλάσσια μέσα μεταφοράς. Έχει προσαρμοστική ικανότητα ως προς τις εποχικές μεταφορές, γιατί μετακινείται κατά γεωγραφικές περιοχές για να εξυπηρετήσει το εκάστοτε και σε έκαστη περιοχή μεταφορικό έργο. Κατά τον τρόπο αυτό εξυπηρετεί καλύτερα τις κατά τόπους εποχικές μεταφορές.

- ✓ Είναι προσιτό και δεν δεσμεύει πλέον σοβαρό κεφάλαιο ενώ μπορεί να πολλαπλασιάζεται αναλόγως των εμφανιζομένων αναγκών. Δεν επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες όπως το πλοίο και το αεροπλάνο. Έχει ικανοποιητική ταχύτητα, η οποία αυξάνεται όταν οι δρόμοι είναι καλοί, πλέον όμως αυτού μειώνει το χρόνο ταξιδιού διότι έχει τη δυνατότητα να εκτελεί μεταφορές από πόρτα σε πόρτα, απαλλασσόμενο άλλων καθυστερήσεων. Οι ιδιότητες αυτές κατέστησαν το αυτοκίνητο αναπόσπαστο στοιχείο της σύγχρονης ζωής του ανθρώπου, φορέα οικονομικής και εκπολιτιστικής δραστηριότητας αυτού.

Τα μειονεκτήματα των οδικών μεταφορών είναι τα εξής:

- ✓ Το κυριότερο μειονέκτημα των οδικών μεταφορών είναι ότι απαιτεί κατασκευή δρόμων και μάλιστα καλής ποιότητας και δύναμη έλξεως μεγαλύτερη από το σιδηρόδρομο ή το πλοίο.
- ✓ Επιπλέον δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το γεγονός ότι εντός των πόλεων εμφανίζεται οξύτατο πρόβλημα λόγω βραδύτατης κίνησης και έλλειψης χώρου στάθμευσης. Άλλωστε η χρήση των αστικών, εθνικών-διεθνών δρόμων κατέστησε αναγκαία τη θέσπιση πολύπλοκων κανονισμών κυκλοφορίας, ορίων ταχύτητας, περιορισμό των διαστάσεων και των φορτίων που μεταφέρονται. Έτσι οι οδικές μεταφορές σε λίγες περιπτώσεις εμφανίζονται ανταγωνιστικές σε σχέση με την ταχύτητα
- ✓ Οι σταθερές δαπάνες είναι σχετικά χαμηλές, καθώς οι αυτοκινητόδρομοι δεν τους ανήκουν, οι τερματικοί σταθμοί δεν απαιτούν ιδιαίτερα υψηλά ποσά για κατασκευή και συντήρηση. Από την άλλη πλευρά, οι μεταβλητές δαπάνες εμφανίζονται ιδιαίτερα υψηλές αν υπολογίσει κανείς το εργασιακό κόστος, το κόστος κατασκευής και συντήρησης της οδικής υποδομής που χρεώνεται τελικά στους χρήστες, τα καύσιμα, τα διόδια, τα τέλη κυκλοφορίας κ.λπ.
- ✓ Ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για μεγάλο ποσοστό εκπομπών ρύπων και συγκεκριμένα το οδικό δίκτυο φαίνεται να επιβαρύνει περισσότερο την ατμόσφαιρα. Πρόσθετα κοινωνικά κόστη προκύπτουν από τα ατυχήματα, τα οποία αποτελούν τη σημαντικότερη ίσως αρνητική εξωτερική επίδραση του

συστήματος των μεταφορών. Αρνητικό γεγονός είναι ότι η Ελλάδα ανήκει στη μειοψηφία των χωρών, μαζί με την Ισπανία και την Πορτογαλία, στις οποίες αυξήθηκαν τα θανατηφόρα ατυχήματα.

- ✓ Από την άλλη μεριά, ο αριθμός των νεκρών από ατυχήματα στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια κατά 40%. Τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα, τα οποία αφορούν μόνο τραυματισμό ανθρώπων και όχι θάνατο έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια και συνεχίζουν να αυξάνονται σε 8 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ μειώνονται σε 7 από αυτές. Η χώρα μας και σ' αυτή την κατηγορία αυτοκινητιστικών ατυχημάτων, όπως και των θανατηφόρων, ανήκει στην ομάδα των ευρωπαϊκών χωρών που έχουν αυξήσει τον αριθμό των τραυματιών τους γύρω στο 30%. (Σαμπράκος, 2008, σελ. 142).
- ✓ Τα κόστη αυτά υποσκάπτουν την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα, τη στιγμή που η μεταφορική ζήτηση απαιτεί ευκαμψία, αξιοπιστία και οικονομική αποδοτικότητα. Εάν ο τομέας των μεταφορών δεν λάβει υπόψη του τις μεταφορικές απαιτήσεις ανεξάρτητα από το μέσο και δεν χρησιμοποιήσει τις χωρητικότητες των άλλων μέσων, η οδική μεταφορά αναμένεται να ακολουθήσει αυξητική πορεία αποκτώντας μερίδιο αγοράς πάνω από 72% (Σαμπράκος, 2008, σελ. 142).

1.9 Εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα

Η απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις χώρες της ΕΕ, σε συνδυασμό με τις συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, τις πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος και την εξάπλωση της τάσης για ταχείες και ευέλικτες μεταφορές αλλάζουν το σκηνικό των μεταφορών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο (ProMIS, 2010a). Ειδικότερα, ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Την τελευταία δεκαετία η συμβολή του στην εκτέλεση του υπεραστικού μεταφορικού έργου ανήλθε στο 98% του συνολικού. Επιπλέον, εκτιμάται ότι μέσω του κλάδου αυτού πραγματοποιείται το 46,3% της αξίας

των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών. Παράλληλα και ενώ η αγορά έχει διευρυνθεί σημαντικά – η μέση ετήσια αύξηση την περίοδο 1990-2000, ανέρχεται σε 5,7% έναντι 3,8% στο σύνολο της Ε.Ε.- το μερίδιο των Ελλήνων μεταφορέων στις εθνικές μεταφορές υποχώρησε ελαφρά από το 84,4% στο 78,8% για το ίδιο διάστημα (ProMIS, 2010a).

Πέρα από τα γενικά πλεονεκτήματα τους (π.χ. ευελιξία, ταχύτητα κ.α.), οι OEM πλεονεκτούν στην Ελλάδα λόγω και της ορεινής μορφολογίας του εδάφους της και του συνεπαγόμενου περιορισμένου ρόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας μας. Οι OEM συμμετέχουν με ποσοστό περίπου 98% στην εκτέλεση του χερσαίου μεταφορικού έργου της εγχώριας οικονομίας. Επίσης, το 2006, με τις OEM μεταφέρθηκε το 49,9% της συνολικής ποσότητας (39% της συνολικής αξίας) των εισαγωγών και το 24,8% της συνολικής ποσότητας (17,1% της συνολικής αξίας) των εξαγωγών της χώρας (ALPHA, 2008 (Πηγή: ΚΕΠΕ 2008)). Κατά την δεκαετία 1995-2005, οι OEM με φορτηγά αυτοκίνητα στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 50,7% (μέση ετήσια αύξηση: 4,2%), ενώ οι συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών, σημείωσαν αύξηση κατά 48,6% (μέση ετήσια αύξηση: 4%). Τέλος, οι OEM με φορτηγά αυτοκίνητα αποτελούσαν το 67,3% των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα το 2005, έναντι του 63,5% το 1990 (ALPHA, 2008).

1.10 Παλαιότερος τρόπος οργάνωσης

Παλαιότερα στην Ελλάδα τα φορτηγά αυτοκίνητα είχαν οργανωθεί σε κοινά ταμεία τα λεγόμενα ΚΤΕΦΑ. Το πλεονέκτημα της συγκεκριμένης οργάνωσης ήταν ότι οι κρατικές υπηρεσίες π.χ. τα υπουργεία Συγκοινωνιών και Εθνικής οικονομίας, μπορούσαν να ελέγχουν πολλές από τις δραστηριότητες των ιδιοκτητών, όπως η καταβολή των φόρων, η πληρωμή των τελών, τα τιμολόγια, τα φορτία κλπ. Οι μεταφορείς από την άλλη μεριά δεν έμεναν ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες που παρείχαν στους καταναλωτές. Το αποτέλεσμα ήταν η διάλυση των ταμείων αυτών το 1953. Έκτοτε, οι μεταφορείς είναι ελεύθεροι να πραγματοποιούν μεταφορές σε ολόκληρη τη χώρα με την υποχρέωση έκδοσης φορτωτικής. Συνέπεια των παραπάνω ήταν η δημιουργία πολυάριθμων ανεξάρτητων μονάδων εκμετάλλευσης όπου τις περισσότερες φορές ο ιδιοκτήτης είναι

και ο οδηγός οχήματος, οι οποίες αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του αριθμού των ΔΧ φορτηγών αυτοκινήτων.

1.11 Συμπέρασμα

Σε όλες τις φάσεις εξέλιξης των ανθρώπινων κοινωνιών από την αρχαιότητα έως και σήμερα, οι μεταφορές είχαν έναν πολύ σπουδαίο ρόλο αποτελώντας καθοριστική παράμετρο για τη δημιουργία των αστικών πυρήνων. Οι μεταφορές διακρίνονται σε χερσαίες, αεροπορικές, θαλάσσιες και ποτάμιες. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές επιλέγονται για την ακρίβεια των δρομολογίων, την ταχύτητα μεταφοράς, την ευκαμψία, τις απλές διαδικασίες και το οικονομικό κόστος.

Η συνεχής αύξηση της ζήτησης για οδικές εμπορευματικές μεταφορές οφείλεται στη συνεχή εξέλιξη και στον εκσυγχρονισμό που έχουν επιτευχθεί στον τομέα αυτό. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν αρκετά πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα. Για τη χώρα μας αποτελούν ένα νευραλγικό κομμάτι, του οποίου η συνεισφορά στην ελληνική οικονομία είναι ανεκτίμητη.

Τα φορτηγά οχήματα έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίζουν ακόμα και τις πιο δύσβατες περιοχές της χώρας μας και προτιμούνται έναντι του σιδηροδρόμου λόγω της δυνατότητας που παρέχουν για παράδοση από «πόρτα σε πόρτα» αλλά και της ευελιξίας των παραδόσεων από άποψη χρόνου.

Η ανάγκη εναρμόνισης με τις κοινοτικές οδηγίες για την απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών έχουν αλλάξει άρδην ολόκληρο τον κλάδο, προκαλώντας έντονες αντιδράσεις και ανασφάλεια στους Έλληνες μεταφορείς. Τα νέα αυτά δεδομένα ωθούν τον κλάδο να γυρίσει μια νέα σελίδα στην ιστορία των μεταφορών για την Ελλάδα, ελπίζοντας ότι τελικά τα αποτελέσματα θα ωφελήσουν και τους Έλληνες μεταφορείς αλλά και την ελληνική οικονομία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αδαμαντιάδης Μ. (2007), *Συνδυασμένες Μεταφορές και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (Intermodality and logistics) – Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών*, Ελληνικός επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, Ομάδα Εργασίας Συνδυασμένων Μεταφορών και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (ΟΕΣΜΕΕ), Αύγουστος 2007, Ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/osmee2007.pdf>.
2. Αδαμαντιάδης Μ., (2010), 12η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών με Θέμα «Μεταφορές – Μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας και της Περιφέρειας: Προβληματισμοί και προκλήσεις», Κέρκυρα: 26 Ιουνίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/ker-26062010-m.adamantiadis.pdf>.
3. Νανιόπουλος Α. (1986), *Ιστορική αναδρομή στο νομικό πλαίσιο και κριτική ανάλυση των επιπτώσεων των πιο πρόσφατων νομοθετημάτων*, Συνέδριο «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα», Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκης: Ιούλιος 1986, Τόμος Πρακτικών, σελ. 5 – 14.
4. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988.
5. Νανιόπουλος Α., (2007), *Οικονομία των Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2007.
6. Νανιόπουλος Α., (2009), *Οργάνωση- Διαχείριση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009.
7. Προφυλλίδης Β., *Οικονομική των μεταφορών*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.
8. Σαμπράκος Ευάγγελος, *Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Μεταφορές*, Αθήνα 2008.

9. Τσαμπούλας Δ., (2007), *Συνδυασμένες Μεταφορές, Υποστήριξη εφοδιαστικής αλυσίδας*, 9η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών «Οι ελληνικές μεταφορές απέναντι στις ευρωπαϊκές προκλήσεις και την παγκοσμιοποίηση», Βοιωτία: 8.12.2007, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/media/tsampoulas.pdf>.
10. Τσαμπούλας Δ., (2010), *Ο Αναπτυξιακός Ρόλος των Μεταφορών για την Ελλάδα*, 12η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών με Θέμα «Μεταφορές – Μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας και της Περιφέρειας: Προβληματισμοί και προκλήσεις», Κέρκυρα: 26 Ιουνίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/ker-26062010-d.tsamboulas.pdf>.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. ALPHA Bank (2008), Οικονομικό Δελτίο: *Φορτηγά: Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σ. 46-63.
2. In.gr, (2010m), *Νέο θεσμικό πλαίσιο: Απελευθέρωση των αδειών για φορτηγά δημόσιας χρήσης προωθεί η κυβέρνηση*, 21 Απρ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1128467>
3. ProMIS, (2010a): Project Management Integrated Services, «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.», *Σχέδιο προσδιορισμού προϋποθέσεων βελτίωσης των επιβατικών μεταφορών που εκτελούν τα ταξί της χώρας και αξιοποίηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας: 1ο Παραδοτέο: Η υφιστάμενη κατάσταση των Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης και των Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήση στην Ελλάδα*, Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων Αθήνα, Αύγουστος 2010.
4. Αιτ. Έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί «Οικονομικών», «Προστασίας του

Πολίτη», «Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950->

5. Γενίτσαρης Ε., διπλωματική εργασία «Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα: Προβλήματα και προοπτικές» Οκτώβριος 2010.

Κεφάλαιο 2^ο

Θεσμικό – Νομοθετικό πλαίσιο

2.1 Εισαγωγή

Το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σε κάθε χώρα και ρυθμίζει την οργάνωση και τη λειτουργία του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δεν είναι στατικό, αλλά μεταβάλλεται δυναμικά κάτω από την πίεση των ενδιαφερομένων ομάδων αλλά και των αναγκών που υπαγορεύονται από το ευρύτερο διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Η Ελλάδα προσπαθεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις, ώστε να αποτελέσει πύλη διαμετακόμισης εμπορευμάτων για τα Βαλκάνια αλλά και για την Ευρώπη γενικότερα. Για να το πετύχει αυτό χρειάζεται υλοποιηθούν μια σειρά από μέτρα, τα κυριότερα των οποίων περιλαμβάνουν την ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων, την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υπηρεσιών (π.χ. σιδηροδρομικών, οδικών κ.α.) και την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής υποδομής. Πέρα από το στόχο αυτό, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα καθότι για πολλές απομονωμένες περιοχές της αποτελούν το αποκλειστικό μεταφορικό μέσο.

Το θεσμικό πλαίσιο που καθόριζε τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μέχρι το 2010 βασιζόταν κυρίως σε ένα νόμο του 1976. Ο νόμος αυτός ξεπεράστηκε από τις ραγδαίες αλλαγές σε πολιτικό και τεχνολογικό επίπεδο διεθνώς. Επιγραμματικά αναφέρονται η δημιουργία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και η άρση του καμποτάζ, η διεθνοποίηση του εμπορίου και οι αυξημένες ανάγκες των επιχειρήσεων για παροχή εξειδικευμένων και υψηλής ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών. Η ισχύς του νόμου αυτού δημιούργησε στρεβλώσεις εδώ και χρόνια στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα. Το 2010 και υπό την πίεση των δεσμεύσεων που έλαβε η χώρα με την υπογραφή του Μνημονίου για τη δανειοδότησή της, προωθήθηκε η απελευθέρωση του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω νομοθετικής μεταρρύθμισης. Οι αλλαγές που έλαβαν χώρα σε αυτόν τον σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας στρέφουν ξανά το ενδιαφέρον στην εξέταση των προβλημάτων και των προοπτικών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αντικείμενο το οποίο πραγματεύεται η παρούσα εργασία.

2.2 Ιστορικό θεσμικού πλαισίου

Οι άδειες κυκλοφορίας φορτηγών δημοσίας χρήσης χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά, τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενέστερων οδηγιών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και δεν επιτρέπεται η αντικατάστασή τους με άλλα φορτηγά αυτοκίνητα μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους. Σύμφωνα με το Νόμο 383/1976 ως μεταφορικές επιχειρήσεις νοούνται οι εμπορικές εταιρίες με νομική προσωπικότητα στις οποίες εισφέρεται η κυριότητα, ή μόνο η χρήση φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (Δ.Χ), οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρίες (ΙΜΕ), καθώς και οι ατομικές επιχειρήσεις και οι συνιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (Δ.Χ), που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς (άρθρο 1).

Ο επαγγελματίας αυτοκινητιστής είναι ο εκμεταλλευόμενος φορτηγό αυτοκίνητο δημοσίας χρήσεως κατά πλήρη κυριότητα ή κατά ιδανικό μερίδιο εξ αδιαιρέτου, είτε ως μεμονωμένος αυτοκινητιστής, είτε ως συμμετέχων σε μεταφορική επιχείρηση. Επίσης, επαγγελματίας οδηγός καλείται ο ασκών το επάγγελμα του οδηγού αυτοκινήτων που είναι εγγεγραμμένος και ασφαλισμένος στον ασφαλιστικό φορέα στον οποίο υπάγεται - όπως τροποποιήθηκε.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η δυνατότητα σύστασης Ιδιότυπης Μεταφορικής Εταιρίας (ΙΜΕ) που προβλέπει ο νόμος, ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της οποίας αποτελεί η δυνατότητα των εταίρων να συνεισφέρουν την άσκηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης του φορτηγού αυτοκινήτου, με το οποίο συμμετέχουν, αδιαλείπτως για όλη την διάρκεια της εταιρικής σχέσης, έχοντας το δικαίωμα να παρακρατούν την κυριότητα και τη νομή (άρθρο 3). Το συνολικό μικό βάρος των φορτηγών αυτοκινήτων αυτοδύναμων ή συρμών των παραπάνω μεταφορικών επιχειρήσεων, κατά το χρόνο συστάσεως και λειτουργίας τους, πρέπει να είναι, όπως τροποποιήθηκε το σχετικό άρθρο με το άρθρο 7 του Ν. 1959/1991 (ΦΕΚ Α 123), τουλάχιστον 110 τόνοι ή ο αριθμός των εισφερομένων κατά χρήση ή κατά κυριότητα φορτηγών δημοσίας χρήσεως να είναι τουλάχιστον 10.

Οι άδειες κυκλοφορίας νέων φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως χορηγούνται στις μεταφορικές επιχειρήσεις που ορίζει ο νόμος, στους επαγγελματίες αυτοκινητιστές

και στους επαγγελματίες οδηγούς (άρθρο 4). Τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως κάθε κατηγορίας, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται με πράξη εν ζωή κατά κυριότητα, μαζί με την άδεια κυκλοφορίας τους σε κάθε μεταφορική επιχείρηση εθνικών και διεθνών μεταφορών, καθώς και σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και οδηγούς (άρθρο 9). Παράλληλα, θεσμοθετούνται τα αμφοριανά κόμιστρα, καθορίζονται δηλαδή τα μέγιστα και τα ελάχιστα όρια αυτών, εντός των οποίων διαμορφώνονται ελεύθερα τα τιμολόγια από τους μεταφορείς (άρθρο 6) και συστήνεται η επιτροπή οδικών εμπορευματικών μεταφορών (άρθρο 8).

Μέσα από την πολυετή πρακτική εφαρμογή του νόμου αυτού προέκυψαν ποικίλα προβλήματα και ελλείψεις και διαφάνηκε η απουσία εμπειριστατωμένης επιστημονικής μελέτης και έρευνας αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα, κατά την ψήφιση του νόμου, η οποία θα μπορούσε να προσδιορίσει συγκεκριμένα ζητήματα και ανάγκες που θα έπρεπε να ρυθμίσει ο νόμος αυτός (Νανιόπουλος, 1986).

Το 1980 τέθηκε σε ισχύ ο Νόμος 1073/1980 «Περί αντικατάστασης των κυκλοφορούντων τριτροχών φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσεως (μοτοσυκλετών) δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 214Α'/'80), ο οποίος αποτέλεσε τη συνέχεια και την εξέλιξη του Ν.Δ. 531/1970. Δυνάμει του νόμου αυτού προβλέπεται η αντικατάσταση των φορτηγών δημοσίας χρήσεως με τρεις ρόδες (μοτοσυκλέτες) από αντίστοιχα φορτηγά αυτοκίνητα, μικτού βάρους μέχρι τριών χιλιάδων (3.000) χιλιόγραμμων, για τη μεταφορά αγαθών με την καταβολή κομίστρου (άρθρο 1). Οι κύριοι και κάτοχοι ή νομείς και κάτοχοι φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως απαγορεύεται να παραχωρήσουν τη χρήση ή την εκμετάλλευση αυτών σε οποιοδήποτε τρίτο (άρθρο 4). Οι άδειες που χορηγήθηκαν με το συγκεκριμένο νόμο ήταν προσωπικές και αμεταβίβαστες, με εξαίρεση τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άδεια μεταβιβαζόταν είτε εν ζωή σε ένα από τα τέκνα του, με την προϋπόθεση ότι κατέχει επαγγελματική άδεια ικανότητας οδηγού αυτοκινήτου, είτε μετά θάνατον σε έναν από τους νόμιμους -σύζυγο ή τέκνο- (άρθρο 5).

Η χορήγηση αδειών και το καθεστώς λειτουργίας των φορτηγών αυτοκινήτων για ίδια χρήση (I.X) διέπονταν τη δεκαετία του '70 και του '80 από τους νόμους 49/1968, Ν.Δ. με το άρθρο 8 παρ. 3 του Ν. 803/1978 (ΦΕΚ Α 123).

2.3 Ειδικά χαρακτηριστικά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγά δημοσίας χρήσεως

• **Αριθμός αδειών:** Το μεταφορικό έργο των φορτηγών δημοσίας χρήσεως διακρινόταν στις κατηγορίες των νομαρχιακών, εθνικών και διεθνών μεταφορών, με τελειώς διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους. Δεν υπάρχουν στοιχεία για τον ακριβή αριθμό των φορτηγών αυτοκινήτων σε κάθε κατηγορία αλλά εκτιμάται ότι για κάθε κατηγορία ισχύουν τα εξής (ALPHA, 2008):

α) Νομαρχιακές μεταφορές: υπολογίζεται ότι νομαρχιακή άδεια έχουν 16.000 Φ.Δ.Χ., (η πλειοψηφία των οποίων δραστηριοποιείται μεμονωμένα).

β) Εθνικές μεταφορές: υπολογίζεται ότι έχουν δοθεί περί τις 13.600 εθνικές άδειες.

γ) Διεθνείς μεταφορές: ο αριθμός αυτών των αδειών υπολογίζεται σε 7.000-8.000.

• **«Κλειστή» αγορά:** Η μη έκδοση νέων αδειών από το κράτος εδώ και δεκαετίες, παρά το γεγονός ότι υπήρχε η δυνατότητα αυτή εφόσον κρινόταν ότι η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές δεν ικανοποιείται επαρκώς βάσει του προσφερόμενου στόλου, κατέστησε ουσιαστικά την αγορά των φορτηγών δημοσίας χρήσεως «κλειστή» και οδήγησε στη δημιουργία μιας άυλης υπεραξίας των αδειών. Δεδομένου ότι οι άδειες αυτές ήταν μεταβιβάσιμες, οι νεοεισερχόμενοι επαγγελματίες στον κλάδο, οι οποίοι αγόραζαν τις άδειες από παλιούς κατόχους αυτών, αναγκάζονταν να καταβάλουν υπέρογκα ποσά, πολλές φορές λαμβάνοντας τραπεζικά δάνεια για το σκοπό αυτό. Η τακτική αυτή ενίσχυσε την τάση διατήρησης της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κλειστή, καθότι οι μεταφορείς έχοντας επενδύσει μεγάλα κεφάλαια αποκλειστικά για την αγορά μιας άδειας δεν επιθυμούσαν τη μείωση του μεταφορικού έργου που τους αναλογούσε και τη συνεπακόλουθη μείωση των εσόδων τους.

• **Άυλη υπεραξία:** Στην αγορά αναφέρεται ότι η άτυπη - άυλη υπεραξία μίας άδειας φορτηγού αυτοκινήτου, κυμαινόταν στα € 30.000 - € 300.000 και διαφοροποιόταν ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος. Για παράδειγμα, το κόστος κτήσεως μιας νομαρχιακής άδειας (για μεταφορές μόνο στο νομό έδρας του οχήματος) υπολογιζόταν σε € 30.000 - € 50.000, για μια εθνική ή διεθνή άδεια ξεπερνούσε τα € 75.000, ενώ η απόκτηση μιας άδειας για τη μεταφορά υγρών καυσίμων προσέγγιζε τις € 300.000, το έτος 2008 (ALPHA, 2008).

• **Παλιός στόλος οχημάτων:** Τα κεφάλαια που δαπανούνταν για την αγορά των αδειών στη «μαύρη αγορά», καθώς και η διατήρηση του αριθμού των μεταφορέων στα ίδια επίπεδα, γεγονός που δεν ευνοούσε τον ανταγωνισμό, συνετέλεσε στη μη ανανέωση και αντικατάσταση των φορτηγών οχημάτων. Αποτέλεσμα αυτού είναι σήμερα ο ελληνικός στόλος φορτηγών οχημάτων να είναι ένας από τους πιο ηλικιωμένους στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις να απειλείται ακόμη και η δημόσια ασφάλεια όπως για παράδειγμα στη μεταφορά υγρών καυσίμων (πχ πετρέλαιο) με ακατάλληλα λόγω παλαιότητας οχήματα.

• **Πολλοί μεμονωμένοι μεταφορείς:** Βασικό χαρακτηριστικό του κλάδου των φορτηγών δημοσίας χρήσεως στην Ελλάδα είναι ο μικρός αριθμός των φορτηγών που έχει ενταχθεί σε εταιρίες παρά τα κίνητρα που έχουν θεσπισθεί για τη δημιουργία μεγάλων μεταφορικών εταιριών με την καθιέρωση του θεσμού των Ιδιότυπων Μεταφορικών Επιχειρήσεων (I.M.E). Η οργάνωση των δημοσίας χρήσεως φορτηγών αυτοκινήτων ρυθμιζόταν επί πολλά χρόνια από το Νόμο 383/76, με τον οποίο επιδιώχθηκε η δημιουργία οργανωμένων επιχειρήσεων μεταφορών και η αντίστοιχη μείωση του αριθμού των μεμονωμένων αυτοκινητιστών ώστε οι φορείς του μεταφορικού έργου να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό. Για το λόγο αυτό είχε δοθεί η δυνατότητα στους αυτοκινητιστές να οργανωθούν συνεταιριζόμενοι στο πλαίσιο μιας ιδιότυπης μεταφορικής επιχείρησης (IME), η οποία δεν περιλαμβάνεται στις γνωστές μορφές εμπορικών εταιριών. Η IME προσομοιάζει προς τον τύπο της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (ΕΠΕ) και έχει το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι δε συνεισφέρεται σε αυτήν το αυτοκίνητο κατά κυριότητα ή έστω κατά χρήση, αλλά αρκεί η εισφορά μόνο του δικαιώματος εκμετάλλευσης του αυτοκινήτου, ως παρεπόμενη παροχή του εταίρου προς αυτήν.

Προϋπόθεση για να ενταχθούν οι επιχειρήσεις των μεταφορών με φορτηγά στο Ν. 383/76 ήταν να έχουν κατά τον χρόνο της σύστασης τους φορτηγά συνολικού βάρους τουλάχιστον 200 τόνων, ενώ όταν κρινόταν σκόπιμο να χορηγηθούν νέες άδειες κυκλοφορίας φορτηγών, αυτές θα χορηγούνταν κατά ποσοστό 80% στις IME και 20% σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και επαγγελματίες οδηγούς. Παρά τα κίνητρα που παρασχέθηκαν από τον νόμο αυτό σε εκείνους που θα εντάσσονταν σε εταιρίες μεταφορών, όπως φορολογικές απαλλαγές, ατέλειες, δανειοδότηση κτλ., καθώς και τις κυρώσεις για εκείνους που δεν θα εντάσσονταν, τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως.

εξακολούθησαν να οργανώνονται στην πλειονότητα τους ως ανεξάρτητες ατομικές μονάδες εκμετάλλευσης (Αθανασακόπουλος, 1994).

Οι αυτοκινητιστές δείχνανε απροθυμία στο να παραχωρήσουν τα φορτηγά τους σε μια μεγάλη εταιρία με αντάλλαγμα ορισμένες μετοχές παρά τα κίνητρα που υπήρχαν για τη σύσταση των ΙΜΕ. Είναι γεγονός ότι οι αυτοκινητιστές της ελληνικής αγοράς είχαν περιορισμένες γνώσεις και επιχειρηματικές φιλοδοξίες και οι στόχοι τους περιορίζονταν στην εκμετάλλευση του δικού τους φορτηγού. Παρόλα αυτά, αυτό δεν ερμηνεύει πλήρως το φαινόμενο της ύπαρξης πολλών μεμονωμένων αυτοκινητιστών. Επισημαίνεται ότι μεγάλες εταιρίες δεν είχαν δημιουργηθεί, ακόμα και όταν δόθηκε ευκαιρία σε μη αυτοκινητιστές επιχειρηματίες – κεφαλαιούχους (Τερροβίτης, 1990). Διατυπώνεται η άποψη ότι το πρόβλημα δεν είναι τόσο οι μικροί μεταφορείς αλλά η ιδιομορφία του επαγγέλματος που έγκειται στην ολοκλήρωση της μεταφοράς σε δυο φάσεις, την οργάνωση της μεταφοράς και την πραγματοποίησή της. Η δεύτερη πρέπει να γίνει οπωσδήποτε από το μεταφορέα ενώ η πρώτη φάση μπορεί να γίνει και από το διαμεταφορέα. Η δυνατότητα αυτή, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η εκμετάλλευση ενός φορτηγού δημοσίας χρήσεως αποτελεί πλήρη και αυτοτελή επιχειρηματική μονάδα, αναιρεί, κατά τον Τερροβίτη (1990), σε σημαντικό βαθμό το πλεονέκτημα των μεγάλων επιχειρήσεων μεταφορών.

Σύμφωνα με μελέτη του ΚΕΠΕ, το 2000 τα οχήματα που ήταν οργανωμένα σε οποιασδήποτε μορφή εταιρίας άνω των δύο φορτηγών, ανέρχονταν σε 5.784 και αναλογούσαν στο 15,3% του συνόλου (ALPHA, 2008). Συνεπώς, στην Ελλάδα οι οργανωμένες εταιρίες είναι μικρού (1-3 οχήματα) έως μέσου μεγέθους, ενώ απουσιάζουν οι πολύ μεγάλες εταιρίες (Νανιόπουλος, 2009).

Μειονεκτήματα των πολυάριθμων ατομικών μεταφορικών επιχειρήσεων φορτηγών είναι η αδυναμία συγκέντρωσης στοιχείων για το εκτελούμενο μεταφορικό έργο, πράγμα το οποίο εμποδίζει την εφαρμογή ορθολογικών πολιτικών για τις μεταφορές (τιμολογιακής, φορολογικής κτλ.), και η αδυναμία συγκρότησης συνδυασμένων μεταφορών με τα φορτηγά και το σιδηρόδρομο, εφόσον η πληθώρα των ατομικών μεταφορικών μονάδων δεν δημιουργεί μια σταθερή κατάσταση της αγοράς που κρίνεται αναγκαία για τον σκοπό αυτό (Αθανασακόπουλος 1994).

• **Κόμιστρα:** Για τον καθορισμό των κομιστρων στο εσωτερικό της χώρας ίσχυε το αμφοριακό σύστημα σύμφωνα με το οποίο καθοριζόταν μια ελάχιστη και μια ανώτατη τιμή. Στην πράξη τα κόμιστρα διαμορφώνονταν με βάση τους κανόνες της αγοράς, δηλαδή βάσει προσφοράς και ζήτησης. Το κατώτατο και ανώτατο όριο ίσχυε βασικά στις περιπτώσεις συνδιαλλαγών με το Δημόσιο (κρατικές προμήθειες). Για τις μεταφορές εξωτερικού τα κόμιστρα που πληρώνονται σε ελληνικές εταιρίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών μένουν σχεδόν εξ ολοκλήρου σ' αυτές (Νανιόπουλος, 2009).

• **Διεθνείς μεταφορές και διελεύσεις:** Για τις μεταφορές εξωτερικού (ιδιαίτερα προς τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης από όπου προέρχεται και το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού έργου) οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα διέλευσης από χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ιδιαίτερα μέσω των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας) κάτι που δεν συμβαίνει με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς (Νανιόπουλος, 2009)). Η Ελλάδα αποτελούσε μέχρι το 2010 το μοναδικό κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διατηρούσε αυστηρά ποσοτικά εμπόδια εισόδου στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ στην πράξη ουσιαστικά δεν εφαρμοζόταν (ALPHA, 2008). Οι ενδομεταφορές στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών απελευθερώθηκαν πλήρως την 1.7.1998. Έτσι, ο μεταφορέας από κάθε κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 27, εφόσον ικανοποιεί τις προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα και έχει άδεια από κάποιο κράτος – μέλος, μπορεί να εκτελεί, προσωρινά και χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς, εθνικές οδικές μεταφορές σε άλλο κράτος μέλος χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση. Επίσης, ένας μεταφορέας μπορεί να μεταφέρει αγαθά μεταξύ δύο προορισμών εντός της ίδιας χώρας – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία δεν είναι η χώρα προελεύσεώς του. Έτσι, ένας Έλληνας μεταφορέας μπορεί, για παράδειγμα, να φορτώσει ένα φορτίο από την Ελλάδα για την Ισπανία και στην επιστροφή του, προκειμένου να μην επιστρέψει με το όχημα άδειο, δύναται να μεταφέρει ένα φορτίο από την Ισπανία και να το παραδώσει σε μία άλλη πόλη της προτού επιστρέψει στην Ελλάδα.

Είναι προφανές ότι, με αυτόν τον τρόπο αφενός αυξάνεται η παραγωγικότητα των οχημάτων που μεταφέρουν φορτίο εντός της χώρας αντί να επιστρέφουν άδεια – και αφετέρου μειώνονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Παρόλα αυτά, το 2006, οι

ενδομεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 25 αφορούσαν μόλις το 0,78% του συνόλου των εθνικών οδικών μεταφορών, ενώ στην Ελλάδα αφορούσαν μόνο το 0,26% (ALPHA, 2008). Σημειώνεται ο προσωρινός χαρακτήρας της παροχής υπηρεσιών ενδομεταφορών, καθώς και τα προβλήματα που προέκυψαν όσον αφορά την ερμηνεία του τι είναι «προσωρινό». Σε ερμηνευτική ανακοίνωση της Ε.Ε. αποσαφηνίζεται, μεταξύ άλλων, ότι οι ενδομεταφορές θα πρέπει (ALPHA, 2008):

α) Να γίνονται εντός κάποιου χρονικού διαστήματος το οποίο καθορίζεται από την εκάστοτε χώρα μέλος. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με εγκύκλιο της 8.12.1998, το ανώτατο χρονικό όριο για τις δραστηριότητες ενδομεταφορών ήταν δύο μήνες ετησίως. Όμως, με εγκύκλιο της 19.4.2000 δεν αναφέρεται πλέον ανώτατο χρονικό όριο αλλά ορίζεται η έννοια της προσωρινότητας και ο μεταφορέας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι το όχημα εγκατέλειψε το ελληνικό έδαφος κάποια στιγμή και τουλάχιστον μία φορά το μήνα.

β) Να μην είναι συνεχείς, δηλαδή σε μία δεδομένη περίοδο ένας μεταφορέας να μην εκτελεί μόνο δραστηριότητες ενδομεταφορών.

γ) Να μην είναι συστηματικές αλλά περιστασιακές. Σε αυτή την περίπτωση εξετάζεται ο τύπος των σχέσεων με τους πελάτες - τακτικές ή περιστασιακές - που είναι εγκατεστημένοι στο κράτος στο οποίο εκτελούνται οι ενδομεταφορές. Στην Ελλάδα δεν επιτρεπόταν μέχρι το 2008 η δραστηριοποίηση φορτηγών από τις νέες χώρες – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.: Τσεχία, Εσθονία, Λιθουανία, Λετονία, Ουγγαρία, Πολωνία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Σλοβακία. Μετά την παρέλευση 5 ετών από την ένταξη μιας χώρας, οι ενδομεταφορές σε άλλες χώρες – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα επιτρέπονταν. Η Ελλάδα έχει συμμορφωθεί με τα προβλεπόμενα στην Ευρωπαϊκή Ένωση., έχει προχωρήσει στην κατάργηση των περιορισμών που υπήρχαν στην ελευθερία εγκαταστάσεως και παροχής υπηρεσιών και στην πολιτική των κομίστρων στις ενδοκοινοτικές μεταφορές, ενώ έχει εναρμονίσει τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, των φορολογικών επιβαρύνσεων και των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων. Σε κάθε περίπτωση, το μέχρι προσφάτως ισχύον σύστημα αδειοδοτήσεως απαξιωνόταν εκ των πραγμάτων από τις εξελίξεις στον κλάδο των ενδομεταφορών (cabotage), που αφορά την ελεύθερη εγκατάσταση και πραγματοποίηση μεταφορών στον ελληνικό χώρο από τα φορτηγά άλλων χωρών, και από ρυθμίσεις όπως εκείνη που δίνει το δικαίωμα της χρησιμοποίησεως μισθωμένων φορτηγών δημοσίας χρήσεως και φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως (μέχρι 6 τόνους) χωρίς οδηγό (ALPHA, 2008).

Υπό την έννοια αυτή, ήταν παράδοξο να μη χορηγούνται άδειες εθνικών μεταφορών στα ελληνικά φορτηγά δημοσίας χρήσεως που είχαν άδεια διεθνών μεταφορών αλλά να επιτρέπεται στα κοινοτικά φορτηγά να παρέχουν ελεύθερα υπηρεσίες μεταφορών στον ελληνικό χώρο (ALPHA, 2008). Αυτός είναι και ένας λόγος για τον οποίο η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος είχε ταχθεί υπέρ της άρσης του διαχωρισμού των αδειών σε εθνικές και διεθνείς (ALPHA, 2008).

Αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων των μεταφορών με δημοσίας χρήσεως φορτηγά στην Ελλάδα είναι η εξεύρεση και η αύξηση του μεταφορικού τους έργου. Στην πραγματικότητα, έχουμε μια μεγάλη κάμψη στο μεταφορικό έργο των επιχειρήσεων αυτών, η οποία οφείλεται και στη μεγάλη ανάπτυξη των μεταφορών με τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά (Αθανασακόπουλος, 1994). Για να αναπτυχθεί ο κλάδος των μεταφορών με δημοσίας χρήσεως φορτηγά, κρίνεται σκόπιμο κατά τον Αθανασακόπουλο να συγκροτηθούν μεγάλες και οργανωμένες μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες θα αναλάβουν το έργο εκείνο που εκτελείται σήμερα από τα ιδιωτικής χρήσεως φορτηγά. Οι επιχειρήσεις αυτές, προκειμένου να αυξήσουν το μέσο φορτίο και την πληρότητα τους, θα πρέπει να εκτελούν ειδικές αποστολές, έτσι ώστε να αποκομίζουν ρυθμιζόμενες οικονομίες μεγέθους. Η ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών συσχετίζεται ακόμα με τη βελτίωση των τεχνολογικών τους συνθηκών, όπως του μέσου φορτίου, της μέσης διάνυσης και της πληρότητας τους (Αθανασακόπουλος, 1994).

Σημαντική διαφοροποίηση της χώρας μας σε σχέση με άλλες, αποτελεί το γεγονός ότι οι οδικές μεταφορές καταλαμβάνουν στην Ελλάδα ποσοστό 98%, ενώ τα αντίστοιχα επίπεδα στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 είναι 75% (Αιτιολογική Έκθεση, 2010, σελ 3). Επομένως εκτιμάται από το Υπουργείο Μεταφορών ότι η ζήτηση τα επόμενα χρόνια θα μειωθεί, καθώς με τις νέες σιδηροδρομικές υποδομές (Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, Θριάσιο) πιθανά να υπάρξει αλλαγή της ανωτέρω σχέσης, προς όφελος άλλων μέσων μεταφοράς (Αιτιολογική Έκθεση, 2010, σελ 3).

Σε ότι αφορά ειδικά για τις διεθνείς μεταφορές, επισημαίνεται ότι τα κυριότερα προβλήματα που έχουν οδηγήσει τον κλάδο από τα 13.500 οχήματα τη δεκαετία του 1980, στα 1.800 σήμερα, είναι τα εξής (Κερανίδης, 2010):

α. Το ιδιαίτερα υψηλό κόστος ασφάλισης των ελληνικών οχημάτων διεθνών μεταφορών (σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες),

β. Ο μεγάλος αριθμός κατασχέσεων φορτηγών αυτοκινήτων διεθνών μεταφορών, στα οποία οι αστυνομικές και λιμενικές αρχές ανακαλύπτουν οικονομικούς μετανάστες, οι οποίοι προσπαθούν μέσω του λιμένα Πατρών και Ηγουμενίτσας να πετύχουν την μετάβαση τους στην Ιταλία. Οι κατασχέσεις προκαλούν τεράστια οικονομικά προβλήματα στους ιδιοκτήτες των φορτηγών, τα οποία παραμένουν για μήνες ή και χρόνια (μέχρι να ολοκληρωθούν οι σχετικές δίκες) ακινητοποιημένα.

γ. Η ανεξέλεγκτη παράνομη μεταφορά με αλλοδαπά οχήματα, και ο αθέμιτος ανταγωνισμός σε πολύ μεγάλη έκταση (αφορολόγητο πετρέλαιο, λαθρεμπόριο πετρελαίου, πετρέλαιο θέρμανσης, ασφάλεια αυτοκινήτου, κόστος συντήρησης και οδηγού).

2.4 Ιστορικό Νομοθετικού πλαισίου

Στις αρχές Νοεμβρίου του 2010, η κατάσταση της ελληνικής οικονομίας ήταν πολύ δύσκολη. Στο πλαίσιο της αυστηρότερης επιτήρησης της από την Ευρωπαϊκή Ένωση (υπαγωγή στο άρθρο 104, παράγραφος 8 της Συνθήκης και το 2010 στο 104, παρ.9), η Κομισιόν θα ήλεγχε ανά τρίμηνο την πορεία του προϋπολογισμού και ουσιαστικά θα είχε καθοριστικό ρόλο στην οικονομική πολιτική. Η Ελληνική Κυβέρνηση προκειμένου να πείσει ότι διαθέτει ένα αξιόπιστο σχέδιο μείωσης του ελλείμματος και να κερδίσει την αναγκαία παράταση έως το 2013 για την επαναφορά του στο 3% του ΑΕΠ, προέβαλλε τα σχέδια της για τις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις. Μεταξύ των δεσμεύσεων της Κυβέρνησης ήταν (και είναι) η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων, καθώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασκούσε πιέσεις προς την κατεύθυνση της κατάργησης των περιορισμών και εμποδίων στην άσκηση επαγγελμάτων, καθώς εκτιμούσε ότι η απελευθέρωση θα οδηγήσει σε εξοικονόμηση πόρων και αύξηση της παραγωγικότητας και της απασχόλησης (In.gr, 2010c).

Από την άλλη μεριά, το Νοέμβριο του 2009, το Δ' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας με σειρά αποφάσεων του (3536 - 3539/2009) έκρινε αντισυνταγματικό τον περιορισμό έκδοσης αδειών βυτιοφόρων αυτοκινήτων και τη μετατροπή φορτηγών αυτοκινήτων σε βυτιοφόρα και παρέπεμψε το όλο θέμα για οριστική κρίση στην Ολομέλεια του Ανωτάτου Ακυρωτικού Δικαστηρίου. Στο συμβούλιο της Επικρατείας

είχαν προσφύγει η Ένωση Ελληνικών Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών, εταιρίες Πετρελαιοειδών, ιδιοκτήτες βυτιοφόρων αυτοκινήτων κλπ. Με τις αιτήσεις τους, μεταξύ των άλλων, ζητούσαν να ακυρωθεί η υπουργική απόφαση του 2007 που καθορίζει τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών κυκλοφορίας βυτιοφόρων αυτοκινήτων ιδιόκτητης χρήσης ιδιοκτησίας εταιριών εμπορίας πετρελαιοειδών. Το συμβούλιο της επικράτειας έκρινε ότι οι περιορισμοί στην έκδοση αδειών βυτιοφόρων αυτοκινήτων είναι αντίθετοι στο άρθρο 5 του Συντάγματος που προστατεύει την οικονομική και επαγγελματική ελευθερία. Οι αποφάσεις του τμήματος ανέφεραν ότι δεν προκύπτουν λόγοι δημοσίου και κοινωνικού συμφέροντος που να δικαιολογούν την απαγόρευση της μετατροπής φορτηγών αυτοκινήτων, οποιασδήποτε κατηγορίας, σε βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων (In.gr, 2010b). Το Φεβρουάριο του 2010 και ενώ η κρίση βαθαίνει, η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου ζητά το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματών και ειδικότερα τη λήψη μέτρων για την απελευθέρωση των αγορών ιδιαίτερα των μεταφορών και της ενέργειας (In.gr, 2010d).

Η κυβέρνηση στα τέλη Μαρτίου του 2010 αποφασίζει να ξεκινήσει την απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματών από τις οδικές μεταφορές με την έναρξη των εργασιών της Διυπουργικής Επιτροπής αμέσως μετά τις γιορτές του Πάσχα. Από τις διαρροές της κυβέρνησης για το χαρακτήρα του νομοσχεδίου που θα αφορούσε στο άνοιγμα της αγοράς ειδικά των φορτηγών και βυτιοφόρων δημοσίας χρήσεως φαινόταν πως ήταν δεδομένη η απόφαση για κατάργηση των ελαχίστων κομίστρων και αλλαγή του καθεστώτος χορήγησης των αδειών. Διαβεβαιωνόταν επίσης (εφ. Το Βήμα) από τον Υπουργό Μεταφορών ότι δεν υπήρχε πρόθεση της Κυβέρνησης να πληγούν τα περιουσιακά στοιχεία των μεταφορέων (In.gr, 2010a).

Τον Απρίλιο του 2010, δημοσιεύτηκε στην ιστοσελίδα του υπουργείου Μεταφορών προς δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου για τις «Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές», που αφορούσε το νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση ολοκληρώθηκε στις αρχές του Μαΐου.

Στις 26 Ιουλίου 2010, ο υπουργός Μεταφορών παρουσίασε το νομοσχέδιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Σύμφωνα με τον υπουργό, το περιεχόμενο του νομοσχεδίου προήλθε μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις με την «τρίκα», με την οποία η Ελλάδα

σύναψε το Μνημόνιο για τη δανειοδοτική υποστήριξή της και κέρδος των διαπραγματεύσεων αυτών υπήρξε η πρόβλεψη για το τριετές μεταβατικό στάδιο και όχι το απευθείας άνοιγμα του επαγγέλματος (In.gr, 2010k). Ενώ αρχικά στο σχέδιο νόμου, οι τιμές που είχαν οριστεί έφταναν για φορτηγό έως 40 τόνους τις 94.000 ευρώ, μετά τις διαπραγματεύσεις η τιμή καθορίστηκε στα 71.500 €.

Αντίστοιχα, ενώ η ανώτατη τιμή για βυτιοφόρο έφτανε τις 192.000 ευρώ, στο νομοσχέδιο διαμορφώνεται στις 112.000. Το μεταβατικό διάστημα, από 5 χρόνια που επιδίωκε η ελληνική πλευρά, μειώθηκε στα τρία. Η καταβαλλόμενη εισφορά θα μειώνεται κλιμακωτά μέχρι το 2013, οπότε και θα μηδενιστεί (In.gr, 2010k). Στις 26 Ιουλίου του 2010, ξεκίνησε απεργία των αυτοκινητιστών φορτηγών δημόσιας χρήσης, στην οποία συμμετείχε τελικώς και η Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών διεθνών μεταφορών Ελλάδος. Οι απεργίες των μεταφορέων σχετιζόνταν με το νομοσχέδιο που θεωρούσαν ότι απαξιώνει τις υφιστάμενες άδειες. Κατά τη διάρκεια των απεργιακών κινητοποιήσεων, οι βυτιοφορείς και οι οδηγοί φορτηγών δημοσίας χρήσεως έκλεισαν τις εισόδους των διωλιστηρίων, προκειμένου να εμποδίσουν την προμήθεια των πρατηρίων υγρών καυσίμων από ιδιωτικής χρήσης φορτηγά καυσίμων. Ως αποτέλεσμα, στην πλειονότητα των πρατηρίων καυσίμων της χώρας τα αποθέματα καυσίμων εξαντλήθηκαν, ενώ κυκλοφοριακά προβλήματα παρουσιάστηκαν σε κεντρικές οδικές αρτηρίες εξαιτίας των ακινητοποιημένων φορτηγών (Δελεβέγκος, 2010). Παράλληλα, υπήρξε παρέμβαση της δικαιοσύνης αφού δόθηκε εντολή για σχηματισμό δικογραφιών, σε βάρος ατόμων, που παρεμποδίζουν τη διέλευση φορτηγών και βυτιοφόρων ιδιωτών και εταιριών καυσίμων από και προς τα διωλιστήρια Θεσσαλονίκης, από τον Εισαγγελέα Ποινικής Δίωξης (Δελεβέγκος, 2010).

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο η οριστική απελευθέρωση της αγοράς φορτηγών δημοσίας χρήσεως θα πραγματοποιηθεί την 1/07/2013 (Δελεβέγκος, 2010). Έκτοτε το κόστος απόκτησης μιας άδειας φορτηγού δημοσίας χρήσεως θα είναι μηδενικό, ενώ μέχρι εκείνη την περίοδο θα υπάρχει μία μεταβατική περίοδος, κατά τη διάρκεια της οποίας, το ύψος της προβλεπόμενης από το νομοσχέδιο εισφοράς (για την αγορά άδειας) θα απομειώνεται σταδιακά, ως εξής: από 1/1/2011 το ποσό της εισφοράς θα μειωθεί κατά 30%, από 1/1/2012 το ποσό της εισφοράς θα μειωθεί κατά 35% και από 1/1/2013 το ποσό της εισφοράς θα υποχωρήσει κατά 35%. Συνεπώς, από 01/07/2013 όσοι ενδιαφέρονται να συστήσουν εταιρία οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα

καταβάλλουν μόνο διοικητικά τέλη (της τάξης των 500), ενώ η σύσταση της εταιρίας θα γίνεται βάσει της νομοθεσίας περί Ανωνύμων Εταιριών. Όσον αφορά τις υφιστάμενες άδειες, αφού αποτιμηθεί η αξία τους θα αποτελούν το ιδρυτικό κεφάλαιο των νέων εταιρικών σχημάτων. Παράλληλα, το νομοσχέδιο προβλέπει, μεταξύ άλλων (Δελεβεγκος, 2010):

- την κατάργηση όλων των αδειών από 30/6/2013 και την μετατροπή τους σε διεθνείς και εθνικές,
- την χορήγηση νέων αδειών με βάση τα κριτήρια της οικονομικής δυνατότητας, της επαγγελματικής επάρκειας, της ύπαρξης υποδομών και της καλής φήμης,
- τη δημιουργία ταμείου για την υποστήριξη της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος,
- την ελεύθερη διαμόρφωση των κομίστρων, ύστερα από συμφωνία του φορτωτή και του μεταφορέα, με κάποιες εξαιρέσεις.

Οι απεργοί συναντήθηκαν με το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών χωρίς να υπάρξει κάποιο αποτέλεσμα. Στη συνάντηση εκείνη επρόκειτο να συζητηθεί και η περίπτωση των 5.500 μεταφορέων, οι οποίοι μπόκαν στον κλάδο τα τελευταία δύο χρόνια μέσω μεταβίβασης αδειών και είναι αυτοί που πλήττονται περισσότερο από τις νέες ρυθμίσεις (In.gr, 2010f). Στη διάρκεια της συνάντησης οι ιδιοκτήτες απέρριψαν την πρόταση της κυβέρνησης για λύση της απεργίας και στη συνέχεια πρότειναν να διεξαχθεί διάλογος, καθώς και την πρόταση να τους χορηγηθεί μια επιπλέον δωρεάν άδεια. Επιπλέον, ζήτησαν αποζημίωση του ύψους της αδείας που κατέχουν, σε βάθος χρόνου και διασφάλιση των συνταξιοδοτικών τους δικαιωμάτων (In.gr, 2010e).

Η εξάντληση των υγρών καυσίμων στα πρατήρια προκαλούσε ανησυχία λόγω των ελλείψεων στην αγορά σε είδη πρώτης ανάγκης, όπως οπωροκηπευτικά, αλλά και για την απρόσκοπτη μετακίνηση των τουριστών στην αιχμή της θερινής τουριστικής περιόδου (In.gr, 2010e). Την τρίτη μέρα της απεργίας, με απόφαση του Πρωθυπουργού και μετά από εισήγηση του υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κηρύχθηκαν σε κατάσταση πολιτικής κινητοποίησης οι ανά τη χώρα ιδιοκτήτες και οδηγοί φορτηγών δημοσίας χρήσεως και των βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων.

Εξουσιοδοτήθηκαν οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Οικονομικών και, κατά το μέρος της αρμοδιότητάς τους, οι οικείοι Νομάρχες «να προβούν σε επίταξη

των υπηρεσιών και επίταξη της χρήσης των φορτηγών Δημοσίας Χρήσεως και των βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων, καθώς και να λάβουν κάθε άλλο αναγκαίο μέτρο για τη διασφάλιση των δημοσίων αγαθών που κινδυνεύουν από την κατά τα άνω διατάραξη της ομαλής λειτουργίας της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της χώρας» (Τα Νέα, 2010).

Στις 30 Ιουλίου οι ιδιοκτήτες φορτηγών και βυτιοφόρων αποφάσισαν τη συνέχιση της απεργίας τους, απορρίπτοντας τις προτάσεις του υπουργείου Υποδομών και αγνοώντας την επίταξη. Το υπουργείο Μεταφορών εξέδωσε ανακοίνωση που χαρακτήριζε την άρνηση των βυτιοφορέων να συμμορφωθούν με την επίταξη ως «βαριά προσβολή της έννομης τάξης», η οποία πλήττει το κοινωνικό σύνολο. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης αποφασίστηκε τα στοιχεία των παραβατών να διαβιβάζονται στους εισαγγελείς για άσκηση ποινικών διώξεων, να εφαρμοστούν κυρώσεις που φθάνουν ως την αφαίρεση της άδειας, ενώ κινητοποιήθηκαν και οι Ένοπλες Δυνάμεις για τη μεταφορά των καυσίμων (In.gr, 2010g).

Στη 1 Αυγούστου 2010, οι ιδιοκτήτες φορτηγών στην έκτακτη γενική συνέλευσή τους αποφάσισαν, με οριακή πλειοψηφία, την αναστολή της απεργίας *«με αίσθημα ευθύνης και λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί»* από την κινητοποίηση. Από την πλευρά της, η κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι εφόσον οι μεταφορείς επανέλθουν στα καθήκοντά τους, η πολιτική επίταξη καθίσταται άνευ αντικειμένου. Στο ψήφισμά τους, οι ιδιοκτήτες είχαν υπογραμμίσει ότι περιμένουν από την κυβέρνηση να άρει την επίταξη και προειδοποιούσαν ότι θα επιστρέψουν στις κινητοποιήσεις εάν το υπουργείο *«αθετήσει τις δεσμεύσεις του»*. Για την άρση του αδιεξόδου είχε συμφωνηθεί η ταυτόχρονη αναστολή της απεργίας των ιδιοκτητών φορτηγών και βυτιοφόρων και η άρση της επίταξης, με την προϋπόθεση ότι δεν θα γίνονταν νέες απεργίες όσο θα κρατούσε ο διάλογος για το νομοσχέδιο, το οποίο αναμενόταν να ψηφιστεί στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2010 (In.gr, 2010h).

Ενώ μέσα στο Σεπτέμβριο η διαδικασία για την ψήφιση του νομοσχεδίου ήταν σε εξέλιξη, οι ιδιοκτήτες φορτηγών-βυτιοφόρων έλαβαν την απόφαση να συνεχίσουν τις κινητοποιήσεις τους με τη μορφή της αποχής. Ο κλάδος προηγουμένως είχε παρουσιάσει τις θέσεις του στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, όπου φάνηκαν διαφορετικές προσεγγίσεις μεταξύ των φορέων. Οι εκπρόσωποι των ιδιοκτητών

φορτηγών, όπως π.χ. ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, μίλησαν για νομοσχέδιο που απαξιώνει τις περιουσίες τους και ζήτησαν την ικανοποίηση των βασικών αιτημάτων τους, έστω και την ύστατη στιγμή. Στο ίδιο μήκος κύματος ήταν και οι επισημάνσεις τόσο του προέδρου της Ομοσπονδίας επαγγελματικών μικρών φορτηγών δημοσίας χρήσεως, όσο και του προέδρου της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών, οι οποίοι επέμειναν στα τρία επίμαχα αιτήματα τους για παράταση της μεταβατικής περιόδου, για τη διατήρηση του 35% της αξίας της άδειας αλλά και των αναπτυξιακών κινήτρων. Αντίθετα, ο γενικός γραμματέας της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών τάχθηκε υπέρ του νομοσχεδίου, υποστηρίζοντας ότι είναι ένα βασικό βήμα για τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών, την κατάργηση του αθέμιτου ανταγωνισμού και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας (In.gr, 2010i).

Το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών υπερψηφίστηκε τελικά επί της αρχής σε ψηφοφορία στο Γ' Θερινό Τμήμα της Βουλής στις 22 Σεπτεμβρίου 2010. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η Κομισιόν ανακοίνωσε ότι προσφεύγει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) κατά της Ελλάδας, ζητώντας του να αναγνωρίσει ότι οι περιορισμοί στην έκδοση των αδειών κυκλοφορίας των οχημάτων δημοσίας χρήσεως και ιδιωτικών βυτιοφόρων παραβιάζουν το άρθρο 49 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο αφορά στην ελευθερία εγκατάστασης των επιχειρήσεων, καθώς και το άρθρο 81 ΕΚ για τον ελεύθερο ανταγωνισμό (In.gr, 2010).

Κατά την Επιτροπή, η παραβίαση της κοινοτικής νομοθεσίας πραγματοποιείται ιδίως με το άρθρο 4 του νόμου 383/1976, τα άρθρα 6 και 7 του νόμου 3054/2002, με τις υπουργικές αποφάσεις περί εφαρμογής των εν λόγω νόμων, καθώς και με την επιβολή σταθερών κομίστρων (εντός ορισμένων ορίων) για τις υπηρεσίες μεταφοράς που παρέχονται από φορτηγά δημοσίας χρήσεως. Η Κομισιόν εκτιμά ότι η εξάρτηση της χορήγησης νέων αδειών Φορτηγών Δημοσίας Χρήσεως (ΦΔΧ) από τις μη αντικειμενικά προσδιοριζόμενες «μεταφορικές ανάγκες της χώρας» περιορίζει την ελευθερία εγκατάστασης των οδικών εμπορευματικών μεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ελλάδα. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο ν. 3054/2002 δίνει τη δυνατότητα στην ελληνική κυβέρνηση να ελέγχει τον αριθμό των κυκλοφορούντων βυτιοφόρων ιδιωτικής χρήσεως και κατά συνέπεια αποσκοπεί, όχι μόνο στη διατήρηση του κλειστού

χαρακτήρα του επαγγέλματος των μεταφορέων πετρελαιοειδών, αλλά και στη διατήρηση της δυναμικής κάθε εταιρίας που δραστηριοποιείται στη συγκεκριμένη αγορά. Παρά το γεγονός ότι τα ζητήματα εναντίον των οποίων προσφεύγει η Επιτροπή επιλύθηκαν με την ψήφιση του νόμου για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, η Κομισιόν είναι υποχρεωμένη να προσφύγει κατά κράτους-μέλους ακόμη και αν στο μεταξύ έχουν εκλείψει τα αίτια της προσφυγής, όπως επίσης το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΕ) είναι αναγκασμένο να καταδικάσει ένα κράτος-μέλος για μη έγκαιρη μεταφορά ευρωπαϊκής οδηγίας (Καρκαγιάννης, 2010).

2.5 Το αρχικό σχέδιο Νόμου

Το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων υπέβαλε τον Απρίλιο του 2010 πρόταση Δημόσιας Διαβούλευσης για το νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η μεταρρύθμιση του κλάδου, η οποία αναμενόταν εδώ και πολλά χρόνια, επισπεύστηκε καθώς φαίνεται από το Μνημόνιο για τη χορήγηση δανείων που υπέγραψε η Ελλάδα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και την Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο, μεταξύ άλλων, επιβάλλει την άρση των περιορισμών και την απελευθέρωση των λεγόμενων «κλειστών» επαγγελμάτων, στα οποία συγκαταλέγεται και το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Τα βασικά σημεία του αρχικού σχεδίου Νόμου ήταν τα παρακάτω (ΥΥΜΔ, 2010):

- α.** Απελευθέρωση αριθμού χορηγούμενων αδειών φορτηγών Δ.Χ.
- β.** Ενίσχυση του ανταγωνισμού.
- γ.** Οργάνωση των μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρίες.
- δ.** Παροχή κινήτρων για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη.
- ε.** Στάθμιση αξίας αδειών.
- στ.** Ενοποίηση νομοθεσίας για διεθνείς, εθνικές και νομαρχιακές μεταφορές.

Σε γενικές γραμμές το νομοσχέδιο έλαβε υπόψη τις σχετικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες, με τις οποίες η χώρα οφείλει να εναρμονιστεί, καθώς επίσης και την εμπειρία από μεταφορικά συστήματα προηγμένων δυτικών ευρωπαϊκών χωρών (ΥΥΜΔ, 2010). Την περίοδο από τις 22 Απριλίου 2010, 00:01 έως τις 3 Μαΐου 2010, 23:59 δόθηκε η δυνατότητα δημόσιας ηλεκτρονικής διαβούλευσης για το νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών

εμπορευματικών μεταφορών, στο διαδικτυακό τόπο διαβουλεύσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας συγκεντρώθηκαν 183 συνολικά σχόλια, πολλά από τα οποία αποτελούσαν εποικοδομητικές προτάσεις, ιδέες, κριτική και απόψεις. Σκοπός της διαβούλευσης ήταν τα σχόλια αυτά να τύχουν επεξεργασίας από την ομάδα επεξεργασίας που θα συστηνόταν για το σκοπό αυτό, ώστε να συνεισφέρουν στη διαμόρφωση της τελικής μορφής του νομοσχεδίου, το οποίο τελικώς ψηφίστηκε στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2010. Με βάση τη διαβούλευση το Υπουργείο θα προχωρούσε ακολούθως (ΥΥΜΔ, 2010):

A. Στην ολοκλήρωση του Νομοσχεδίου.

B. Στην παρουσίαση στο Υπουργικό Συμβούλιο προκειμένου να εγκριθεί.

Γ. Στην κοινοβουλευτική διαδικασία ψήφισης του Νομοσχεδίου από τη Βουλή.

Τα σχόλια της διαδικτυακής διαβούλευσης των φυσικών προσώπων και των ενδιαφερομένων φορέων μπορούν να συστηματοποιηθούν ως ακολούθως (ΥΥΠΜΔ, 2010):

α. Σχόλια σχετικά με τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα.

β. Προβληματισμός σχετικά με το όριο εισφορών, προκειμένου να συστήσει κανείς μεταφορική εταιρία.

γ. Σχόλια που αφορούσαν τις μορφές εταιρικών σχημάτων και τους όρους λειτουργίας.

δ. Σχόλια σχετικά με τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών.

ε. Σύσταση και σύνθεση εκτιμητικής επιτροπής

στ. Σχόλια σχετικά με τους μικρομεταφορείς

ζ. Διάφορα σχόλια

Στις παρακάτω παραγράφους κωδικοποιούνται τα καταγεγραμμένα σχόλια ανά θεματική κεφαλίδα, συμπεριλαμβανόμενα είτε σε μία από τις ανωτέρω, είτε σε μια από τις επιπλέον που προστέθηκαν. Τα σχόλια που διατυπώθηκαν από τους φορείς ανά άρθρο του νομοσχεδίου, παρουσιάζονται συγκεντρωτικά ανά φορέα ώστε να δοθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα για τις θέσεις και τη στάση του κάθε εμπλεκόμενου φορέα.

2.6 Σχόλια σχετικά με τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα

1. Μια έντονη κριτική που ασκήθηκε αφορούσε στο βαθμό της απελευθέρωσης της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Επισημάνθηκε από πολλούς ότι δεν πρόκειται για πραγματική απελευθέρωση αλλά για ένα προσχέδιο νόμου που στην ουσία προστατεύει τα «συντεχνιακά» συμφέροντα των μεταφορέων (ΥΥΜΔ, 2010, 1, 2, 3, 67, 68).
2. Προτείνεται η αποσαφήνιση της έννοιας της έδρας των αυτοκινήτων φορτηγών δημοσίας χρήσεως. του Ν. 1073/80, δεδομένου ότι δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια. Προτείνεται η έδρα των αυτοκινήτων φορτηγών δημοσίας χρήσεως. του Ν. 1073/80 να ορίζεται ο Νομός ή η Περιφέρεια, δεδομένης της νέας αρχιτεκτονικής της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης του Προγράμματος «Καλλικράτης» (ΥΥΜΔ, 2010, 33).
3. Κριτική ασκείται στην ύπαρξη γεωγραφικών περιορισμών για αυτοκίνητα μέχρι 8.000 kgs (ΥΥΜΔ, 2010, 3).
4. Επισημαίνεται η μη δυνατότητα μεταφοράς φορτίου από νομαρχιακό φορτηγό δημοσίας χρήσεως όταν επιστρέφει από μεταφορά που εκτέλεσε προς όμορο νομό. Κατακρίνεται το ισχύον καθεστώς στο οποίο τα αλλοδαπά φορτηγά δημοσίας χρήσεως, τα οποία δεν συνεισφέρουν με φόρους στην ελληνική οικονομία να έχουν το δικαίωμα αυτό, ενώ τα ελληνικά νομαρχιακά φορτηγά δημοσίας χρήσεως να μην το έχουν. Προτείνεται πλήρης απελευθέρωση του καθεστώτος αυτού (ΥΥΜΔ, 2010, 35, 29, 30). Στο ίδιο περίπου πλαίσιο που αφορά τις εξελίξεις για τα νομαρχιακά φορτηγά δημοσίας χρήσεως προτείνεται πλήρως ελεύθερη διακίνηση και ελεύθερο τονάζ (ΥΥΜΔ, 2010, 36, 39 40, 41, 42, 43, 51). Διατυπώνεται συνεπώς από πολλούς μεταφορείς το αίτημα για άρση όλων των περιορισμών σε ότι αφορά τις νομαρχιακές μεταφορές ώστε να είναι δυνατός ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός έναντι των ξένων φορτηγών (ΥΥΜΔ, 2010, 23, 24, 25, 26, 27, 28). Σημειώνονται επίσης τα αναμενόμενα οφέλη για το κόστος των υπηρεσιών από την απελευθέρωση των νομαρχιακών μεταφορών καθώς θα μπορούν τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως να επιστρέφουν στο νομό της έδρας με φορτίο όταν θα πραγματοποιούν μεταφορά εκτός νομού (ΥΥΜΔ, 2010, 40).
5. Εναλλακτικά, προτείνεται στο μεταφορικό έργο των νομαρχιακών αδειών υφισταμένων και νέων να προστεθεί το δικαίωμα μεταφοράς από οποιοδήποτε σημείο του νομού της έδρας προς οποιοδήποτε σημείο των νομών της επικράτειας και αντιστρόφως, δηλαδή να απαγορεύονται μόνο οι μεταφορές που δεν έχουν σχέση με τον

νομό της έδρας (ΥΥΜΔ, 2010, 42, 46). Σε αυτές τις μεταφορές σκόπιμο θα ήταν να επιτρέπεται η επιστροφή του οχήματος με μεταφορά φορτίου ώστε να μειωθεί το κόστος για τον καταναλωτή αλλά και να περιοριστεί το φαινόμενο της παράνομης μεταφοράς κατά τη νύχτα που αυξάνει τους κινδύνους για την οδική ασφάλεια. Επιπλέον, αυτό θα βοηθήσει και τους πελάτες εκείνους οι οποίοι μεταφέρουν μικρές ποσότητες ευπαθών προϊόντων μεγάλης αξίας μαζί με προϊόντα άλλων πελατών. Έως σήμερα ήταν αναγκασμένοι να ναυλώνουν τα μεγάλης χωρητικότητας οχήματα που όταν δεν φορτώνονται πλήρως συνεπάγονται και μεγαλύτερο κόστος για τον πελάτη.

6. Προτείνεται η συμπερίληψη των βυτιοφόρων χημικών υγρών στις μεταφορές πετρελαιοειδών (ΥΥΜΔ, 2010, 37).

7. Προτείνεται στις ήδη υπάρχουσες άδειες βυτιοφόρων μεταφοράς χημικών υγρών, να δοθεί το δικαίωμα να μεταφέρουν γενικά πετρελαιοειδή με το επιχείρημα ότι και τα μεν και τα δε ανήκουν στις ειδικές μεταφορές καθώς και στον A.D.R. στην κλάση 3 (ΥΥΜΔ, 2010, 45).

8. Επισημαίνεται η απουσία οποιασδήποτε αναφοράς στις μεταφορές αποβλήτων επικινδύνων και μη (ΥΥΜΔ, 2010, 38).

2.7 Προβληματισμοί σχετικά με το όριο εισφορών, προκειμένου να συσταθεί μια μεταφορική εταιρία

1. Το κόστος της άδειας εισόδου στο επάγγελμα, προστιθέμενο και στην αξία του αυτοκινήτου, κρίνεται ιδιαίτερα υψηλό για την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα, δεδομένων και των προθέσεων για ανταγωνιστικές μειώσεις των κομίστρων. Το υψηλό κόστος στην περίπτωση που θα οδηγούσε σε μείωση των αγορών αδειών θα συνεπαγόταν και μείωση των εισπράξεων για το κράτος (ΥΥΜΔ, 2010, 2).

2. Επισημαίνεται ότι το κόστος απόκτησης νέας άδειας για φορτηγά δημοσίας χρήσεως ανέρχεται περίπου στο ύψος τιμών, με τις οποίες πωλούνται σήμερα (ΥΥΜΔ, 2010, 2).

3. Επισημαίνεται η ενδεχόμενη απαξίωση των αδειών για τις οποίες οι ιδιοκτήτες τους κατέβαλαν μεγάλα ποσά καθότι η εμπορική τους αξία ήταν πολύ υψηλή (ΥΥΜΔ, 2010, 59, 61).

4. Οι τιμές αγοράς των αδειών κρίνονται υπερβολικά υψηλές, ίσως πιο υψηλές και από ότι ίσχυε ήδη σήμερα στην ίδια την αγορά (ΥΥΜΔ, 2010, 28).

5. Επικρίνεται το νομοσχέδιο γιατί δεν απελευθερώνει επαρκώς το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, αλλά αντίθετα, θα καταστήσει το επάγγελμα ακόμα πιο κλειστό αφού οι άδειες θα εξακολουθήσουν να είναι εμπορεύσιμες από το κράτος και σε υψηλές τιμές που ξεπερνούν ακόμα και τις τιμές της αγοράς (ΥΥΜΔ, 2010, 16, 34). Διατυπώνεται η άποψη ότι μέχρι τώρα όποιος ήθελε να γίνει αυτοκινητιστής έπρεπε να αγοράσει από την «αγορά» άδεια που η τιμή της ήταν 100.000 ευρώ για τα φορτηγά 40 τόνων και 250.000 ευρώ για τα βυτιοφόρα 40 τόνων ενώ κατά τους τελευταίους μήνες η τιμή των φορτηγών 40 τόνων ήταν περίπου 50.000 ευρώ). Με την απελευθέρωση όποιος πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται για την είσοδο στο επάγγελμα, θα πρέπει να πληρώσει 95.000 ευρώ για κάθε φορτηγό 40 τόνων και 195.000 ευρώ για κάθε βυτιοφόρο 40 τόνων, προϋπόθεση που δεν συμβάλλει στην ουσιαστική απελευθέρωση του επαγγέλματος (ΥΥΜΔ, 2010, 65).

6. Επισημαίνεται στη συνέχεια το υψηλό κόστος απόκτησης της άδειας νομαρχιακού φορτηγού δημοσίας χρήσεως σε σχέση με τις δυνατότητες που θα απολαμβάνει έναντι των φορτηγών δημοσίας χρήσεως εθνικών μεταφορών, καθώς και οι κίνδυνοι για τους 14.000 επαγγελματίες στον κλάδο των νομαρχιακών μεταφορών (ΥΥΜΔ, 2010, 36).

7. Διατυπώνεται και η άποψη ότι καλώς καθιερώνεται εισφορά υψηλή για την είσοδο στο επάγγελμα διότι και οι σημερινοί μεταφορείς κατέβαλλαν σημαντικά ποσά για την απόκτηση της άδειάς τους, προχωρώντας μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις σε σύναψη δανείου για το σκοπό αυτό. Συνεπώς, οι προτεινόμενες εισφορές εξασφαλίζουν ένα αίσθημα ισότητας ως προς τους όρους ανταγωνισμού για τους παλιούς μεταφορείς σε σχέση με τους νεοεισερχόμενους στον κλάδο.

2.8 Σχόλια που αφορούσαν τις μορφές εταιρικών σχημάτων και τους όρους λειτουργίας

1. Επισημαίνεται ο κίνδυνος να δημιουργηθούν μεγάλες εταιρίες που θα οδηγήσουν σε αφανισμό τους μικρούς επαγγελματίες μεταφορείς, αντίστοιχα με τον αντίκτυπο που είχαν τα μεγάλα super market στα μικρά μαγαζιά της γειτονιάς (ΥΥΜΔ, 2010, 15).

2. Διατυπώνεται η άποψη ότι το νομοσχέδιο θα επιτρέψει τη δυνατότητα άσκησης του επαγγέλματος από εταιρίες που έχουν τα εχέγγυα να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, με ταυτόχρονο σεβασμό στο περιβάλλον και στον πολίτη (π.χ. με τη χρήση οχημάτων νέας τεχνολογίας) (ΥΥΜΔ, 2010, 13).

3. Προτείνεται η χορήγηση επιδοτήσεων για επενδυτικά σχέδια που θα αφορούν στη δημιουργία μεγάλων οργανωτικών σχημάτων (μεταφορικών εταιριών), καθώς και στην αντικατάσταση του εξοπλισμού (ΥΥΜΔ, 2010, 42).
4. Επικρίνεται η μη δυνατότητα αγοράς ενός αυτοκινήτου μικρότερου μικτού βάρους εφόσον υπάρχει άδεια για μεγαλύτερο μικτό βάρος οχήματος, γεγονός που δε βοηθά στην προσαρμογή των επαγγελματιών στις μεταβαλλόμενες ανάγκες τους (ΥΥΜΔ, 2010, 60).
5. Επικρίνεται η παροχή αναπτυξιακών προγραμμάτων μόνο στις εταιρίες και όχι στους μικρούς μεμονωμένους μεταφορείς (ΥΥΜΔ, 2010, 15).
6. Επισημαίνεται ο κίνδυνος αύξησης τελικά του κόστους μεταφοράς στην περίπτωση μετάβασης από ένα καθεστώς μεμονωμένων μεταφορέων σε μεγάλες εταιρίες εξαιτίας των υψηλών δαπανών που συνεπάγεται η λειτουργία μιας εταιρίας (ΥΥΜΔ, 2010, 57).
7. Διατυπώνεται η διαφωνία με την απαίτηση της υποχρεωτικής ένταξης των μεταφορέων σε εταιρίες που ενδεχόμενα να οδηγήσουν σε αύξηση του κόστους της μεταφοράς (ΥΥΜΔ, 2010, 52, 53).
8. Επισημαίνεται ότι δεν αναφέρονται τα ελάχιστα όρια τονάζ και αριθμού οχημάτων που πρέπει να διαθέτει μια μεταφορική εταιρία (ΥΥΜΔ, 2010, 56).

2.9 Σχόλια σχετικά με τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών

1. Επισημαίνεται η σημαντική αύξηση του κόστους για την άσκηση του επαγγέλματος εξαιτίας της απαίτησης αγοράς οχήματος τεχνολογίας EURO VI (τριετίας) ή V (έτος 2010). Προτείνεται και η δυνατότητα χρησιμοποίησης EURO 3 (όχημα 9 χρόνων το πολύ) που αντιστοιχεί στο 50% περίπου του κόστους ενός οχήματος EURO 4 (ΥΥΜΔ, 2010, 66).
2. Επισημαίνεται ο κίνδυνος για την ελληνική οικονομία της σύστασης εταιριών από έλληνες σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες π.χ. στη Βουλγαρία, όπου το κόστος της αδειοδότησης είναι πολύ μικρότερο. Προτείνεται η παύση της αγοραπωλησίας αδειών (ΥΥΜΔ, 2010, 16).
3. Σημειώνεται η φυγή πολλών αυτοκινητιστών διεθνών μεταφορών σε χώρες όπως η Βουλγαρία και η Κύπρος και η εκτέλεση μεταφορών αξιοποιώντας το καμποτάζ. Τονίζεται ότι οι μεταφορείς αυτοί έχουν το πλεονέκτημα της επιστροφής του ΦΠΑ για το πετρέλαιο από το Ελληνικό κράτος. Γίνεται επίκληση σε στοιχεία σύμφωνα με τα

οποία υπάρχουν 1.300 περίπου διεθνείς μεταφορείς στην Ελλάδα, ενώ 8.000 περίπου φορτηγά έχουν αλλάξει χώρα – έδρα την τριετία 2007 – 2010 πηγαίνοντας στη Βουλγαρία. Τέλος, τονίζεται ο κίνδυνος του ανταγωνισμού με τα τουρκικά φορτηγά μετά από μια ενδεχόμενη μελλοντική ένταξη της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθότι οι τουρκικές μεταφορικές εταιρίες είναι ιδιαίτερα οργανωμένες και διαθέτουν μεγάλους στόλους οχημάτων (ΥΥΜΔ, 2010, 62).

4. Διατυπώνεται η απορία για τη μη δυνατότητα ενός ιδιοκτήτη φορτηγού δημοσίας χρήσεως άδειας 8.000 κιλών να μετατρέψει το όχημα από νομαρχιακών μεταφορών σε εθνικών μεταφορών καταβάλλοντας ένα τίμημα για μια άδεια περισσότερων από 8.000 κιλά (ΥΥΜΔ, 2010, 15). Προτείνεται η παροχή της δυνατότητας αγοράς τονάζ και μετατροπής ενός φορτηγού νομαρχιακών μεταφορών σε φορτηγό εθνικών μεταφορών (ΥΥΜΔ, 2010, 22).

5. Δεν διευκρινίζεται α) αν οι κάτοχοι ιδιωτικής χρήσεως βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων (πρατηριούχοι ή έμποροι καυσίμων) θα μπορούν πλέον να φορτώνουν από τις εγκαταστάσεις των Διυλιστηρίων και των Εταιριών Εμπορίας και β) αν θα μπορούν να μεταφέρουν, εφ' όσον πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας, όλους τους τύπους των καυσίμων και όχι περιοριστικά μόνο πετρέλαιο θέρμανσης (ΥΥΜΔ, 2010, 3). Η μη διευκρίνιση αφήνει να εννοηθεί πως αυτό δεν θα είναι δυνατό.

6. Οι πρατηριούχοι υγρών καυσίμων δεν έχουν τη δυνατότητα να εκδώσουν άδεια για ιδιωτικής χρήσεως βυτιοφόρα, ώστε να είναι σε θέση οι ίδιοι να μεταφέρουν το εμπορεύσιμο προϊόν τους. Η δυνατότητα αυτή θα συνεισέφερε στην αποφυγή πιθανών νοθειών, κλοπών κα. Επιπλέον, η απόφαση 334/v/2007 της Επιτροπής Ανταγωνισμού σε Ολομέλεια της 19/3/2007 στο Αρθρ. 2.3 προτείνει την άρση των περιορισμών ως προς την έκδοση νέων αδειών μεταφοράς υγρών καυσίμων από ιδιωτικής χρήσεως βυτιοφόρα, ώστε να ενισχυθεί το επίπεδο ανταγωνισμού, στη διακίνηση υγρών καυσίμων. Επιπρόσθετα, η Απόφαση του συμβουλίου της επικρατείας (ΣτΕ) 3536/2009 του Δ' Τμήματος σε Επταμελή Σύνθεση, κρίνει αντισυνταγματικό τον περιορισμό στην έκδοση αδειών ιδιωτικής χρήσεως Βυτιοφόρων για τις εταιρίες πετρελαιοειδών (ΥΥΜΔ, 2010, 1).

2.10 Σύσταση και σύνθεση εκτιμητικής επιτροπής

1. Επικρίνεται η δημιουργία επιτροπής για την έγκριση της χορήγησης αδειών με το σκεπτικό ότι θα συμβάλλει στην αύξηση του χρόνου που απαιτείται για τη χορήγηση μιας άδειας. Επιπλέον, διατυπώνονται επιφυλάξεις ως προς την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των αποφάσεων μιας τέτοιας Επιτροπής (ΥΥΜΔ, 2010, 70).

2.11 Σχόλια σχετικά με τους μικρομεταφορείς

1. Προτείνεται να συμπεριληφθεί στο νέο νόμο ως επιλογή, πρώτον, η πρόβλεψη για την χωρίς κόστος μεταβίβαση της νομαρχιακής άδειας του μικρομεταφορέα στη μεταφορική εταιρία που τον μισθώνει και δεύτερον η πρόσληψη του μικρομεταφορέα ως υπαλλήλου της, με καθεστώς υπαλληλικής σχέσης και αποζημίωσης βλαβών του οχήματος (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

2. Προτείνεται η υποχρεωτική επιπλέον αποζημίωση του μικρομεταφορέα , από την μεταφορική εταιρία που τον μισθώνει, για το κόστος βλαβών του οχήματος (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

3. Προτείνεται η μείωση του φόρου καυσίμων στους μικρομεταφορείς (ΥΥΜΔ, 2010,18).

4. Προτείνεται η δημιουργία υπηρεσίας στο υπουργείο Μεταφορών, ενός κατά κάποιο τρόπο «συνηγόρου του μικρομεταφορέα», για την προστασία των μικρομεταφορέων (δηλ. όσων έχουν μία νομαρχιακή άδεια) που πρέπει να έρχονται αντιμέτωποι με τις οργανωμένες νομικά και λογιστικά μεταφορικές εταιρίες (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

5. Προτείνεται η εξασφάλιση για την κατώτερη ημερήσια αποζημίωση (3τονης άδειας), να κυμανθεί στα 185,00 ευρώ με ανάλογη αύξηση για τους μεγαλύτερους τόνους (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

6. Προτείνεται η υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη (μερική η ολική) των εμπορευμάτων, με κόστος του ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων ή της μεταφορικής που μισθώνει τους μικρομεταφορείς (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

7. Προτείνεται για τα βαρέα ένσημα, η καταβολή του κόστους της επιπλέον επιβάρυνσης των σημερινών ενσήμων (Ο.Α.Ε.Ε) των μικρομεταφορέων, από τις μεταφορικές εταιρίες με τις οποίες συνεργάζονται (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

8. Προτείνεται η υποχρεωτική αναπροσαρμογή της ημερήσιας αποζημίωσης ανά μέρα, κάθε έτος, με ποσοστό τουλάχιστον ίσο η λίγο πάνω από τον πληθωρισμό (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

9. Προτείνεται η υποχρεωτική ημερήσια ύπαρξη βοηθού, κατά τη διάρκεια των διανομών και των περισυλλογών εμπορευμάτων. Η αμοιβή του προτείνεται να καλύπτεται από τον ιδιοκτήτη των εμπορευμάτων ή από τις μεταφορικές εταιρίες με τις οποίες συνεργάζονται οι μικροί μεταφορείς (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

10. Κατά την διάρκεια της τριετούς σύμβασης ενός μικρομεταφορέα με μια μεταφορική εταιρία, προτείνεται να είναι υποχρεωτική η καταβολή του 1/3, της ημερήσιας αποζημίωσης του κομίστρου του μικρομεταφορέα από την πλευρά της μεταφορικής εταιρίας, δεδομένου ότι η εκάστοτε μεταφορική εταιρία δίνει «ρεπό», όποτε κρίνει η ίδια, ενώ ταυτόχρονα ο μικρομεταφορέας είναι υποχρεωμένος να είναι διαθέσιμος για έργο καθημερινά και να πληρώνει τις υποχρεώσεις του στο ασφαλιστικό του ταμείο (ΥΥΜΔ, 2010, 18).

2.12 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φορτηγών Δημοσίας Χρήσεως

1. Η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών δημοσίας χρήσεως επιτρέπεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 σε μεταφορικές εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το άρθρο 3, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., παρέχουν εγγύα αξιοπιστίας κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001.
- Η εταιρεία διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική επιφάνεια κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001.
- Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. διαθέτουν πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας Π.Ε.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001.

- Η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009. Στις εγκαταστάσεις αυτές επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.

2.13 Η ευθύνη του μεταφορέα

Αναλαμβάνοντας ο μεταφορέας την πραγματοποίηση μιας συγκεκριμένης μεταφοράς, επιφορτίζεται την ευθύνη για τις καθυστερήσεις, βλάβες απώλειες ή ζημιές που τυχόν προκληθούν. Βασικά η ευθύνη του μεταφορέα είναι *ενδοσυμβατική*, απορρέει δηλαδή από τους όρους της σύμβασης μεταφοράς. Συμπληρωματικά μπορεί να θεμελιωθεί εξωσυμβατική ευθύνη από τις γενικές διατάξεις του αστικού δικαίου και ιδίως από τις διατάξεις περί αδικοπραξίας.

Έτσι λοιπόν δημιουργείται σε βάρος του μεταφορέα *τεκμήριο ευθύνης* που μπορεί να ανατρέψει μόνο αν αποδείξει ότι το ζημιογόνο γεγονός δεν μπορεί να καταλογισθεί σε αυτόν. Η βαριά ευθύνη του μεταφορέα δεν μπορεί να αποκλεισθεί σε καμία περίπτωση με συμφωνία των συμβαλλομένων μερών, διότι απορρέει από διατάξεις δημόσιας τάξης.

Ο μεταφορέας υποχρεώνεται να αποκαταστήσει τη βλάβη ή ζημιά που δημιουργήθηκε. Ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται αποδεικνύοντας ότι επέδειξε κάθε δυνατή επιμέλεια. Καταλογίζονται μάλιστα σε αυτόν και ζημιές που οφείλονται σε άγνωστες αιτίες (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 313).

2.14 Δίκαιο διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Οι διεθνής οδικές εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζονται τόσο από διμερείς όσο και από πολυμερείς συμβάσεις. Οι διμερείς συμβάσεις συνάπτονται ανάμεσα στη χώρα μας και τις άλλες χώρες και ρυθμίζουν κυρίως τον αριθμό των αδειών διέλευσης, τα επιβαλλόμενα τέλη κλπ. Οι πολυμερείς συμβάσεις αφορούν περισσότερες χώρες και κυριότερη είναι η σύμβαση της Γενεύης του 1954, γνωστή με τα αρχικά CMR (Convention sur less transports internationaux de Marchandises par Route), που επικυρώθηκε από τη χώρα μας με το π.δ.3588/56. Η συμφωνία της Γενεύης λειτουργεί στα πλαίσια της Οικονομικής επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων εθνών και οι κυριότερες ρυθμίσεις της αφορούν:

Πίνακας 2.1: Ρυθμίσεις της συμφωνίας της Γενεύης.

Παράβαση	Πρόστιμο	Διοικητική κύρωση		Βαθμοί ποινής
		Αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας (ημέρες)	Αφαίρεση πινακίδων κυκλοφορίας (ημέρες)	
Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη	700	60	20	9
Παραβίαση STOP	700	20	20	9
Παραβίαση σιδηροδρομικής διάβασης	700	60	20	9
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας κατά 30 km/h	350	60		5
Μη χρήση ζώνης ασφαλείας - κράνος	350	10		5
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας ή πάνω σε πεζοδρόμιο ή σε νησίδα ή σε πλατεία	200	10	10	5
Παράνομη στάθμευση	80			
Στάση - στάθμευση σε διπλή σειρά	40	10	10	
Παραβίαση ελεγχόμενης στάθμευσης	20			
Οδήγηση λεωφορείων και φορτηγών πέρα του ωραρίου	200			
Χρήση κινητού τηλεφώνου	150	30		5
Οδήγηση με περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα	200			5

0,5 - 0,8g/lit				
Οδήγηση με περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα 0,8 - 1,1g/lit	700	90		9
Οδήγηση με περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα > 1,1g/lit	1200	180	10 - 180	*
Εκπομπή ρύπων ή θορύβων πέραν των επιτρεπόμενων ορίων	200	**		
Κυκλοφορία ή οδήγηση χωρίς άδεια κυκλοφορίας	200			***
Οδήγηση χωρίς τα απαιτούμενα έγγραφα	20			

*Φυλάκιση τουλάχιστον 2 μηνών και ακινητοποίηση οχήματος

**Μέχρι να διαπιστωθεί η καταλληλότητα του οχήματος

***Φυλάκιση 1 – 6 μήνες

Πηγή: Προφυλλίδης 2008

- τη δικαιοδοσία της σύμβασης, που εκτείνεται σε κάθε μεταφορά με προέλευση ή προορισμό του εμπορεύματος στο έδαφος ενός από τα συμπράττοντα κράτη,
- αν εκτός από την οδική μεταφορά χρησιμοποιείται και άλλο μέσο, η σύμβαση της Γενεύης εφαρμόζεται για το σύνολο της μεταφοράς,
- η σύμβαση καθιστά τον ανάδοχο της μεταφοράς υπεύθυνο για τις πράξεις και παραλείψεις των οργάνων του,
- κατά τη φόρτωση, ο μεταφορέας ελέγχει την καλή κατάσταση των προς μεταφορά εμπορευμάτων. Ελλείψει επιφυλάξεων, τεκμαίρεται ότι τα εμπορεύματα κατά την αναχώρηση ήταν σε καλή κατάσταση,
- ο μεταφορέας φέρει γενική ευθύνη για συνολική ή μερική απώλεια, για βλάβη ή αλλοιώσεις των προϊόντων μεταξύ έναρξης – πέρατος της μεταφοράς. Ειδικά για βλάβες στα προϊόντα, ο μεταφορέας έχει ευθύνη για το ποσόν κατά το οποίο απομειώνεται η αξία των προϊόντων,
- αν πρόκειται για επικίνδυνα φορτία, ο εντολέας πρέπει να ενημερώσει το μεταφορέα για τους κινδύνους και να υποδείξει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν,

- αν μια σύμβαση μεταφοράς εκτελείται από πολλούς οδικούς μεταφορείς, ο καθένας φέρει ευθύνη για το σύνολο της μεταφοράς και συνεπώς για τα τμήματα που δεν εκτελεί ο ίδιος.

Η σύμβαση της Γενεύης CRM του 1954 δεν έχει υποστεί ιδιαίτερες τροποποιήσεις, με εξαίρεση την τροποποίηση του Μαΐου 2008 που εντάσσει στα προηγούμενα συμβατικά κείμενα τις δυνατότητες ηλεκτρονικής επικοινωνίας, ηλεκτρονικού εμπορίου, ηλεκτρονικής υπογραφής, κλπ (Προφυλλίδης, 2008, σελ 316)

2.15 Δίκαιο εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Οι εθνικές εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζονται από σειρά νομοθετικών διατάξεων, με κυριότερες τις παρακάτω:

- ❖ ν. 383/1976, που προβλέπει τις βασικές κατηγορίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ποιες μεταφορικές επιχειρήσεις και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορούν να τις πραγματοποιούν, πως χορηγούνται οι σχετικές άδειες, κλπ.,
- ❖ π.δ. 346/2001 για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδηγού οδικών εμπορευματικών μεταφορών των υπηκόων της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- ❖ ν.3436/2006, που κατηγοριοποιεί τις διάφορες παραβάσεις, τις κυρώσεις και τα όργανα ελέγχου της νομιμότητας της μεταφοράς (Προφυλλίδης, 2008, σελ318).

2.16 Συμπέρασμα

Ο νόμος που καθόριζε τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές έως και το 2010 βασιζόταν κυρίως σε ένα νόμο του 1976. Οι ραγδαίες όμως αλλαγές σε πολιτικό και τεχνολογικό επίπεδο, όπως η δημιουργία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, η άρση του καμποτάζ, η διεθνοποίηση του εμπορίου και οι αυξημένες ανάγκες των επιχειρήσεων για παροχή εξειδικευμένων και υψηλής ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών οδήγησαν στο να ξεπεραστεί ο νόμος αυτός. Το 2010 και υπό την πίεση των δεσμεύσεων που έλαβε η χώρα με την υπογραφή του Μνημονίου για τη δανειοδότησή της, προωθήθηκε η απελευθέρωση του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω νομοθετικής μεταρρύθμισης.

Ο περιορισμένος αριθμός των αδειών, η κλειστή αγορά του επαγγέλματος, η άυλη υπεραξία των αδειών, ο παλιός στόλος των οχημάτων, τα κόμιστρα, και το γεγονός ότι η πλειοψηφία των φορτηγών οχημάτων βρισκόταν στα χέρια πολλών μεμονωμένων μεταφορέων ήταν κάποια από τα προβλήματα τα οποία έπρεπε να λυθούν προκειμένου να εκσυγχρονισθεί ο κλάδος και να γίνει ανταγωνιστικός.

Η απελευθέρωση του κλάδου αναμφίβολα μπορεί να οδηγήσει στον εκσυγχρονισμό και στην αναβάθμισή του αλλά για τους μεταφορείς αυτό αποτέλεσε ένα πολύ μεγάλο πλήγμα. Δεν θα πρέπει να αγνοούμε ότι οι μεταφορείς είχαν επενδύσει υπέρογκα ποσά για την αγορά φορτηγών οχημάτων (περίπου Ευρώ 100.000,00 η άδεια με το φορτηγό όχημα) και οι οποίοι είδαν τους κόπους μίας ζωής να εξαϋλώνονται μέσα σε μία νύχτα.

Ένας μεγάλος αριθμός μεταφορέων εξακολουθεί έως και σήμερα να πληρώνει δάνεια για επαγγελματικές μισθώσεις (Leasing) για άδειες των οποίων οι αξίες είναι σχεδόν μηδενικές. Για το λόγο αυτό η ομοσπονδία φορτηγών μεταφορέων εισηγήθηκε στο αρμόδιο υπουργείο να προβεί σε ειδικές ρυθμίσεις, με τη μορφή εξαίρεσης ή ελαφρύνσεων, για όσους μεταφορείς είχαν προβεί σε αγορά φορτηγών οχημάτων την τελευταία τριετία, αίτημα το οποίο δεν έγινε δεκτό.

Σήμερα, τρία περίπου χρόνια μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου η εικόνα του κλάδου δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες μεταβολές. Ο αριθμός ιδρύσεως νέων μεταφορικών επιχειρήσεων είναι μικρός παρότι δόθηκαν ιδιαίτερα κίνητρα όπως φορολογικά και ασφαλιστικά, ώστε να ενθαρρυνθεί η δημιουργία τους, από την κυβέρνηση. Βέβαια δεν

θα πρέπει να αγνοήσουμε το ότι η χώρα μας πλήττετε από την οικονομική κρίση και την ανεργία περισσότερο από ποτέ γεγονός που δεν ευνοεί τα «επιχειρηματικά ανοίγματα». Πιθανόν να είναι χρονικά νωρίς για να φτάσει κάποιος σε συμπεράσματα σχετικά με το νέο νόμο. Τρία χρόνια ίσως να είναι πολύ λίγα για να δούμε αλλαγές σε ένα κλάδο του οποίου η ιστορία χρονολογείται εκατοντάδες χρόνια πριν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αθανασακόπουλος Δ., Τιμολογιακή πολιτική και επενδυτική πολιτική των μεταφορών: Η περίπτωση των ελληνικών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, Αθήνα 1994.
2. Προφυλλίδης Β., Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. ALPHA Bank (2008), Οικονομικό Δελτίο: *Φορτηγά: Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σ. 46-63.

<http://www.opengov.gr/yme/?p=3>:

2. In.gr (2010a), *Διαπραγματεύσεις μετά το Πάσχα: Από τις οδικές μεταφορές ξεκινά η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων*, 30 Μαρ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1121543>.

3. In.gr (2010b), *Παραπομπή στην Ολομέλεια: Σημαντική απόφαση από το ΣτΕ για το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων*, 19 Νοε. 2009, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1076804>.

In.gr (2010c), *Αλλαγές μέσα στο 2010: Δεσμεύσεις στην ΕΕ για άνοιγμα Ασφαλιστικού και κλειστών επαγγελμάτων*, 10 Νοε. 2009, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1073239>.

In.gr (2010d), *Ζητά μέτρα άμεσης απόδοσης: Επιτάχυνση στην απελευθέρωση επαγγελμάτων και νέο πρόγραμμα TEMΠΙΜΕ, ζητά η ΕΣΕΕ*, 23 Φεβ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1109797>.

In.gr (2010e), *Παραμένει το αδιέξοδο: Συνεχίζουν την απεργία οι ιδιοκτήτες βυτιοφόρων και φορτηγών*, 28 Ιουλ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053685>.

In.gr (2010g), *Συνεχίζουν την απεργία οι βυτιοφορείς, με κυρώσεις προειδοποιεί η κυβέρνηση*, 30 Ιουλ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053963>.

In.gr (2010h), *Αναστολή της απεργίας αποφάσισαν οι ιδιοκτήτες φορτηγών*, 01 Αυγ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231054115>.

In.gr (2010i), *Εμμένουν στις θέσεις τους: Συνεχίζουν τις κινητοποιήσεις οι ιδιοκτήτες φορτηγών βυτιοφόρων*, 15 Σεπ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231059249>.

In.gr (2010k), *Σκληραίνουν τη στάση τους οι βυτιοφορείς, με απεργία απειλούν και οι πρατηριούχοι*, 26 Ιουλ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053489>.

In.gr (2010l), *Παραβίαση κοινοτικής νομοθεσίας: Στο Ευρωδικαστήριο η Ελλάδα για τους περιορισμούς στις άδειες ΦΔΧ και ιδιωτικών βυτιοφόρων*, 27 Σεπ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231060749>.

4. Αιτ. Έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί «Οικονομικών», «Προστασίας του Πολίτη», «Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950->
5. Γενίτσαρης Ε., διπλωματική εργασία «Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα: Προβλήματα και προοπτικές» Οκτώβριος 2010.

6. Δελεβεγόκος Δ. (2010), *Κλιμακώνεται η σύγκρουση κυβέρνησης - οδηγών φορτηγών*, 27 Ιουλίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.capital.gr/News.asp?id=1018302>.
7. Καρκαγιάννης, Κ. (2010), *Προσφυγή Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά της Ελλάδας*, Καθημερινή (Άρθρο εφημερίδας), 28-09-10, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_politics_2_28/09/2010_416620
8. Κενανίδης Α., (2010), «*Οδικές μεταφορές και ελληνική πραγματικότητα*», Σεμινάριο Επιμόρφωσης Στελεχών Επιχειρήσεων και Φοιτητών για τις μεταφορές, Επιμελητήριο Αιτωλοακαρνανίας, Αγρίνιο, 19 Μαρτίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/agr-19032010-kenanidis.pdf>.
9. Νανιόπουλος Α. (1986), *Ιστορική αναδρομή στο νομικό πλαίσιο και κριτική ανάλυση των επιπτώσεων των πιο πρόσφατων νομοθετημάτων*, Συνέδριο «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα», Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκης: Ιούλιος 1986, Τόμος Πρακτικών, σελ. 5 – 14.
10. Τα Νέα (2010), *Ανακοινώθηκε η επιστράτευση των απεργών και η επίταξη των βυτιοφόρων*, 28/07/2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artid=4586716>.
11. Τερροβίτης Θ. (1990), *Η εναρμόνιση της πολιτικής των μεταφορών*, Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα 1990, σ. 63 κ.α..
12. ΥΥΜΔ (2010) – Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, διαδικτυακός τόπος διαβουλεύσεων, *Ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης για το νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών* διαθέσιμο από:
13. 1. <http://www.opengov.gr/yme/?c=186>

14. 2. <http://www.opengov.gr/yme/?c=184>
15. 3. <http://www.opengov.gr/yme/?c=178>
16. 4. <http://www.opengov.gr/yme/?c=173>
17. 5. <http://www.opengov.gr/yme/?c=168>
18. 6. <http://www.opengov.gr/yme/?c=167>
19. 7. <http://www.opengov.gr/yme/?c=161>
20. 8. <http://www.opengov.gr/yme/?c=157>
21. 9. <http://www.opengov.gr/yme/?c=151>
22. 10. <http://www.opengov.gr/yme/?c=137>
23. 11. <http://www.opengov.gr/yme/?c=129>
24. 12. <http://www.opengov.gr/yme/?c=111>
25. 13. <http://www.opengov.gr/yme/?c=108>
26. 14. <http://www.opengov.gr/yme/?c=98>
27. 15. <http://www.opengov.gr/yme/?c=95>
28. 16. <http://www.opengov.gr/yme/?c=31>
29. 17. <http://www.opengov.gr/yme/?c=14>
30. 18. <http://www.opengov.gr/yme/?c=8>
31. 19. <http://www.opengov.gr/yme/?c=216>
32. 20. <http://www.opengov.gr/yme/?c=210>
33. 21. <http://www.opengov.gr/yme/?c=159>
34. 22. <http://www.opengov.gr/yme/?c=100>
35. 23. <http://www.opengov.gr/yme/?c=96>
36. 24. <http://www.opengov.gr/yme/?c=75>
37. 25. <http://www.opengov.gr/yme/?c=35>
38. 26. <http://www.opengov.gr/yme/?c=17>
39. 27. <http://www.opengov.gr/yme/?c=12>
40. 28. <http://www.opengov.gr/yme/?c=15>
41. 29. <http://www.opengov.gr/yme/?c=9>
42. 30. <http://www.opengov.gr/yme/?c=3>
43. 31. <http://www.opengov.gr/yme/?c=138>
44. 32. <http://www.opengov.gr/yme/?c=113>
45. 33. <http://www.opengov.gr/yme/?c=107>
46. 34. <http://www.opengov.gr/yme/?c=100>
47. 35. <http://www.opengov.gr/yme/?c=96>

48. 36. <http://www.opengov.gr/yme/?c=75>
49. 37. <http://www.opengov.gr/yme/?c=62>
50. 38. <http://www.opengov.gr/yme/?c=56>
51. 39. <http://www.opengov.gr/yme/?c=35>
52. 40. <http://www.opengov.gr/yme/?c=29>
53. 41. <http://www.opengov.gr/yme/?c=17>
54. 42. <http://www.opengov.gr/yme/?c=15>
55. 43. <http://www.opengov.gr/yme/?c=12>
56. 44. <http://www.opengov.gr/yme/?c=9>
57. 45. <http://www.opengov.gr/yme/?c=4>
58. 46. <http://www.opengov.gr/yme/?c=3>
59. 47. <http://www.opengov.gr/yme/?c=208>
60. 48. <http://www.opengov.gr/yme/?c=198>
61. 49. <http://www.opengov.gr/yme/?c=194>
62. 50. <http://www.opengov.gr/yme/?c=174>
63. 51. <http://www.opengov.gr/yme/?c=169>
64. 52. <http://www.opengov.gr/yme/?c=217>
65. 53. <http://www.opengov.gr/yme/?c=196>
66. 54. <http://www.opengov.gr/yme/?c=211>
67. 55. <http://www.opengov.gr/yme/?c=158>
68. 56. <http://www.opengov.gr/yme/?c=28>
69. 57. <http://www.opengov.gr/yme/?c=43>
70. 58. <http://www.opengov.gr/yme/?c=114>
71. 59. <http://www.opengov.gr/yme/?c=171>
72. 60. <http://www.opengov.gr/yme/?c=160>
73. 61. <http://www.opengov.gr/yme/?c=148>
74. 62. <http://www.opengov.gr/yme/?c=152>
75. 63. <http://www.opengov.gr/yme/?c=147>
76. 64. <http://www.opengov.gr/yme/?c=145>
77. 65. <http://www.opengov.gr/yme/?c=84>
78. 66. <http://www.opengov.gr/yme/?c=81>
79. 67. <http://www.opengov.gr/yme/?c=63>
80. 68. <http://www.opengov.gr/yme/?c=60>
81. 69. <http://www.opengov.gr/yme/?c=141>

82. 70. <http://www.opengov.gr/yme/?c=86>
83. 71. <http://www.opengov.gr/yme/?c=116>
84. 72. <http://www.opengov.gr/yme/?c=127>
85. 73. <http://www.opengov.gr/yme/?c=123>
86. 74. <http://www.opengov.gr/yme/?c=126>
87. 75. <http://www.opengov.gr/yme/?c=124>
88. 76. <http://www.opengov.gr/yme/?c=125>

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

1. Νόμος 383/1976 (ΦΕΚ182Α'/76) «Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης»
10. Υπουργική Απόφαση Γ2/36640/5882/1997 (ΦΕΚ 89Β'/97) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
11. Υπουργική Απόφαση Γ2/36648/5883/1997 (ΦΕΚ 89Β'/97) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
12. Υπουργική Απόφαση Β11/37440/4629/2000 (ΦΕΚ 86Β'/00) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
13. Υπουργική Απόφαση Β11/37762/4688/2000 (ΦΕΚ 86Β'/00) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
14. Υπουργική Απόφαση Β11/9570/757/2005 «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
15. Υπουργική Απόφαση Β11/24356/1931/2005 «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
16. Υπουργική Απόφαση Κ/3138/221/2006 (ΦΕΚ 329Β'/06) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
17. Υπουργική Απόφαση Κ/63643/5026/2006 (ΦΕΚ 329Β'/06) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
19. Υπουργική Απόφαση Κ/26147/2169/2008 (ΦΕΚ 856Β'/08) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»

2. Νόμος 1959/1991 (ΦΕΚ123Α'/91) «Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις»
20. Υπουργική Απόφαση Κ/24241/2045/2008 (ΦΕΚ 856Β'/08) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
21. Νόμος 2367/1953 «Περί τίτλων κυριότητας, ταξινομήσεως αδειών κυκλοφορίας και φορολογίας αυτοκινήτων»
22. Νόμος 1667/1986 (ΦΕΚ 196 Α'/86) «Αστικοί συνεταιρισμοί και άλλες διατάξεις»
23. Προεδρικό Διάταγμα 186/1992 (ΦΕΚ 84Α'/92) «Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων»
24. Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ 268Α'/01) «Περί οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»
25. Νόμος 3333/2005 (ΦΕΚ 91Α'/05) «Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις»
26. Υπουργική Απόφαση Β2/24688/1892/2006 (ΦΕΚ 556Β'/2006) «Περί καθορισμού όρων, προϋποθέσεων και δικαιολογητικών για την αύξηση του μικτού βάρους των φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ. των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970 ή του ν. 1073/1980»
27. Έγγραφο Υ.Μ.Ε. Αρ.Πρ. Γ5/29829/2313 (14 Ιουνίου 2006) «Λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 4 του Ν. 3446/2006».
3. Νόμος 1073/1980 (ΦΕΚ 214Α'/80) «Περί αντικαταστάσεως των κυκλοφορούντων τριτρόχων φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσεως (μοτοσυκλετών) δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων»
4. Νομοθετικό Διάταγμα 531/1970 (ΦΕΚ 101/70) «Περί αντικαταστάσεως ζωηλάτων οχημάτων, πόλεων, δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως»
5. Νόμος 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α'/06) «Για την οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου για την κυκλοφορία των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις»
6. Νόμος 2465/1997 (ΦΕΚ 28Α'/97) «Θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών»
7. Προεδρικό Διάταγμα 346/2001 (ΦΕΚ 233Α'/01) «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις των οδηγιών 96/26 ΕΚ και 98/76 ΕΚ του Συμβουλίου, Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισεως των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων

αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών» 8. Προεδρικό Διάταγμα 431/1995 ((ΦΕΚ 245Α'/95) «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 'θέσπιση Κοινών Κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών Μελών» 9. Υπουργική Απόφαση Β2/29544/5349/1991 (ΦΕΚ 726Β'/91) (Διορθ. σφαλμ. Στο ΦΕΚ 813 Β'/3-10-91) «Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οχημάτων σε μεταφορικές επιχειρήσεις και μεμονωμένους μεταφορείς»

Κεφάλαιο 3^ο

Πλεονεκτήματα – Μειονεκτήματα του κλάδου – PEST Analysis

3.1.1 Πλεονεκτήματα του κλάδου

- ✓ Οι ανεξάρτητες ατομικές μονάδες στις οποίες είναι οργανωμένα τα περισσότερα φορτηγά έχουν χαμηλότερο κόστος και μεγάλη προσαρμοστικότητα και ευελιξία στις συνθήκες της αγοράς.
- ✓ Η αποδοχή του outsourcing από τις εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις αυξάνει τη ζήτηση για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι επιχειρήσεις μεταφοράς.
- ✓ Η ποικιλία των προσφερόμενων υπηρεσιών από τις εταιρείες του εξεταζόμενου κλάδου, η οποία συμβάλει στην παράκαμψη χρονοβόρων γραφειοκρατικών διαδικασιών και δίνει τη δυνατότητα στις εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις να μπορούν να επικεντρωθούν στον πυρήνα των δραστηριοτήτων τους.
- ✓ Η γεωγραφική θέση της χώρας, η οποία καθιστά δυνατή την εξυπηρέτηση πέραν της εγχώριας αγοράς και των γειτονικών βαλκανικών αγορών, στις οποίες υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης.
- ✓ Σε αντίθεση με άλλα μεταφορικά μέσα, τα φορτηγά είναι το μόνο μέσο που μπορεί να κάνει “door to door” παράδοση.
- ✓ Η τεχνολογία, ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και των εξοπλισμών συμβάλει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- ✓ Ταχύτητα παράδοσης εμπορευμάτων.
- ✓ Διαθεσιμότητα μεγάλου στόλου φορτηγών δημοσίας χρήσεως.
- ✓ Λόγω της μορφολογίας του Ελληνικού εδάφους, για ορισμένες γεωγραφικές περιοχές το φορτηγό αποτελεί αποκλειστικό μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων.
- ✓ Είναι το μέσο που χρησιμοποιείται περισσότερο για μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- ✓ Η ύπαρξη τεχνογνωσίας λόγω του μεγάλου αριθμού των μεταφορέων καθώς και της μακρόχρονης εμπειρίας τους.

3.1.2 Μειονεκτήματα του κλάδου

- ✓ Τα φορτηγά αυτοκίνητα στην πλειονότητα τους εξακολουθούν να είναι οργανωμένα σε ανεξάρτητες ατομικές μονάδες.
- ✓ Αδυναμία συγκέντρωσης στοιχείων για το εκτελούμενο μεταφορικό έργο, πράγμα το οποίο εμποδίζει την εφαρμογή ορθολογικών πολιτικών για τις μεταφορές (τιμολογιακής, φορολογικής κτλ.).
- ✓ Αδυναμία συγκρότησης συνδυασμένων μεταφορών με τα φορτηγά και το σιδηρόδρομο.
- ✓ Ανοργάνωτη η αγορά των ελληνικών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών.
- ✓ Η έλλειψη ειδικού θεσμικού πλαισίου.
- ✓ Ο κατακερματισμός της αγοράς των μεταφορών και ο υψηλός (και σε κάποιες περιπτώσεις αθέμιτος) ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών.
- ✓ Η έλλειψη εξειδικευμένων στελεχών στις διαδικασίες μεταφοράς.
- ✓ Η έλλειψη εκσυγχρονισμένων οχημάτων και οχημάτων νέας τεχνολογίας. Η πλειοψηφία των μεταφορικών επιχειρήσεων απαρτίζεται από παλαιό στόλο οχημάτων.
- ✓ Οι χώρες με τις οποίες συνορεύει η Ελλάδα είναι όλες χαμηλότερου βιοτικού επιπέδου.
- ✓ Η Ελλάδα συνορεύει με την υπόλοιπη Ευρώπη μόνο στο βόρειο τμήμα της..
- ✓ Αδυναμία συγκρότησης μεγάλων μεταφορικών εταιρειών.
- ✓ Έλλειψη ρευστότητας στην αγορά.
- ✓ Άσκοπη σπατάλη χρημάτων έως και το 2010 για την αγορά αδειών.
- ✓ Αργός ρυθμός ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών.
- ✓ Το υψηλό κόστος συντήρησης των φορτηγών οχημάτων.

3.1.3 Ευκαιρίες που παρουσιάζονται στον κλάδο

- ✓ Η επέκταση των μεταφορικών επιχειρήσεων στον κλάδο logistics και διαμεταφορών, δραστηριότητες οι οποίες παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια.

- ✓ Η αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, γεγονός που αυξάνει τη ζήτηση των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχουν οι επιχειρήσεις του κλάδου.
- ✓ Ο νέος νόμος ευνοεί την επέκταση του στόλου των οχημάτων.
- ✓ Η επιλογή του outsourcing από πολλές εταιρείες.
- ✓ Δυνατότητα χρήσης νέων τεχνολογιών (Telematics, Intelligent Transportation Systems, Traffic Information Systems, Electronic Data Interchange κλπ).
- ✓ Βελτίωση οδικού δικτύου.
- ✓ Η άρση του καμποτάζ δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς.
- ✓ Δυνατότητες για βελτίωση ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών.
- ✓ Η κατάργηση των περιορισμών τονάζ και της επιστροφής φορτίου, δίνουν τη δυνατότητα αύξησης κερδών και αποδοτικότητας.

3.1.4 Παράγοντες που δυσχεραίνουν τον κλάδο

- ✓ Η οργάνωση, η αναβάθμιση ή η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου θα το κάνει πιο ανταγωνιστικό, με αποτέλεσμα τη μείωση της αποτελεσματικότητας των ανεξάρτητων ατομικών μονάδων των φορτηγών διότι ο σιδηρόδρομος σαν μονοπώλιο έχει μεγαλύτερη ευχέρεια ρύθμισης των κομίστρων από ότι ο οικονομικά ασταθής κλάδος των μεταφορών με φορτηγά, με την πληθώρα των ατομικών και ανοργάνωτων μονάδων.
- ✓ Οι δυσμενείς συνθήκες χρηματοδότησης που επικρατούν στην παρούσα φάση.
- ✓ Οι συνθήκες κοινωνικής αναταραχής και κινητοποιήσεις που παρακωλύουν τις μεταφορές.
- ✓ Οι συνθήκες οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα οι οποίες έχουν συρρικνώσει τη δραστηριότητα όλων των κλάδων, των οποίων οι επιχειρήσεις είναι πελάτες των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών μεταφοράς.
- ✓ Η οικονομική κρίση οδηγεί στη μείωση των εισαγωγών και εξαγωγών και κατ' επέκταση στη μείωση της μεταφορικής δραστηριότητας.
- ✓ Η ανεξέλεγκτη αύξηση της τιμής των καυσίμων.
- ✓ Ανταγωνιστικές επιχειρήσεις από το εξωτερικό.
- ✓ Εναρμόνιση της χώρας με τους κανονισμούς της ευρωπαϊκής Ένωσης.

- ✓ Χαμηλό εργασιακό κόστος στις γειτονικές χώρες.
- ✓ Μετανάστευση εταιρειών σε βαλκανικές χώρες λόγω χαμηλότερου εργασιακού κόστους αλλά και ευνοϊκότερης φορολογικής μεταχείρισης.
- ✓ Μείωση της Ελληνικής παραγωγικής ικανότητας.
- ✓ Η οικονομική κρίση οδηγεί στη μείωση της κατανάλωσης.
- ✓ Η εκτεταμένη χρήση καμποτάζ από ευρωπαϊούς μεταφορείς.
- ✓ Οι υψηλές τιμές ναύλων και διοδίων.

Πίνακας 3.1: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ(INTERNAL STRATEGIC FACTOR ANALYSIS (SFAS) MATRIX)

	Internal Strategic Factors	Weight	Rating	Weighted Score	Comments
ADVANTAGES					
S1	"door to door" παράδοση	0,075	5	0,375	Το μοναδικό μέσο μεταφοράς που μπορεί να το επιτύχει.
S2	Οι ανεξάρτητες ατομικές μονάδες έχουν χαμηλότερο κόστος και μεγάλη προσαρμοστικότητα και ευελιξία.	0,075	4,2	0,315	Δεν μπορούν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας.
S3	Η χρήση του "outsourcing" αυξάνει τη ζήτηση.	0,05	1,5	0,075	Αυξανόμενη ζήτηση για outsourcing.
S4	Η γεωγραφική θέση της χώρας βοηθά την εξυπηρέτηση των βαλκανίων και προσφέρει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης.	0,04	2,5	0,1	Απαραίτητη η αγορά οχημάτων νέας τεχνολογίας.
S5	Ταχύτητα παράδοσης εμπορευμάτων.	0,05	5	0,25	Ευελιξία εκκίνησης δρομολογίου.
S6	Διαθεσιμότητα μεγάλου στόλου φορτηγών δημοσίας χρήσεως.	0,04	3,5	0,14	Παρουσιάζει μια στασιμότητα.
S7	Είναι το μέσο που χρησιμοποιείται περισσότερο για μεταφορές μικρών αποστάσεων.	0,05	2,5	0,125	Κυρίως από το τελωνείο προς τις εταιρείες και αντίστροφα.
S8	Η τεχνολογία, ο εκσυγχρονισμός συμβάλει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.	0,035	1,5	0,0525	Χρειάζονται επενδύσεις.
S9	Για ορισμένες γεωγραφικές περιοχές το φορτηγό αποτελεί αποκλειστικό μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων.	0,05	3	0,15	Κυρίως για απομακρυσμένες περιοχές.
S10	Η ύπαρξη τεχνογνωσίας λόγω του μεγάλου αριθμού των μεταφορέων καθώς και της μακρόχρονης εμπειρίας τους.	0,035	2	0,07	Μεταφέρεται από γενιά σε γενιά.
DISADVANTAGES					

W1	Άσκοπη σπατάλη χρημάτων έως και το 2010 για την αγορά αδειών.	0,1	5	0,5	Ουσιαστικά απαξίωση των περιουσιακών στοιχείων.
W2	Το υψηλό κόστος συντήρησης των φορτηγών οχημάτων.	0,08	5	0,4	Λόγω παλαιότητας.
W3	Η έλλειψη εκσυγχρονισμένων οχημάτων και οχημάτων νέας τεχνολογίας. Η πλειοψηφία των μεταφορικών επιχειρήσεων απαρτίζεται από παλαιό στόλο οχημάτων.	0,07	4	0,28	Δεν υπάρχει ρευστότητα για αγορά νέου στόλου.
W4	Αδυναμία συγκρότησης μεγάλων μεταφορικών εταιρειών.	0,05	2	0,1	Παλαιά αντίληψη και νοοτροπία των ιδιοκτητών.
W5	Έλλειψη ρευστότητας στην αγορά.	0,05	4	0,2	Δεν γίνονται επενδύσεις.
W6	Αδυναμία συγκρότησης συνδυασμένων μεταφορών με τα φορτηγά και το σιδηρόδρομο.	0,03	3	0,09	Δυσκολία συντονισμού.
W7	Ο κατακερματισμός της αγοράς των μεταφορών και ο υψηλός (και σε κάποιες περιπτώσεις αθέμιτος) ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών.	0,03	3	0,09	Οδηγούνται σε τέτοιες επιλογές ως έσχατη λύση επιβίωσης.
W8	Ανοργάνωτη η αγορά των ελληνικών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών.	0,05	2	0,1	Εξαιτίας των μικρών μονάδων που την απαρτίζουν.
W9	Η Ελλάδα συνορεύει με την υπόλοιπη Ευρώπη μόνο στο βόρειο τμήμα της.	0,03	2	0,06	Μειονεκτεί έναντι των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης.
W10	Η έλλειψη εξειδικευμένων στελεχών στις διαδικασίες μεταφοράς.	0,01	2	0,02	Ο κλάδος στηρίζεται περισσότερο στην εμπειρία.
	Total Scores		1	3,4925	

Πίνακας 3.2: EXTERNAL STRATEGIC FACTOR ANALYSIS (EFAS) MATRIX

	External Strategic Factors	Weight	Rating	Weighted Score	Comments
	OPPORTUNITIES				
O1	Η επέκταση των μεταφορικών επιχειρήσεων στον κλάδο logistics και διαμεταφορών, δραστηριότητες οι οποίες παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία χρόνια.	0,08	5	0,4	Δυνατότητα κάθετης ολοκλήρωσης προς τα πίσω.
O2	Η αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, γεγονός που αυξάνει τη ζήτηση των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχουν οι επιχειρήσεις του κλάδου.	0,08	4	0,32	Δυνατότητα επέκτασης των επιχειρήσεων στο εξωτερικό.
O3	Ο νέος νόμος ευνοεί την επέκταση του στόλου των οχημάτων.	0,06	3	0,18	Η αγορά ενός φορτηγού στοιχίζει πλέον το 1/3 της τιμής που στοίχιζε πριν την απελευθέρωση.
O4	Η επιλογή του outsourcing από πολλές εταιρείες.	0,06	4	0,24	Αυξάνει τη δραστηριότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων.
O5	Η άρση του καμποτάζ δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς.	0,02	3	0,06	
O6	Η κατάργηση των περιορισμών τονάζ και της επιστροφής φορτίου, δίνουν τη δυνατότητα αύξησης κερδών και αποδοτικότητας.	0,02	2	0,04	
O7	Βελτίωση οδικού δικτύου.	0,04	3	0,12	Λιγότερες ζημιές - μείωση των εξόδων συντήρησης.
O8	Δυνατότητα χρήσης νέων τεχνολογιών (Telematics, Intelligent Transportation Systems, Traffic Information Systems, Electronic Data Interchange κλπ).	0,04	3	0,12	Βελτιώνει την ποιότητα των υπηρεσιών.
O9	Δυνατότητες για βελτίωση ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών.	0,03	3	0,09	Μέσω νέων τεχνολογιών.
	PROBLEMS				

T1	Οι δυσμενείς συνθήκες χρηματοδότησης που επικρατούν στην παρούσα φάση.	0,08	2	0,16	Έλλειψη ρευστότητας.
T2	Η ανεξέλεγκτη αύξηση της τιμής των καυσίμων.	0,1	3	0,3	Τα καύσιμα αποτελούν το μεγαλύτερο έξοδο
T3	Η οικονομική κρίση οδηγεί στη μείωση των εισαγωγών και εξαγωγών και κατ' επέκταση στη μείωση της μεταφορικής δραστηριότητας.	0,08	3	0,24	Η έλλειψη ρευστότητας οδηγεί στη μείωση της κατανάλωσης.
T4	Μετανάστευση εταιρειών σε βαλκανικές χώρες λόγω χαμηλότερου εργασιακού κόστους αλλά και ευνοϊκότερης φορολογικής μεταχείρισης.	0,05	2	0,1	Το φαινόμενο είναι εντονότερο στη Βόρεια Ελλάδα.
T5	Η οικονομική κρίση οδηγεί στη μείωση της κατανάλωσης.	0,05	2	0,1	Άρα και μείωση των μεταφορών.
T6	Οι συνθήκες οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα οι οποίες έχουν συρρικνώσει τη δραστηριότητα όλων των κλάδων, των οποίων οι επιχειρήσεις είναι πελάτες των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών μεταφοράς.	0,03	3	0,09	Αλυσιδωτή πτώση της επιχειρηματικής δραστηριότητας.
T7	Ανταγωνιστικές επιχειρήσεις από το εξωτερικό.	0,02	2	0,04	Κυρίως από Χώρες των Βαλκανίων.
T8	Οι υψηλές τιμές ναύλων και διοδίων.	0,08	5	0,4	Αυξάνουν τα κόστη ανά δρομολόγιο.
T9	Μείωση της Ελληνικής παραγωγικής ικανότητας.	0,03	4	0,12	Το ποσοστό της ανεργίας έχει εκτοξευθεί στα ύψη.
T10	Εναρμόνιση της χώρας με κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.	0,05	4	0,2	Ιδιαίτερα αυστηρά κριτήρια.
	Total Scores	1		3,32	

3.2 Εισαγωγή PEST ANALYSIS

Η **ανάλυση PEST** είναι ένα στρατηγικό εργαλείο του [Μάρκετινγκ](#) που χρησιμοποιείται για την ανάλυση του Μακροπεριβάλλοντος μίας [επιχείρησης](#). Με την έννοια του περιβάλλοντος δεν εννοούμε το φυσικό περιβάλλον αλλά τα συστήματα και τις δομές που περιβάλλουν μία επιχείρηση. Έτσι η ανάλυση PEST αναλύει:

- Το Πολιτικό περιβάλλον (Political)
- Το Οικονομικό περιβάλλον (Economic)
- Το Κοινωνικό περιβάλλον (Social)
- και τέλος το Τεχνολογικό περιβάλλον (Technological)

Το PEST προέρχεται από τα αρχικά των παραπάνω περιβαλλόντων (στα αγγλικά). Η ανάλυση PEST πολύ συχνά χρησιμοποιείται στο [πλάνο Μάρκετινγκ](#) κατά την ανάλυση της παρούσας κατάστασης αναφορικά με το μακροπεριβάλλον. Ωστόσο αποτελεί από μόνη της ανεξάρτητο εργαλείο και μπορεί να εφαρμοστεί για οποιαδήποτε κατάσταση (Wikipedia Μάιος 2013).

3.2.1 Πολιτικό περιβάλλον / Political

Απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόοδο και την άνθηση του μεταφορικού κλάδου αποτελεί η πολιτική σταθερότητα της χώρας. Το 2010 η εφαρμογή του νέου νομοσχεδίου για την απελευθέρωση του «κλειστού» έως τότε επαγγέλματος των μεταφορέων προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις. Οι απεργιακές κινητοποιήσεις κορυφώθηκαν ως ένδειξη διαμαρτυρίας αλλά και μη αποδοχής του νομοσχεδίου. Τέλος μετά από προσπάθεια της ελληνικής κυβέρνησης για επίταξη των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, πρυτάνευσε η λογική και οι αυτοκινητιστές συνεργάστηκαν με την κυβέρνηση για την υλοποίηση του νομοσχεδίου.

3.2.2 Οικονομικό περιβάλλον / Economic

Η οικονομική σταθερότητα μιας χώρας δίνει στους πολίτες της την ασφάλεια για επενδύσεις και επιχειρηματικά ανοίγματα. Η οικονομική όμως αστάθεια που

επικρατεί στη χώρα μας καθώς και τα εκτεταμένα μέτρα που έχει πάρει η ελληνική κυβέρνηση για την μείωση του δημοσιονομικού ελλείμματος έχουν οδηγήσει σε μεγάλες μειώσεις μισθών και συντάξεων καθώς και σε μεγάλη αύξηση της ανεργίας. Η έλλειψη ρευστότητας καθώς και οι μεγάλες επιφυλάξεις των τραπεζών προς τη χορήγηση δανείων «γονάτισαν» την ελληνική οικονομία και κυρίως τον ιδιωτικό τομέα. Οποιοσδήποτε προσπάθειες για επενδύσεις ή επιχειρηματικά ανοίγματα από τις ελληνικές επιχειρήσεις πέφτουν στο κενό λόγω έλλειψης ρευστότητας. Επιπρόσθετα, λόγω της ευρύτερης οικονομικής κρίσης που αντιμετωπίζει η χώρα έχουν μειωθεί σημαντικά οι εισαγωγές και οι εξαγωγές με αποτέλεσμα τη δραματική μείωση του μεταφορικού έργου.

3.2.3 Κοινωνικό περιβάλλον / Social

Τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργηθεί μία τάση προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτή η οικολογική ευαισθητοποίηση έχει δημιουργήσει μια αρνητική εικόνα για τον κλάδο των μεταφορικών επιχειρήσεων λόγω των μεγάλων εκπομπών ρύπων που προκαλούν. Άλλωστε οι μεταφορές αποτελούν μια από τις τρεις κύριες πηγές μόλυνσης του περιβάλλοντος μετά τις βιομηχανίες και τα λύματα – απόβλητα. Ένας άλλος λόγος που ο κλάδος των μεταφορών δημιουργεί αρνητικό αντίκτυπο στο ευρύτερο κοινωνικό περιβάλλον είναι κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (που αυξάνεται ο αριθμός των εκδρομέων) η κυκλοφορία των φορτηγών στις εθνικές οδούς. Για την αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού, η τροχαία έχει λάβει κάποια μέτρα προστασίας των ταξιδιωτών προχωρώντας στην απαγόρευση της κυκλοφορίας των φορτηγών οχημάτων για συγκεκριμένες ημέρες και ώρες μέσα στην εβδομάδα.

3.2.4 Τεχνολογικό περιβάλλον / Technological

Η τεχνολογική πρόοδος συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση και την αναβάθμιση του κλάδου των μεταφορών. Δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης της θέσης των οχημάτων αποτελούν πρακτικές εφαρμοσμένες σε διεθνές επίπεδο και φανερώνουν πως ο κλάδος των μεταφορικών επιχειρήσεων προσανατολίζεται ολοένα και περισσότερο στη χρήση τεχνολογιών αιχμής. Η εξέλιξη των

μεταφορικών επιχειρήσεων είναι απόλυτα συνδεδεμένη με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την μεταφορά καινοτομιών.

Οι εταιρείες που δεν ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες, δεν προβαίνουν στην ανανέωση του στόλου, και δεν χρησιμοποιούν πλατφόρμες λογισμικού (δρομολόγησης, μηχανογράφησης, κοστολόγησης) είναι πλέον βέβαιο πως στο μέλλον θα παρουσιάσουν προβλήματα βιωσιμότητας. Η Ελλάδα ακολουθεί σε γενικές γραμμές τις τάσεις που επικρατούν σε διεθνές επίπεδο με σημαντική όμως καθυστέρηση και σε βραδύτερους ρυθμούς. Η χρήση εφαρμογών, μεθοδολογιών και πρακτικών του διεθνούς περιβάλλοντος θεωρείται ιδιαίτερα χαμηλή και ορισμένες φορές έως και ανύπαρκτη. Παρόλο που οι ανάγκες των επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών διαρκώς αυξάνονται, οι επενδύσεις για την κάλυψη τους καθυστερούν σημαντικά και πιθανόν μια τέτοια καθυστέρηση να οδηγήσει στον αφανισμό πολλές επιχειρήσεις του κλάδου.

3.2.5 Συμπεράσματα

Βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι τα εξής: α) για ορισμένες περιοχές της χώρας οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν το μόνο διαθέσιμο μέσο, β) τα ανταγωνιστικά μέσα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δε μπορούν να προσφέρουν το επίπεδο εξυπηρέτησης (ταχύτητα, ευελιξία) που απαιτείται από τις σύγχρονες ανάγκες των επιχειρήσεων, γ) παροχή εξυπηρέτησης «από πόρτα σε πόρτα».

Μέσω του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιείται το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών. Παράλληλα και ενώ η αγορά έχει διευρυνθεί σημαντικά -μέση ετήσια αύξηση την περίοδο 1990-2000, 5,7% έναντι 3,8% στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.- το μερίδιο των Ελλήνων μεταφορέων στις εθνικές μεταφορές υποχώρησε ελαφρά από το 84,4% στο 78,8% (ProMIS, 2010a).

Πέρα από τα γενικά πλεονεκτήματα τους (π.χ. ευελιξία, ταχύτητα κ.α.), οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές πλεονεκτούν στην Ελλάδα λόγω και της ορεινής μορφολογίας του εδάφους της και του συνεπαγόμενου περιορισμένου ρόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας μας. Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές συμμετέχουν με ποσοστό περίπου 98% στην εκτέλεση του χερσαίου μεταφορικού έργου της εγχώριας οικονομίας.

Ο συνολικός αριθμός των φορτηγών δημοσίας χρήσεως και φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως στην Ελλάδα, για το έτος 2009 είναι 1.3102.430 οχήματα, από τα οποία τα 1.265.935 είναι φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως και 36.495 φορτηγά δημοσίας χρήσεως. Η Ελλάδα συγκρινόμενη με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης εμφανίζει μεγάλο αριθμό φορτηγών αυτοκινήτων αθροιστικά για τα δημόσια και ιδιωτικής χρήσης, δηλαδή πρόκειται για αγορά με χαμηλό βαθμό «ολοκλήρωσης» ή «συγκέντρωσης». Οι δείκτες «Οχήματα ανά Κάτοικο» και «οχήματα ανά εκατομμύριο ΑΕΠ» είναι από τους υψηλότερους στην Ευρωπαϊκή Ένωση δηλαδή στη χώρα μας για συγκεκριμένο μεταφορικό έργο υπάρχουν ήδη πολλά Φορτηγά (Αιτ. Έκθεση 2010, σελ 3).

Σύμφωνα με εκτιμήσεις μελέτης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (European Energy and Transport, Update 2007), το μεταφορικό έργο του συνόλου του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα είχε εκτιμηθεί ότι θα εξακολουθούσε να αυξάνει κατά 2% στην περίοδο 2005-2030, ενώ οι OEM με φορτηγά αυτοκίνητα θα αυξάνονταν κατά 2,2% ετησίως στην περίοδο 2005-2030 (ALPHA Bank, 2008).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

1. Αυλωνίτης, Λυμπερόπουλος, Τζαναβάρας, Σύγχρονες Στρατηγικές Μάρκετινγκ για διεθνής αγορές, Αθήνα 2010, εκδόσεις Rosili.

ΞΕΝΗ

2. Wheelen T. & Hunger D., Strategic Management and Business Policy, University of Virginia, Iowa State University, 2010.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

- 1 ALPHA Bank (2008), Οικονομικό Δελτίο: *Φορτηγά: Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σ. 46-63.
3. Αιτ. Έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί «Οικονομικών», «Προστασίας του Πολίτη», «Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», *Ανατύπωση 15.9.2010, Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950-340c4fb76a24/o-empomet-eis.pdf>*.
4. EC - European Commission (2009), *Road Freight Transport Vademecum*, European Commission, Directorate General Energy and Transport, Directorate E – Inland Transport, Unit E. 1 – Land Transport Policy, March 2009. Ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
5. ERF (2010), *European Road Statistics*, European Union Road Federation, Brussels, July 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: [http://www.erf.be/images/stories/Statistics/2010/ERF European Road Statistics_2010.pdf](http://www.erf.be/images/stories/Statistics/2010/ERF_European_Road_Statistics_2010.pdf).

6. EUROSTAT, International Transport Forum, United Nations Economic Commission for Europe (2009), *Illustrated Glossary for Transport Statistics*, 4th Edition, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09GloStat.pdf>.
7. http://ec.europa.eu/transport/road/doc/2009_road_freight_vademecum.pdf.
8. <http://epixeirein.gr/2009/07/31/swot-analysis-efarmogi/>
9. http://www.epiheirimatikotita.gr/epiheir_tools/to_montelo_pest.htm
10. ProMIS, (2010a): Project Management Integrated Services, «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.», *Σχέδιο προσδιορισμού προϋποθέσεων βελτίωσης των επιβατικών μεταφορών που εκτελούν τα ταξί της χώρας και αξιοποίηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας: 1ο Παραδοτέο: Η υφιστάμενη κατάσταση των Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης και των Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης στην Ελλάδα*, Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων Αθήνα, Αύγουστος 2010.
11. Κλαδική μελέτη της ICAP ΑΕ, Υπηρεσίες διαμεταφοράς, Αθήνα, 2010.
12. Σημειώσεις από το μάθημα «Στρατηγική και πολιτική των επιχειρήσεων» του καθηγητή Νίκου Γεωργόπουλου.
13. Σημειώσεις από το μάθημα «Σύγχρονες στρατηγικές μάρκετινγκ» του καθηγητή Μάρκου Τσόγκα.
14. Στατιστική Αρχή 1, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>

15. Στατιστική Αρχή 2, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα:
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
16. Στατιστική Αρχή 3, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα:
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
17. Στατιστική Αρχή 4, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα:
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
18. http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7_PEST

Κεφάλαιο 4^ο

Ανάλυση του κλάδου κατά Porter – Συγκριτικό Πλεονέκτημα

4.1 Εισαγωγή

Στον κλάδο των μεταφορικών υπηρεσιών δραστηριοποιείται σήμερα ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα ο υφιστάμενος ανταγωνισμός να είναι τόσο έντονος ώστε σε αρκετές περιπτώσεις να παρατηρείται συγκράτηση ή και μείωση των τιμών. Σημειώνεται ότι ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός παρατηρείται στις οδικές μεταφορές όπου και δραστηριοποιούνται οι περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 104) . Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναφορά στην ανάλυση του κλάδου κατά PORTER καθώς επίσης και στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του κλάδου.

Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 και η υφιστάμενη κρίση στην Ελλάδα, έχουν επηρεάσει σημαντικά τη ζήτηση των υπηρεσιών στη χώρα μας. Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση του όγκου των εισαγωγών και εξαγωγών λόγω της πτώσης της ζήτησης. Ιδιαίτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου, δεδομένου ότι οι μεγάλες εταιρείες έχουν εδραιώσει την παρουσία τους στην αγορά και διαθέτουν μεγαλύτερα περιθώρια αντίστασης. Επιπλέον, σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, μελλοντικά ο αριθμός των επιχειρήσεων θα μειωθεί σημαντικά, κυρίως εξαιτίας των εξαγορών και των συγχωνεύσεων, αλλά και λόγω της παύσης λειτουργιών εταιρειών που δεν θα μπορέσουν να επιβιώσουν από την έλλειψη ρευστότητας, τις δυσμενείς συνθήκες της αγοράς και τις δυσχέρειες χρηματοδότησης (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 104). Ακολουθούν συμπεράσματα βάσει του υποδείγματος των πέντε δυνάμεων του Porter.

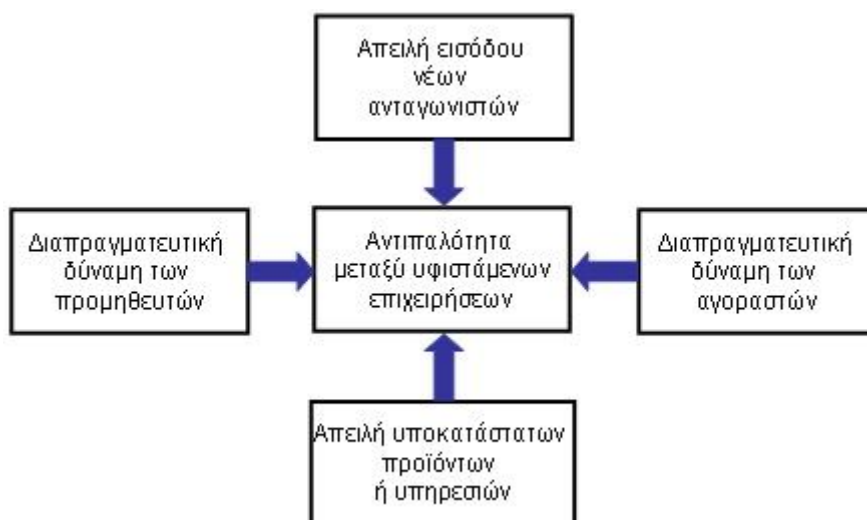
4.2 Οι πέντε δυνάμεις ανταγωνισμού του Porter

Υπάρχουν διάφορες δυνάμεις που επιδρούν στην ικανότητα ενός οργανισμού να ανταγωνίζεται. Ο Μάικλ Πόρτερ (Michael E. Porter)_ ανέπτυξε το μοντέλο των πέντε ανταγωνιστικών δυνάμεων που δείχνει την ένταση του ανταγωνισμού σε μια επιχείρηση και καθορίζει την σχετική ελκυστικότητα και κατά συνέπεια την κερδοφορία της. Όπως προκύπτει, όσο εντονότερος είναι ο ανταγωνισμός, τόσο λιγότερο ελκυστική είναι η επιχείρηση και το αντίστροφο. Μια εταιρεία, όπως παρουσιάζεται στο μοντέλο, αντιμετωπίζει τις εξής εξωτερικές απειλές και ευκαιρίες:

1. Υποκατάστατα προϊόντα.
2. Απειλή από νεοεισερχόμενους.
3. Διαπραγματευτική ισχύς πελατών.
4. Διαπραγματευτική ισχύς προμηθευτών.
5. Τοποθέτηση και αντιπαλότητα μεταξύ υφιστάμενων ανταγωνιστών.

Η φύση των μελών ενός κλάδου και η διαπραγματευτική ισχύς τους καθορίζουν τη δομή του κλάδου και τη συνολική κερδοφορία της άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας στο συγκεκριμένο περιβάλλον του κλάδου. Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μπορεί να επιτευχθεί με την ενίσχυση της ικανότητας της επιχείρησης να αντιμετωπίζει πελάτες, προμηθευτές, υποκατάστατα προϊόντα και υπηρεσίες, και νεοεισερχόμενους στην αγορά της, πράγμα το οποίο μπορεί με τη σειρά του να αλλάζει το συσχετισμό των δυνάμεων μεταξύ της επιχείρησης και των άλλων ανταγωνιστών στον κλάδο προς όφελος της εταιρείας. Επίσης, πρέπει να αποφασιστεί κατά πόσο ο συνολικός ανταγωνισμός είναι σκληρός, ισχυρός, μέτριος, ή αδύνατος (Βικιπαίδεια Μάιος 2013).

Διάγραμμα 4.1: Υπόδειγμα των πέντε δυνάμεων του Porter



Πηγή: Διαδίκτυο

4.3 Η απειλή των νεοεισερχόμενων

Η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην αγορά δυσχεραίνεται όταν:

- Υπάρχουν μεγάλες οικονομίες κλίμακας (δηλ. η επιχείρηση παράγοντας πολύ μεγάλο αριθμό προϊόντων επιτυγχάνει τη μείωση του μοναδιαίου κόστους, λόγω του ότι τα σταθερά κόστη επιμερίζονται σε μεγαλύτερο αριθμό προϊόντων)
- Υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση προϊόντων ή υπηρεσιών (δηλ. ακριβώς το ίδιο προϊόν ή υπηρεσία δεν προσφέρετε στην αγορά από πολλές επιχειρήσεις).
- Υπάρχουν υψηλές απαιτήσεις σε κεφάλαια.

Σύμφωνα με τους Kanter (1994) και Burton (1995) η βάση ανώτερων επιχειρηματικών επιδόσεων βρίσκεται περισσότερο στις συνεργατικές συμφωνίες μεταξύ των συμμετεχόντων σε ένα κλάδο παρά στον ανταγωνισμό (συμφωνίες για οριζόντιες ή κάθετες συνεργασίες ή επιλεκτικές συμφωνίες). Βέβαια η σωστή στρατηγική μιας επιχείρησης δεν μπορεί να είναι εναλλακτικά είτε η ανταγωνιστική

είτε η συνεργατική, αλλά η επιλεκτική στρατηγική, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες και περιστάσεις κάθε κλάδου (Αυλωνίτης 2010, σελ 86).

Με την απελευθέρωση του επαγγέλματος των μεταφορέων (η απελευθέρωση επιτρέπει σε οποιοδήποτε ιδιώτη να προβεί στην αγορά φορτηγού οχήματος χωρίς να χρειάζεται να δεσμεύσει υπέρογκα ποσά, όπως γινόταν στο παρελθόν για να μπει στο επάγγελμα) αναμενόταν αύξηση των νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων πράγμα το οποίο δεν επαληθεύτηκε. Αυτό συμβαίνει γιατί οι επιχειρήσεις του κλάδου αυτού χαρακτηρίζονται από πολυετή εμπειρία και τεχνογνωσία, χαρακτηριστικά που δεν συνοδεύουν μια νέα επιχείρηση κατά την έναρξη της δραστηριότητας της και την είσοδο της στον κλάδο. Επιπρόσθετα, παρότι το επάγγελμα απελευθερώθηκε και η αγορά άδειας ενός φορτηγού οχήματος δεν στοιχίζει πλέον περίπου Ευρώ 90.000,00 αλλά Ευρώ 20.000,00, για να μπει κάποιος στον κλάδο θα πρέπει να επενδύσει ένα διόλου ευκαταφρόνητο ποσό για την αγορά εξοπλισμού όπως τράκτορες, νταλίκες, κλάρκς, μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης κ.λπ. καθώς επίσης και την ενοικίαση χώρου στάθμευσης των οχημάτων και χώρου στέγασης των διοικητικών λειτουργιών της επιχείρησης. Είναι σαφές λοιπόν ότι παρόλο που το επάγγελμά απελευθερώθηκε, υπάρχουν ακόμα εμπόδια εισόδου λόγω των υψηλών απαιτήσεων σε κεφάλαια.

4.4 Η διαπραγματευτική δύναμη των Αγοραστών

Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι μεγαλύτερη όταν:

- Χρησιμοποιούν την υπηρεσία ή το προϊόν με μεγάλη συχνότητα.
- Όταν η υπηρεσία ή το προϊόν είναι μη διαφοροποιημένα.
- Όταν υπάρχουν πολλοί προμηθευτές.
- Όταν η ποιότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας ή του προϊόντος παίζει μικρότερο ρόλο από την τιμή.

Η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών μπορεί να μειωθεί όταν αυξηθεί είτε ο αριθμός των αγοραστών, είτε όταν υπάρξει κίνδυνος για αυτούς από την πιθανότητα κάθετης ολοκλήρωσης προς τα εμπρός (προς τον κλάδο τους, που σημαίνει ότι μια επιχείρηση που παράγει ποδήλατα ανοίγει η ίδια καταστήματα λιανικής πώλησης για

προμηθεύσει απευθείας την αγορά) ή όταν παρέχονται διαφοροποιημένες υπηρεσίες ή προϊόντα (Αυλωνίτης 2010, σελ 85).

Η ζήτηση των μεταφορικών υπηρεσιών προέρχεται κατά κύριο λόγο από τις βιομηχανικές και τις εμπορικές επιχειρήσεις. Οι ιδιώτες αποτελούν περιστασιακούς πελάτες, οι οποίοι διακινούν μικρούς όγκους εμπορευμάτων και δεν διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 105).

Δεδομένου του έντονου ανταγωνισμού που επικρατεί στον κλάδο, οι μεγαλύτερες εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν σύνθετες ανάγκες και διακινούν μεγάλους όγκους εμπορευμάτων συχνά, πετυχαίνουν καλύτερες τιμές και πιστωτική αντιμετώπιση, με αποτέλεσμα τα κέρδη των επιχειρήσεων μεταφοράς να συμπιέζονται (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 105).

Εν κατακλείδι, η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι μεγάλη δεδομένου ότι έχουν να επιλέξουν μεταξύ δεκάδων ομοειδών επιχειρήσεων που παρέχουν χωρίς ιδιαίτερες διαφορές την ίδια υπηρεσία. Χαρακτηριστικά όπως η φήμη, η τιμή, η εμπειρία, η αξιοπιστία, η συνέπεια κ.α. είναι αυτά που τελικά θα καθορίσουν την τελική επιλογή του αγοραστή (πελάτη). Συμπερασματικά, κάθε επιχείρηση θα πρέπει να καθορίσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της και να διαμορφώσει ένα σημείο υπεροχής το οποίο θα είναι σημαντικό για τη στρατηγική, την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία της. Έχοντας λοιπόν μια επιχείρηση τα παραπάνω χαρακτηριστικά, σίγουρα θα φαίνεται πιο ελκυστική για συνεργασία στους πιθανούς αγοραστές (πελάτες) από ότι οι ανταγωνιστές της.

4.5 Απειλή Υποκατάστατων προϊόντων / υπηρεσιών

Τα υποκατάστατα μειώνουν την ελκυστικότητα του κλάδου, επειδή βάζουν περιορισμούς στα επίπεδα των τιμών. Η δύναμη των υποκατάστατων είναι μεγάλη όταν:

- Υπάρχει επιθυμία για ζήτηση υποκατάστατων (π.χ. υποκατάστατο του καφέ είναι το τσάι).

- Οι σχετικές τιμές είναι ανάλογες με τις αποδόσεις των υποκατάστατων. .

Η απειλή από υποκατάστατα μπορεί να μειωθεί δημιουργώντας υψηλά ψυχολογικά κόστη μεταστροφής, και καθιερώνοντας διαφορές τιμών ανάλογες με την εκλαμβανόμενη από τον πελάτη αξία (Αυλωνίτης 2010, σελ 86).

Η ζήτηση υπηρεσιών μεταφοράς δεν αντιμετωπίζει ουσιαστικό ανταγωνισμό από υποκατάστατες υπηρεσίες καθώς η συγκεκριμένη δραστηριότητα απαιτεί τεχνογνωσία και εξειδίκευση, την οποία συχνά δεν διαθέτουν συναφείς επιχειρήσεις του ευρύτερου κλάδου των μεταφορών και αποθηκείσεων (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 104) .

Υποκατάσταση (σε ένα βαθμό) μπορεί να υπάρξει στις περιπτώσεις βιομηχανικών και μεγάλων εμπορικών επιχειρήσεων που διαθέτουν ιδιόκτητο στόλο μεταφορικών μέσων. Οι εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα στην ανάθεση του μεταφορικού έργου σε τρίτους ή τη διεκπεραίωση με ίδια μέσα, περίπτωση όμως που ως επί το πλείστον αφορά μεταφορές τοπικής ή εθνικής εμβέλειας όχι σύνθετες ή διεθνείς μεταφορές. Με την ανάθεση του μεταφορικού έργου σε κάποια επιχείρηση μεταφοράς, οι επιχειρήσεις επικεντρώνονται στον πυρήνα των δραστηριοτήτων τους, απαλλάσσονται από την επένδυση των κεφαλαίων τους στην αγορά ιδιόκτητου στόλου οχημάτων, γλιτώνουν από χρονοβόρες διαδικασίες και επιπλέον επωφελούνται των πρόσθετων υπηρεσιών που προσφέρουν οι μεταφορικές επιχειρήσεις (π.χ. αποθήκευση). Εξάλλου, οι διαμορφούμενες διεθνείς τάσεις ευνοούν την ανάθεση της μεταφορικής δραστηριότητας σε τρίτες ειδικευμένες επιχειρήσεις (outsourcing) (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 105)

Μία άλλη κατηγορία επιχειρήσεων που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως υποκατάστατο είναι οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες διαμεταφοράς. Με το νέο νόμο σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, τα δεδομένα αλλάζουν, καθώς οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις πλέον θα μπορούν να εισέλθουν και στον κλάδο των οδικών μεταφορών παρακάμπτοντας τους προμηθευτές των εν λόγω υπηρεσιών με κάθετη ολοκλήρωση προς τα εμπρός (δηλ. η διαμεταφορική επιχείρηση να αγοράσει δικά της οχήματα για την πραγματοποίηση

των μεταφορών χωρίς να μισθώνει φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσεως). Ωστόσο ο νέος νόμος σχετικά με την απελευθέρωση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 105).

4.6 Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών

Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών είναι μεγαλύτερη όταν:

- Η συνολική προσφορά κυριαρχείται από λίγους προμηθευτές .
- Τα προϊόντα τους είναι διαφοροποιημένα και μοναδικά.
- Αποτελούν αξιόπιστο κίνδυνο για την πιθανότητα να προβούν σε κάθετη ολοκλήρωση (δηλ. να ανοίξουν καταστήματα λιανικής πώλησης ώστε να προμηθεύουν απευθείας την αγορά).

Όταν η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών είναι μεγάλη, η μείωση της δύναμης τους μπορεί να επέλθει μέσα από την αναζήτηση νέων πηγών προμηθειών. Οι προμηθευτές των μεταφορικών επιχειρήσεων είναι οι εταιρείες καυσίμων, συνεργεία, εταιρείες πώλησης ανταλλακτικών, ασφαλιστικές εταιρείες κ.α. Εξαιτίας του ότι ο αριθμός των προμηθευτών είναι μεγάλος, καθώς επίσης και οι υπηρεσίες που προσφέρουν δεν είναι διαφοροποιημένες δεν αποτελούν απειλή για τον κλάδο.

4.7 Απειλή από τους ανταγωνιστές του κλάδου

Η ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των υπάρχοντων ανταγωνιστών εξαρτάται από:

- Τον βαθμό συγκέντρωσης του κλάδου (δείκτης έντασης του ανταγωνισμού, μετρούμενος συνήθως με το άθροισμα των μεριδίων αγοράς των μεγαλύτερων επιχειρήσεων).
- Τον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς (σε αργότερο ρυθμό υπάρχει μεγαλύτερος ανταγωνισμός).
- Τη δομή του κόστους (υψηλά σταθερά κόστη ενθαρρύνουν μειώσεις τιμών για να αυξηθεί ο βαθμός απασχόλησης).

- Τον βαθμό διαφοροποίησης (όσο μεγαλύτερος, τόσο μικρότερος ο ανταγωνισμός).
- Τα κόστη αλλαγής (όσο μεγαλύτερα λόγω εξειδίκευσης της υπηρεσίας και αφιέρωσης χρόνου εκμάθησης από τον πελάτη, τόσο μικρότερος ο ανταγωνισμός).
- Εμπόδια εξόδου. Όσο αυτά είναι υψηλά λόγω κάθετης ολοκλήρωσης ή έλλειψης εναλλακτικών λύσεων, τόσο μεγαλύτερος θα είναι ο ανταγωνισμός.

Ο ανταγωνισμός έχει ένα πολύ ισχυρό θετικό αποτέλεσμα στην ικανότητα της επιχείρησης. Ένας ισχυρός ανταγωνισμός έχει σαν αποτέλεσμα να εξαιρεθούν από την αγορά οι επιχειρήσεις με κατώτερη τεχνολογία, τεχνογνωσία, οργανωτικές δομές, παρεχόμενες υπηρεσίες και μεθόδους διοίκησης και να μείνουν μόνο οι αποδοτικοί ανταγωνιστές. Όταν ο ανταγωνισμός είναι οξύς, οι εταιρείες αναγκάζονται να γίνουν πιο αποτελεσματικές, να υιοθετούν τεχνολογίες εξοικονόμησης κόστους, και να χρησιμοποιούν πιο κατάλληλες μεθόδους υποκίνησης, ηγεσίας, οργάνωσης και ελέγχου.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο κλάδος των μεταφορών χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μεγάλου αριθμού εταιρειών και ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι έντονος. Η υψηλή διαπραγματευτική δύναμη ορισμένων κατηγοριών αγοραστών εντείνει ακόμα περισσότερο τον ανταγωνισμό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να συμπίεζονται ακόμα περισσότερο τα κέρδη των επιχειρήσεων, καθώς πολλές φορές δεν μπορούν να μετακυλήσουν στους πελάτες την αύξηση των τιμών που τους επιβάλλουν οι προμηθευτές.

4.8 Ανάλυση του ανταγωνιστικού Περιβάλλοντος.

Κάθε επιχείρηση με την είσοδο της στην αγορά έχει να αντιμετωπίσει προβλήματα τα οποία προκαλούν διάφορες αιτίες. Ένας βασικός λόγος που μπορεί να οδηγήσει μια επιχείρηση σε αποτυχία είναι και η ανταγωνιστικότητα της με τις άλλες επιχειρήσεις ίδιας ασχολίας, είτε αυτή είναι παραγωγή κάποιου προϊόντος είτε αυτή είναι παροχή υπηρεσίας. Μία καλή λύση για να μπορέσει η επιχείρηση να αποφύγει την αποτυχία και να εξασφαλίσει την επιτυχία της είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της (Βικιπαίδεια Μάιος 2013).

Μακροπρόθεσμα ο ανταγωνισμός οδηγεί σε μεγαλύτερη ευημερία των καταναλωτών λόγω της δυναμικής ευεργετικής επίδρασης του στα κίνητρα των επιχειρήσεων να επενδύουν σε καινοτομίες που βελτιώνουν την ανταγωνιστική τους θέση. Καταλήγει σε σύγκριση δυνάμεων, η οποία προστατεύει το κοινό συμφέρον, δηλαδή τον απλό καταναλωτή από τη δημιουργία μονοπωλίων ή ολιγοπωλίων, που ενδέχεται να του επιβάλλουν προϊόντα και τιμές. Ο ανταγωνισμός αναφέρεται στο βαθμό στον οποίο οι εταιρίες αποκρίνονται στις ανταγωνιστικές κινήσεις των άλλων εταιριών. Μεταξύ των υπάρχουσών εταιριών μπορεί να φανερωθεί με διάφορους τρόπους όπως: ο ανταγωνισμός τιμών, νέα προϊόντα, αύξηση στα επίπεδα εξυπηρέτησης πελατών, τις εξουσιοδοτήσεις και τις εγγυήσεις, διαφήμιση και καλύτερα δίκτυα των χονδρικών διανομέων. Είναι επομένως εξαιρετικά σημαντικό να υπάρχουν υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού σε μια οικονομία (Βικιπαίδεια Μάιος 2013).

4.9 Ανταγωνιστικές θέσεις και κινήσεις των αντιπάλων - ανταγωνιστών

Τα αποτελέσματα κάθε επιχείρησης εξαρτώνται από τις αποφάσεις της ίδιας της επιχείρησης αλλά και από τις αποφάσεις των ανταγωνιστών της. Υπάρχουν διάφορα καθεστώτα ανταγωνισμού:

- Αν ο αριθμός των επιχειρήσεων είναι αρκετά μεγάλος ώστε κάθε επιχείρηση να μην επηρεάζεται αισθητά από τις αποφάσεις των ανταγωνιστών της, τότε βρισκόμαστε σε καθεστώς *τέλειου ανταγωνισμού*. Το προϊόν της επιχείρησης είναι ομοιογενές με των άλλων επιχειρήσεων, υπάρχει πλήρης κινητικότητα των εισροών και ελευθερία στην είσοδο/ έξοδο επιχειρήσεων στην αγορά.

- Αν ο αριθμός των επιχειρήσεων είναι αρκετά μικρός ώστε κάθε επιχείρηση να επηρεάζεται αισθητά από τις αποφάσεις των ανταγωνιστών της, τότε βρισκόμαστε σε καθεστώς *ολιγοπωλίου*
- Αν μια μόνο επιχείρηση παράγει προϊόν του οποίου δεν υπάρχει κοντινό υποκατάστατο, τότε αναφερόμαστε σε καθεστώς μονοπωλίου. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει μεγάλη αδυναμία εισόδου επιχειρήσεων στην αγορά.

Ο ανταγωνισμός αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο για μια επιχείρηση αφού τα έσοδα της εξαρτώνται από αυτό. Για παράδειγμα τα έσοδα μιας επιχείρησης μπορεί να επηρεαστούν είτε γιατί αυτή μεταβάλλει την τιμή της είτε γιατί οι ανταγωνιστές μεταβάλλουν εκείνοι την τιμή τους. Η ένταση του ανταγωνισμού οδηγεί σε χαμηλότερα επίπεδα τιμών και αύξηση της ευημερίας των καταναλωτών. Μακροχρόνια ο ανταγωνισμός επιδρά στα κίνητρα των επιχειρήσεων να επενδύουν σε καινοτομίες που βελτιώνουν την ανταγωνιστική τους θέση.

4.10 Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα

Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι η δυνατότητα δημιουργίας μεγαλύτερης αξίας από τους ανταγωνιστές, είναι το αποτέλεσμα του να κάνεις κάτι διαφορετικό καλύτερα από αυτούς. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα πρέπει να είναι κάτι διαφορετικό ανάμεσα σε αυτό που προσφέρει μια επιχείρηση έναντι των ανταγωνιστών. Εάν όλες οι στρατηγικές των επιχειρήσεων ήταν ίδιες, καμία επιχείρηση δεν θα απολάμβανε κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (σημειώσεις καθηγητή Γεωργόπουλου).

Το φορτηγό είναι το μοναδικό μέσο μεταφοράς που μπορεί να πραγματοποιήσει “door to door” παράδοση. Ένα άλλο εξίσου σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων μέσων μεταφοράς είναι ότι μπορεί ο πελάτης ανάλογα με τις ανάγκες του να ρυθμίσει την ώρα αναχώρησης και άφιξης του εμπορεύματος, χωρίς να περιμένει κάποιο καθορισμένο δρομολόγιο όπως συμβαίνει στην περίπτωση του πλοίου, του τρένου και του αεροπλάνου. Τέλος, το φορτηγό είναι το μοναδικό μέσο μεταφοράς το οποίο μπορεί να προσεγγίσει ακόμη και τις πιο απομακρυσμένες περιοχές μίας χώρας.

4.11 Συμπέρασμα

Ενώ φαινομενικά η είσοδος νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων στον κλάδο φαίνεται πιο ελκυστική και εύκολη με την απελευθέρωση των αδειών, στην πραγματικότητα ο νέος επιχειρηματίας που θα εισέλθει στον κλάδο θα πρέπει να επενδύσει σημαντικά κεφάλαια σε εξοπλισμό και υποδομές.

Όσον αφορά στη διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι μεγάλη αφού θα πρέπει να επιλέξουν μεταξύ δεκάδων επιχειρήσεων που παρέχουν την ίδια, μη διαφοροποιημένη υπηρεσία. Χαρακτηριστικά όπως η φήμη, η τιμή, η μακρόχρονη εμπειρία, η αξιοπιστία, η συνέπεια, η εντιμότητα κ.α. είναι κάποια από τα οποία μπορεί τελικά να καθορίσουν την τελική επιλογή του πελάτη (αγοραστή). Συμπερασματικά, κάθε επιχείρηση θα πρέπει να καθορίσει το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών και να διαμορφώσει ένα σημείο υπεροχής το οποίο θα είναι σημαντικό για τη στρατηγική, την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία της.

Τα υποκατάστατα των μεταφορικών επιχειρήσεων είναι δύο. Το ένα είναι ο ιδιόκτητος στόλος οχημάτων δηλαδή τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως και το δεύτερο είναι οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να ολοκληρωθούν προς τα εμπρός και να παρέχουν οι ίδιες το μεταφορικό έργο. Και στις δύο περιπτώσεις το κόστος της επένδυσης είναι μεγάλο.

Τέλος, η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών είναι μικρή, δεδομένου ότι υπάρχουν στην αγορά πολλές επιχειρήσεις που μπορούν να παρέχουν τις ίδιες, μη διαφοροποιημένες υπηρεσίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Αυλωνίτης, Λυμπερόπουλος, Τζαναβάρας, Σύγχρονες Στρατηγικές Μάρκετινγκ για διεθνής αγορές, Αθήνα 2010, εκδόσεις Rosili.
2. Γιαννόπουλος Α. Γεώργιος, Η διαδικασία πρόβλεψης μελλοντικών αναγκών και μετακινήσεων, Θεσσαλονίκη 2005, εκδόσεις επίκεντρο Α.Ε.
3. Θανόπουλος Γ., Διεθνής Επιχείρηση, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 2006.
4. Παπαλεξανδρή Ν. - Μπουραντάς Δ., Διοίκηση Ανθρωπίνων Πόρων, εκδόσεις Γ. Μπένου
5. Τζωρτζάκης Κ., Τζωρτζάκη Μ., Οργάνωση και Διοίκηση, εκδ. Rosili

ΞΕΝΗ

1. Laudon K.– Laudon J, Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης, εκδ. κλειδάριθμος
- 2.. Shim J. Siegel J., Διοικητική Οικονομική, εκδ. Κλειδάριθμος
3. Wheelen T., & Hunger D., Strategic Management and Business Policy, University of Virginia, Iowa State University, 2010.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%AD%CE%BB%CE%BF%CE>
2. Κλαδική μελέτη της ICAP ΑΕ, Υπηρεσίες διαμεταφοράς, Αθήνα, 2010.
3. Σημειώσεις από το μάθημα «Στρατηγική και πολιτική των επιχειρήσεων» του καθηγητή Νίκου Γεωργόπουλου
4. Σημειώσεις από το μάθημα «Σύγχρονες στρατηγικές μάρκετινγκ» του καθηγητή Μάρκου Τσόγκα

Κεφάλαιο 5ο

Παρουσίαση των βασικών μεγεθών του κλάδου

5.1 Εισαγωγή - Η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές

Οι άμεσοι παράγοντες επηρεασμού της ζήτησης για εμπορευματικές μεταφορές εντοπίζονται στη βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα, στο μέγεθος των εισαγωγών και εξαγωγών, στο ύψος των ναύλων και των καυσίμων, στο κόστος και στις διαδικασίες εκτελωνισμού για τις χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, οι υποδομές των μεταφορών της χώρας επηρεάζουν σημαντικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστούν τα βασικά μεγέθη των εμπορευματικών μεταφορών (βιομηχανική δραστηριότητα και εξωτερικό εμπόριο), η εθνική υποδομή του μεταφορικού τομέα και γενικά οι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση για υπηρεσίες του κλάδου των μεταφορών (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 21).

5.2 Η προσφορά για εμπορευματικές μεταφορές

Ο μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στο κλάδο των μεταφορών έχει ως αποτέλεσμα ο υφιστάμενος ανταγωνισμός να είναι έντονος και σε αρκετές περιπτώσεις να παρατηρείται συγκράτηση ή και πτώση των τιμών. Σημειώνεται ότι ο ανταγωνισμός που παρατηρείται στις οδικές μεταφορές είναι μεγάλος. Η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία πλήττει πλέον τις περισσότερες χώρες του κόσμου, έχει επηρεάσει σημαντικά τη ζήτηση των υπηρεσιών μεταφοράς. Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μείωση των εισαγωγών και εξαγωγών, εμπορευμάτων και προϊόντων. Ιδιαίτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, δεδομένου ότι οι μεγάλες εταιρείες έχουν εδραιώσει την παρουσία τους στην αγορά και έχουν εξασφαλίσει την απαραίτητη φήμη και πελατεία. Σημειώνεται επιπλέον ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, μελλοντικά ο αριθμός των επιχειρήσεων θα μειωθεί σημαντικά, κυρίως μέσω εξαγορών και συγχωνεύσεων, αλλά και λόγω της παύσης των λειτουργιών των εταιρειών που δεν θα μπορέσουν να επιβιώσουν από

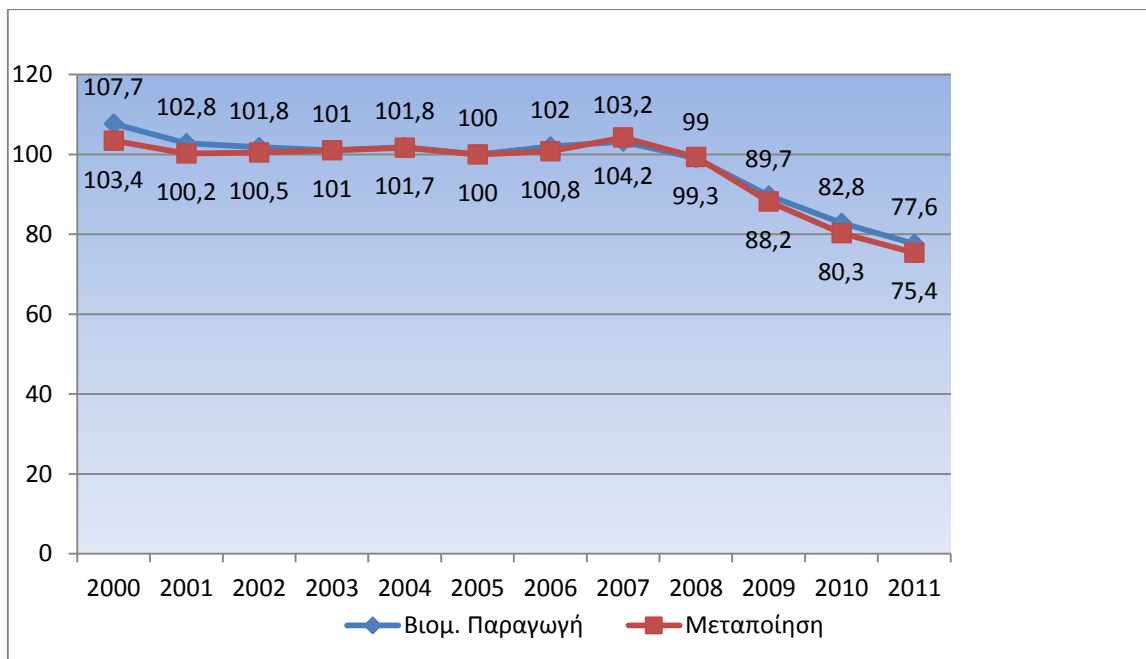
την έλλειψη ρευστότητας και τη δυσκολία δανεισμού κεφαλαίων, που οφείλεται στην οικονομική κρίση (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 2).

5.3 Εμπορευματικές μεταφορές και Βιομηχανική Δραστηριότητα

Δεδομένου, ότι η βιομηχανική παραγωγή αποτελεί σημαντικό παράγοντα επηρεασμού των εμπορευματικών μεταφορών, στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη των δεικτών βιομηχανικής παραγωγής, βάσει στοιχείων που δίνονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή. Στο διάγραμμα 5.1 εμφανίζεται ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής και ο αντίστοιχος των μεταποιητικών βιομηχανιών, οι οποίες δημιουργούν και τη μεγαλύτερη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 21).

Από τα παρουσιαζόμενα στοιχεία διαπιστώνεται ότι ο δείκτης βιομηχανικής παράγωγης για τις μεταποιητικές επιχειρήσεις διαμορφώθηκε το 2011 στα χαμηλότερα επίπεδα της εξεταζόμενης περιόδου (2000-2011). Ιδιαίτερα κατά την τελευταία τριετία η συνολική εξέλιξη ήταν φθίνουσα. Το γεγονός αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι το μεταφορικό έργο μεταβλήθηκε με την ίδια ένταση, δεδομένου ότι επηρεάζεται και από άλλους παράγοντες (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 21).

Διάγραμμα 5.1: Εξέλιξη δεικτών συνολικής βιομηχανικής παραγωγής και μεταποιητικών επιχειρήσεων (2000-2011)



Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

5.4 Εμπορευματικές μεταφορές και εξωτερικό εμπόριο

Δεδομένου ότι οι εισαγωγές και οι εξαγωγές προϊόντων επιδρούν καθοριστικά στην εξέλιξη της ζήτησης των υπηρεσιών μεταφοράς, στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η εξέλιξη του εξωτερικού εμπορίου στη Ελλάδα.

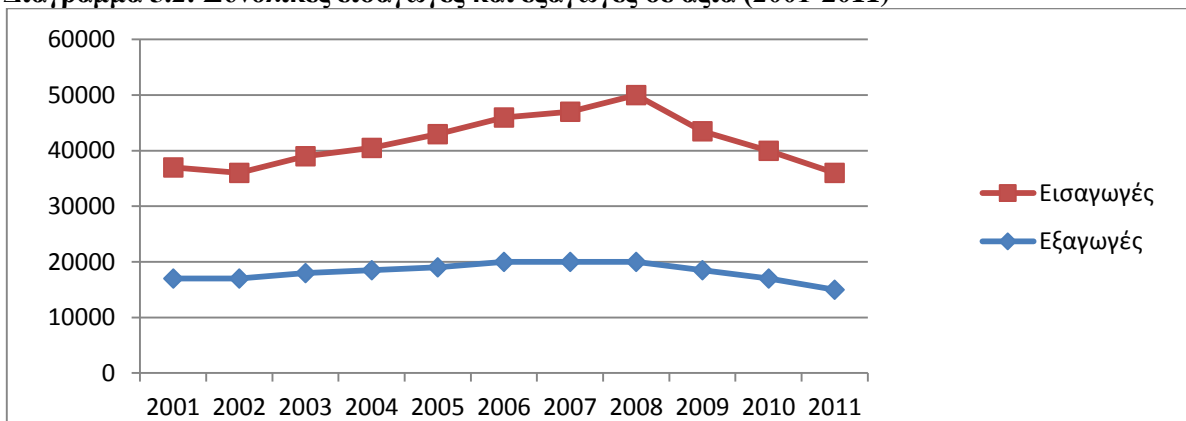
Η ζήτηση των υπηρεσιών μεταφοράς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πορεία των εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται προέρχονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και αφορούν την εξέλιξη των εισαγωγών και εξαγωγών τόσο διαχρονικά, για την περίοδο 2001-2011, όσο και ανά κυριότερη χώρα προέλευσης και προορισμού για την τετραετία 2008-2011 (ΕΛ. ΣΤΑΤ. 2011).

Στο διάγραμμα 5.2 παρατίθενται στοιχεία σχετικά με τις εγχώριες εισαγωγές και εξαγωγές, τόσο σε ποσότητα όσο και σε αξία, για την περίοδο 2001-2011. Από αυτά τα παρουσιαζόμενα στοιχεία προκύπτει ότι τόσο οι εισαγωγές όσο και οι εξαγωγές

προϊόντων βάσει αξίας ήταν ανοδικές από το 2002 έως το 2008, ενώ από το 2009 και μετά σημείωσαν πτώση (ΕΛ. ΣΤΑΤ. 2011).

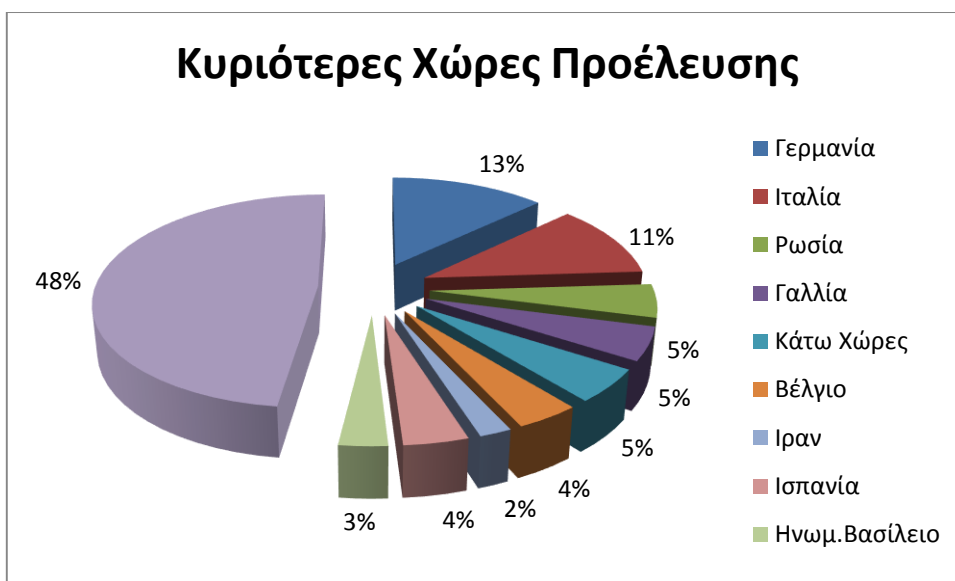
Στα διαγράμματα 5.3 και 5.4 γίνεται απεικόνιση του εξωτερικού εμπορίου ανά κυριότερη χώρα προέλευσης και προορισμού (βάσει αξίας 2011). Από τα επιμέρους στοιχεία προκύπτει ότι, το 2010 όσο και το 2011 η Γερμανία και η Ιταλία ήταν οι κυριότερες χώρες προέλευσης των εισαγόμενων προϊόντων βάσει αξίας, αλλά και οι κυριότερες χώρες προορισμού των εξαγόμενων προϊόντων (ΕΛ. ΣΤΑΤ. 2011).

Διάγραμμα 5.2: Συνολικές εισαγωγές και εξαγωγές σε αξία (2001-2011)



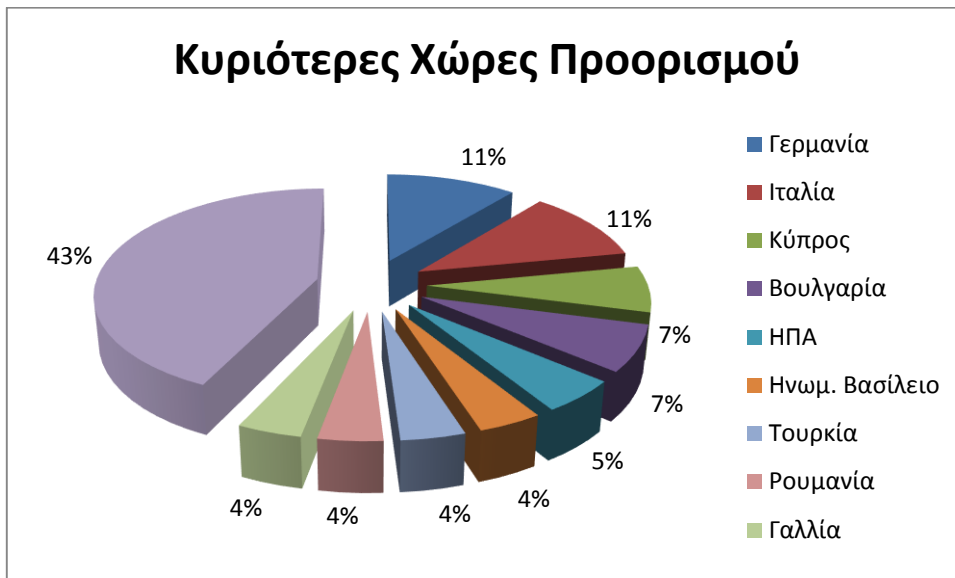
Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

Διάγραμμα 5.3: Κυριότερες Χώρες Προέλευσης



Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

Διάγραμμα 5.4: Κυριότερες Χώρες Προορισμού



Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

5.5 Υποδομές Μεταφορών

Δεδομένου ότι οι υποδομές των μεταφορών επηρεάζουν σημαντικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, παρουσιάζονται ορισμένα στοιχεία της συνολικής υποδομής μεταφορών της χώρας. Στη χώρα μας, ο κυριότερος τρόπος χερσαίας μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ο οδικός, δεδομένου ότι οι σιδηροδρομικές

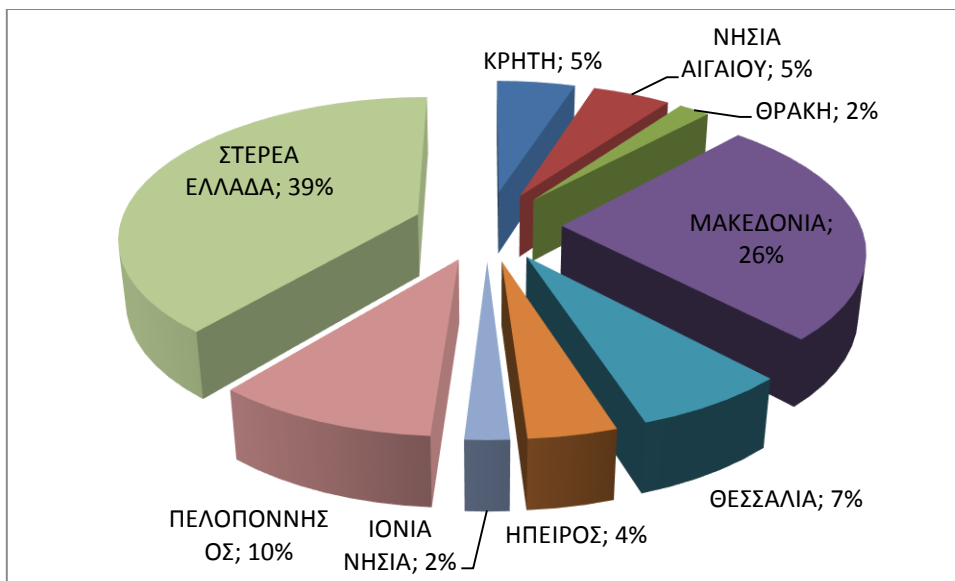
υποδομές της Ελλάδας υπολείπονται αρκετά σε σχέση με αυτές άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Στις οδικές μεταφορές σημαντικός παράγοντας είναι η ποιότητα των κύριων και δευτερευόντων οδικών αξόνων, η οποία επιδρά στην αποτελεσματική και έγκαιρη παράδοση εμπορευμάτων, καθώς και ο στόλος των φορτηγών οχημάτων. Όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερη σημασία έχει η αποτελεσματικότητα και η ασφάλεια των λιμένων, ενώ στις σιδηροδρομικές μεταφορές ιδιαίτερη σημασία έχει η ειδική υποδομή στους κυριότερους σταθμούς μεταφόρτωσης εμπορευμάτων και η ποιότητα των σιδηροδρομικών γραμμών, ώστε να εξασφαλίζεται η απαραίτητη ταχύτητα. Τέλος, στις αεροπορικές μεταφορές σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η υποδομή των κυριότερων αεροδρομίων της χώρας και η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, όσον αφορά στην ταχύτητα

διεκπεραίωσης των διαδικασιών και το ύψος των τελών (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 23).

5.6 Γεωγραφική κατανομή των φορτηγών δημοσίας χρήσεως

Στο παρακάτω διάγραμμα 5.5 αποτυπώνεται η κατανομή των φορτηγών δημοσίας χρήσεως ανά γεωγραφική περιοχή σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας. Από το σχήμα αυτό είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των φορτηγών δημοσίας χρήσεως δραστηριοποιείται στην Στερεά Ελλάδα, με ποσοστό 39% και ακολουθεί η Μακεδονία με ποσοστό 26%.

Διάγραμμα 5.5: Κατανομή των φορτηγών δημοσίας χρήσεως ανά μεγάλες γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας, το έτος 2009.



Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

5.7 Το οδικό δίκτυο

Το οδικό δίκτυο είναι ένας από τους παράγοντες που προσδιορίζουν τη ζήτηση των εμπορευματικών μεταφορών. Άλλοι παράγοντες που προσδιορίζουν τη ζήτηση είναι

οι ακόλουθοι: α) Το εγχώριο εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο, β) ο πρωτογενής τομέας και η μεταποίηση, γ) οι αποστάσεις από τα λιμάνια και τα κέντρα παραγωγής, δ) ο βαθμός συγκέντρωσης του πληθυσμού στις μεγαλουπόλεις. 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 (ALPHA 2008): α) τους χώρους παραγωγής και καταναλώσεως των προϊόντων με τους χώρους εναποθέσεως και διαχειρίσεως εμπορευμάτων και πρώτων υλών (εμπορευματικά κέντρα, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, κ.λπ.), β) τη χώρα με τα όμορα κράτη και, μέσω αυτών, με τους κύριους εμπορικούς εταίρους που βρίσκονται πέραν των γειτονικών χωρών.

Πίνακας 5.1: Μήκος οδικού δικτύου, 2005 (χλμ).

	Σύνολο	Αυτοκινητόδρομοι	Αυτοκινητόδρομοι / Σύνολο (%)
Πολωνία	424.500	600	0,14
Φινλανδία	454.000	700	0,15
Ιρλανδία	96.500	200	0,21
Ουγγαρία	159.700	600	0,38
Σουηδία	425.400	1.700	0,40
Ρουμανία	107.700	500	0,46
Τσεχία	127.800	600	0,47
Ελλάδα	117.500	900	0,77
Ην. Βασίλειο	412.900	3.600	0,87
Γαλλία	1.005.900	10.800	1,07
Βέλγιο	152.200	1.700	1,12
ΕΕ-27	5.961.100	67.100	1,13
Ιταλία	487.700	6.600	1,35
Δανία	72.300	1.000	1,38
Βουλγαρία	19.300	300	1,55
Αυστρία	134.300	2.100	1,56
Εσθονία	57.900	1.000	1,73
Λουξεμβούργο	5.200	100	1,92
Γερμανία	644.500	12.400	1,92
Ολλανδία	126.100	2.500	1,98
Ισπανία	600.400	13.800	2,30
Πορτογαλία	82.900	2.300	2,77

Πηγή: "European Road Statistics", European Union Road Federation, 2008.

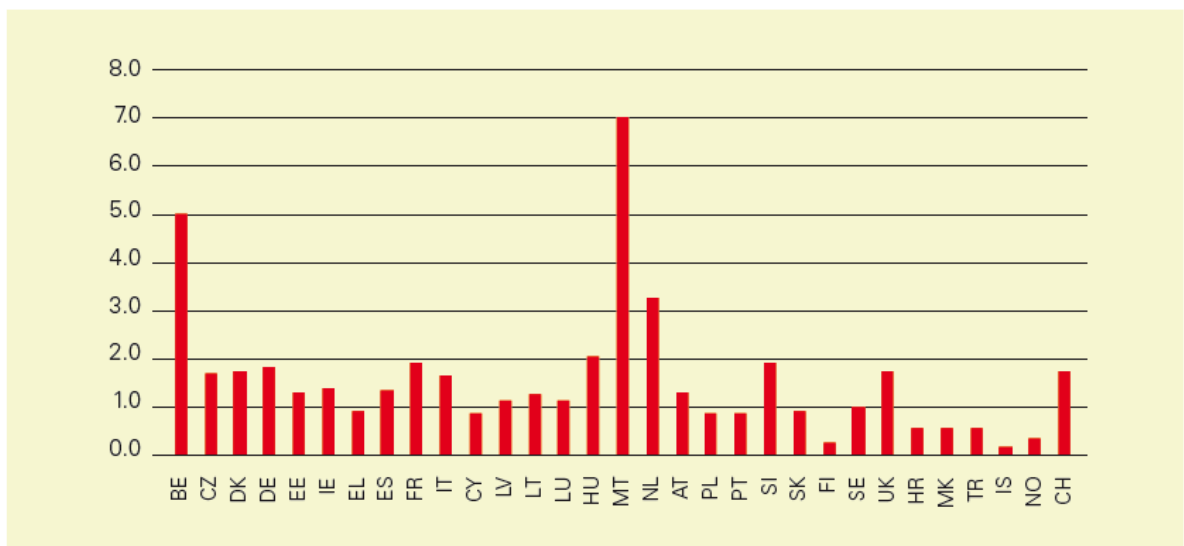
Πηγή: [ALPHA, 2008]

Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου στην Ελλάδα ανερχόταν στα 117.500 χλμ. Το 2005, ενώ το μήκος των αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,9% κατά την περίοδο 1995-2005 και έφθασε τα 900 χλμ. το 2005, από 420 χλμ. το

1995 (ALPHA 2008). Οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούσαν το 2005 το 0,77% του συνολικού οδικού δικτύου της Ελλάδος. Το ποσοστό αυτό υπολείπεται από το αντίστοιχο ποσοστό σε άλλες χώρες της ΕΕ (ΕΕ-27: 1,13%), αλλά είναι υψηλότερο από αυτό των περισσότερων νέων οικονομιών της ΕΕ-27, όπως της Πολωνίας, της Ουγγαρίας, της Τσεχίας, και άλλων (ALPHA, 2008). Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία για το έτος 2007, το συνολικό μήκος των αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα έφτασε τα 1.103 χλμ. (ERF, 2010).

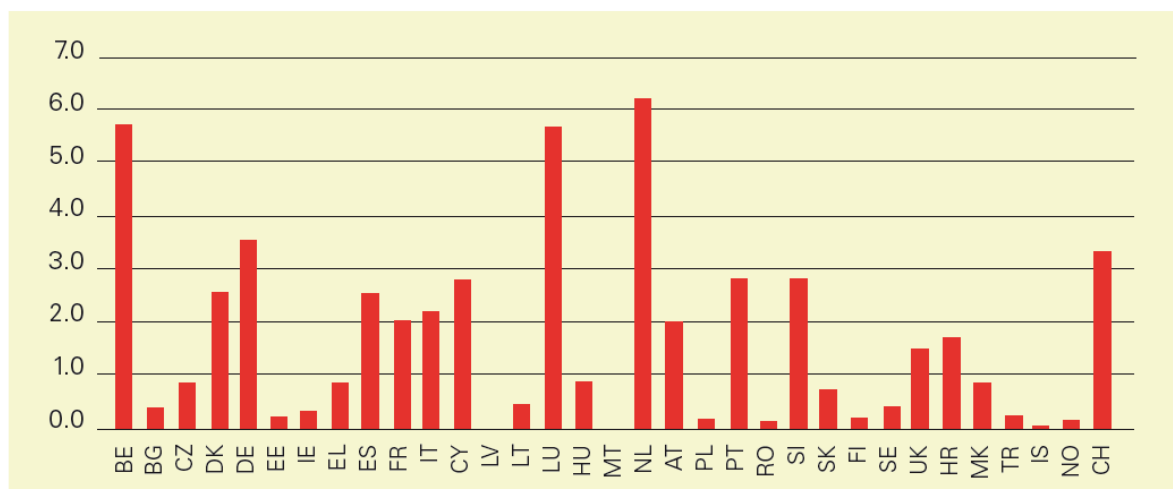
Στα διαγράμματα 5.6 & 5.7 φαίνεται η πυκνότητα του συνολικού οδικού δικτύου ανά χώρα, καθώς και η πυκνότητα των αυτοκινητοδρόμων ανά χώρα. Η Ελλάδα φαίνεται να υπολείπεται έναντι των ανεπτυγμένων χωρών της δυτικής και κεντρικής Ευρώπης και στις δυο περιπτώσεις, ενώ βρίσκεται πιο ψηλά σε σχέση με τις περισσότερες χώρες της ανατολικής Ευρώπης, έχοντας πυκνότητα συνολικού οδικού δικτύου και αυτοκινητοδρόμων λίγο πιο κάτω από τη μονάδα.

Διάγραμμα 5.6: Πυκνότητα συνολικού οδικού δικτύου ανά χώρα - 2007 (χλμ. οδών ανά τετρ. χλμ. έκτασης).



Πηγή: [ERF, 2010 από στοιχεία Ε.Ε.]

Διάγραμμα 5.7: Πυκνότητα δικτύου αυτοκινητοδρόμων ανά χώρα-2007 (χλμ. οδών ανά τετρ. χλμ. έκτασης).



CY: Density calculated with the area of the whole island

FR: Density calculated with the area of mainland France (Guyane, Martinique, Guadeloupe and la Reunion not included)

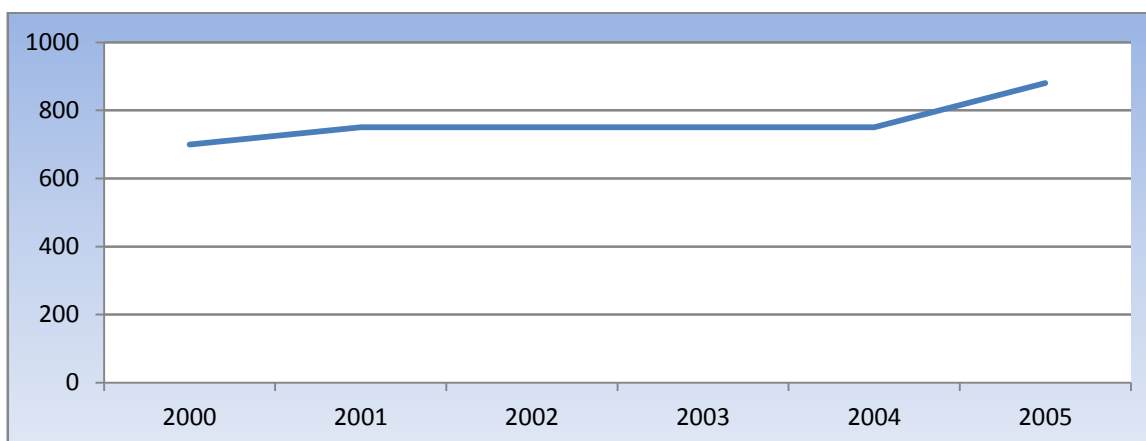
Πηγή: [ERF, 2010 από στοιχεία E.E.]

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).

5.8 Εθνικό Οδικό Δίκτυο και Στόλος Φορτηγών οχημάτων

Στο διάγραμμα 5.8 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη των εθνικών αυτοκινητόδρομων, βάσει στοιχείων της έκδοσης “Energy & Transport in Figures 2007” που εκπονήθηκε από τη Eurostat. Διαπιστώνεται ότι το μήκος των αυτοκινητόδρομων στην Ελλάδα αυξήθηκε σημαντικά το 2005 και από 742χλμ που ήταν το προηγούμενο έτος ανήλθε σε 868χλμ (ποσοστιαία άνοδος 17%) (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 23).

Διάγραμμα 5.8: Διαχρονική Εξέλιξη Εθνικών Αυτοκινητοδρόμων (2000-2005)



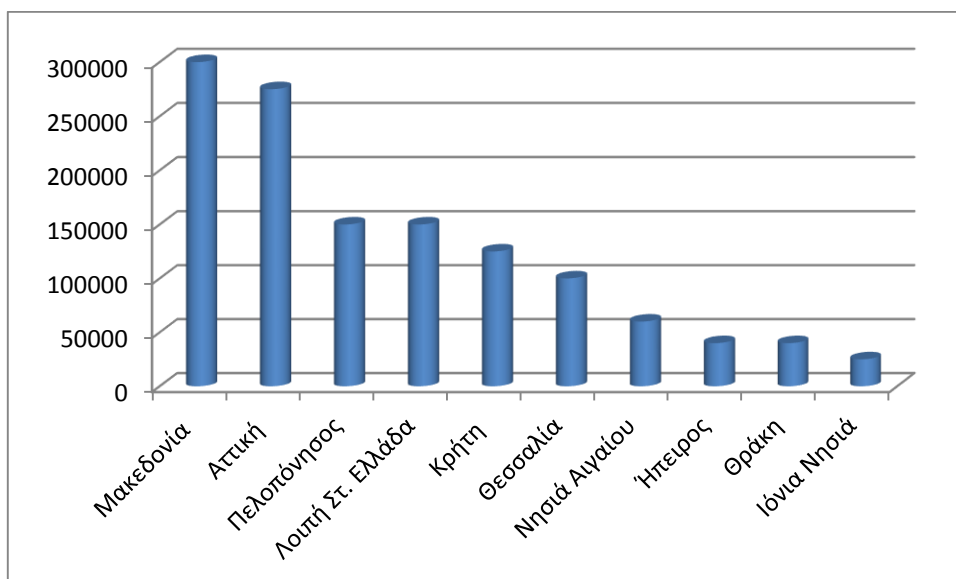
Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

Η ζήτηση για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη ή μη ιδιόκτητου στόλου οχημάτων από τις εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις της χώρας. Οι εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν ανάμεσα στην ανάθεση του μεταφορικού έργου σε τρίτους ή διεκπεραίωση με τα ίδια μέσα. Όμως, η αγορά φορτηγών αυτοκινήτων δεσμεύει σημαντικά κεφάλαια, ακόμα και όταν αυτό γίνεται με τη μορφή Leasing. Οι διαμορφούμενες διεθνείς τάσεις ευνοούν την ανάθεση της μεταφορικής δραστηριότητας σε τρίτες ειδικευμένες επιχειρήσεις και την επικέντρωση των διαθέσιμων πόρων των εταιρειών στον πυρήνα των δραστηριοτήτων τους (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 24).

Το σύνολο των φορτηγών οχημάτων της χώρας ανήλθε το 2009 σε 1,3, εκ. οχήματα, σημειώνοντας μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 2,6% την περίοδο 1998-2009. Η αύξηση αυτή προέρχεται εξ ολοκλήρου από τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης (Ι.Χ.). Όπως φαίνεται στον πίνακα 5.2 και στο διάγραμμα 5.9, ο αριθμός των αδειών φορτηγών δημοσίας χρήσεως είναι καθηλωμένος επί σειρά ετών σε 36,5 χιλ. Σημειώνεται, ότι το 2009 το 97,2% των φορτηγών οχημάτων της χώρας ήταν ιδιωτικής χρήσεως και μόλις το 2,8% ήταν φορτηγά δημοσίας χρήσεως Παράγοντες του κλάδου επισημαίνουν ότι το ισχύον καθεστώς αδειοδότησης και ιδιοκτησίας των φορτηγών δημοσίας χρήσεως, συμβάλλει στη κακή κατάσταση του μεγαλύτερου μέρους του στόλου των φορτηγών δημοσίας χρήσεως και στον υψηλό βαθμό παλαιότητας σε σύγκριση με άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 24).

Στο διάγραμμα 5.9 δίνονται στοιχεία σχετικά με τη γεωγραφική κατανομή των φορτηγών που βρίσκονταν σε κυκλοφορία το 2008. Από τα παρουσιαζόμενα στοιχεία προκύπτει ότι το γεωγραφικό διαμέρισμα της Στερεάς Ελλάδας, που περιλαμβάνει και το νομό Αττικής, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των κυκλοφορούντων φορτηγών οχημάτων της χώρας, αποσπώντας το 33,6% του συνόλου. Το ποσοστό των φορτηγών δημοσίας χρήσεως στο σύνολο των κυκλοφορούντων φορτηγών της χώρας ήταν 2,8%, αλλά το ίδιο ποσοστό στο νομό Αττικής είναι 3,8% και στο νομό Θεσσαλονίκης 4,0%, γεγονός που καταδεικνύει τη συγκέντρωση μεγαλύτερου αριθμού μεταφορικών επιχειρήσεων στους νομούς αυτούς (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 24).

Διάγραμμα 5.9: Εξέλιξη κυκλοφορούντων φορτηγών (1998-2009)



Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

Στον πίνακα 5.2 δίνονται στοιχεία με την εξέλιξη των νέων ταξινομήσεων φορτηγών οχημάτων για το σύνολο της χώρας, το διάστημα 1995-2009. Οι νέες ταξινομήσεις αφορούν φορτηγά, (καινούρια και μεταχειρισμένα), τα οποία τέθηκαν για πρώτη φορά σε κυκλοφορία στη χώρα μας. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των νέων ταξινομήσεων όπως προκύπτει από τα παρουσιαζόμενα στοιχεία ήταν 0,08% το διάστημα 1995-2009. Τα μεταχειρισμένα φορτηγά κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών ταξινομήσεων κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, με εξαίρεση τα έτη 1999 και 2000 (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 29).

Πίνακας 5.2: Κυκλοφορούντα φορτηγά οχήματα στο νομό Αττικής (1998-2009)

Κυκλοφορούντα φορτηγά οχήματα στο νομό Αττικής και στο σύνολο της χώρας (1998-2009)						
Έτος	Νομός Αττικής			Σύνολο Χώρας		
	Δ.Χ.	Ι.Χ.	Σύνολο	Δ.Χ.	Ι.Χ.	Σύνολο
1998	10.700	214.369	225.069	36.495	950.862	987.357
1999	10.700	221.241	231.941	36.495	987.492	1.023.987
2000	10.700	228.658	239.358	36.495	1.020.927	1.057.422
2001	10.700	234.876	245.576	36.495	1.049.316	1.085.811
2002	10.700	239.950	250.650	36.495	1.072.642	1.109.137
2003	10.700	244.142	254.842	36.495	1.094.532	1.131.027
2004	10.700	249.373	260.073	36.495	1.122.642	1.159.137
2005	10.700	253.102	263.802	36.495	1.149.988	1.186.483
2006	10.700	259.978	270.678	36.495	1.183.394	1.219.889
2007	10.700	266.900	277.600	36.495	1.219.450	1.255.945
2008	10.700	272.834	283.534	36.495	1.253.030	1.289.525
2009	10.700	274.658	285.358	36.495	1.265.935	1.302.430

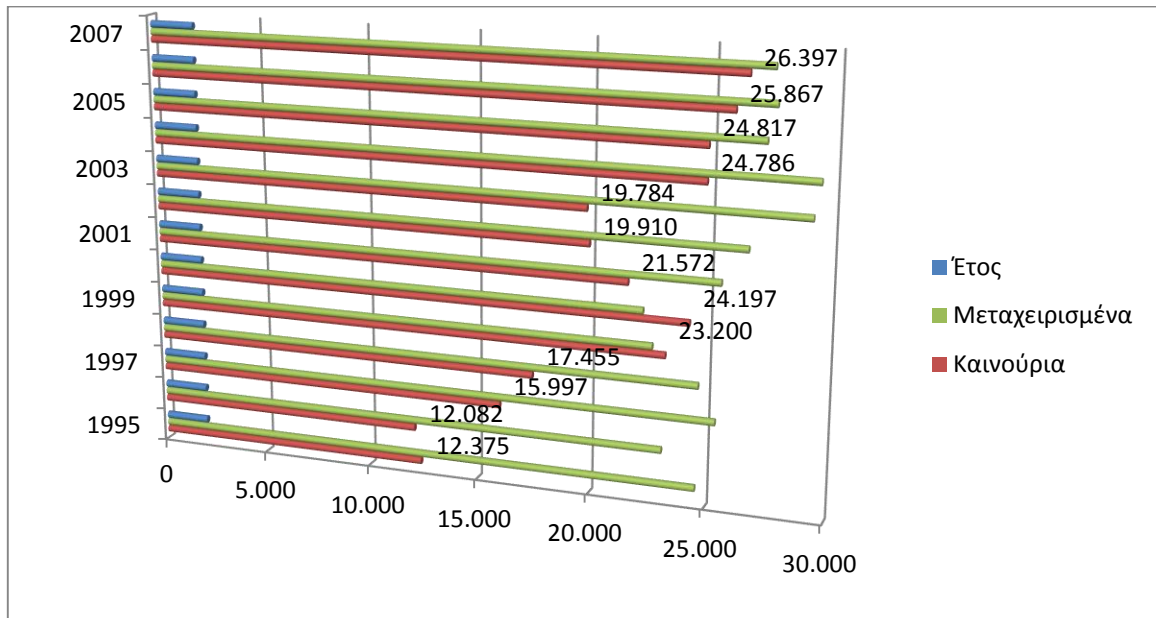
Σημείωση: Τα στοιχεία αφορούν τον αριθμό των φορτηγών που κυκλοφορούσαν στο τέλος κάθε έτους.

Πηγή ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Πίνακας 5.3: Φορτηγά, καινούρια και μεταχειρισμένα

Φορτηγά, καινούρια και μεταχειρισμένα, που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα (1995-2009)			
Έτος	Καινούρια	Μεταχειρισμένα	Σύνολο
1995	12.375	24.559	36.934
1996	12.082	23.103	35.185
1997	15.997	25.348	41.345
1998	17.455	24.616	42.071
1999	23.200	22.641	45.841
2000	24.197	22.224	46.421
2001	21.572	25.475	47.047
2002	19.910	26.556	46.466
2003	19.784	29.141	48.925
2004	24.786	29.415	54.201
2005	24.817	27.174	51.991
2006	25.867	27.555	53.422
2007	26.397	27.431	53.828
2008	24.954	25.437	50.391
2009	16.395	20.943	37.338

Διάγραμμα 5.10: Φορτηγά καινούρια και μεταχειρισμένα που κυκλοφόρησαν πρώτη φορά στην Ελλάδα (1995-2008)



Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ.

Στον πίνακα 5.3 καθώς και στο διάγραμμα 5.10 παρουσιάζεται η κατανομή των καινούριων και μεταχειρισμένων φορτηγών οχημάτων από το έτος 1998 έως και το έτος 2009, σύμφωνα με στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής υπηρεσίας. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι το 1998 ο αριθμός των μεταχειρισμένων οχημάτων ήταν σχεδόν διπλάσιος από τα καινούρια. Από το 2005 έως και το 2008 τα μεταχειρισμένα οχήματα πλησίασαν τον αριθμό των καινούριων και τέλος το 2009 που η χώρα είχε ήδη μπει στην κρίση, παρατηρείται πτώση των καινούριων φορτηγών οχημάτων και αύξηση των μεταχειρισμένων.

5.9 Υποδομή Σιδηροδρόμων και Σιδηροδρομική Εμπορευματική Κίνηση

Τη χρονική περίοδο 2000-2005, το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αυξήθηκε από 2.385 χλμ. σε 2.576 χλμ., σύμφωνα με στοιχεία της έκδοση «Energy & Transport in Figures 2007» που εκπονήθηκε από τη Eurostat. Όπως φαίνεται και στον πίνακα 5.4, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική αύξηση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, γεγονός που αποδεικνύει τη στροφή που παρατηρείται προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Όσον αφορά στον αριθμό των αμαξοστοιχιών,

παρουσίασαν αυξομειώσεις την περίοδο 2000-2005, ενώ το 2005 ανήλθαν σε 289 αμαξοστοιχίες από 244 το 2000 (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 91).

.Πίνακας 5.4: Διαχρονική εξέλιξη σιδηροδρομικού δικτύου

Διαχρονική εξέλιξη εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και αριθμού αμαξοστοιχιών (2000-2008)	
Έτος	Χιλιόμετρα Σιδηροδρομικού Δικτύου
2000	2.385
2001	2.377
2002	2.383
2003	2.414
2004	2.449
2005	2.576
2006	2.509
2007	2.551
2008	2.552

Πηγή: Eurostat

Όσον αφορά στη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση, στον πίνακα 5.5 του παρόντος κεφαλαίου δίνονται στοιχεία σχετικά με την εξέλιξή της, όπως καταγράφεται από τον ΟΣΕ (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος) για το διάστημα 2002-2006. Τα μεγέθη αφορούν αφενός το πραγματοποιηθέν μεταφορικό έργο σε χιλιομετρικούς τόνους και αφετέρου το διακινούμενο φορτίο σε τόνους. Οι χιλιομετρικοί τόνοι εμπορευμάτων παρουσίασαν μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 19,3% την εξεταζόμενη πενταετία, ενώ ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των διακινηθέντων εμπορευμάτων ανήλθε σε 17,7% την ίδια περίοδο. Σημειώνεται ότι τα επόμενα χρόνια εκτιμάται ότι θα υπάρξει σημαντική ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, δεδομένου ότι στόχος είναι να υπάρξει αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 91).

.Πίνακας 5.5: Εμπορευματική κίνηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (2002-2006)

Εμπορευματική κίνηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (2002-2006)					
	Έτος				
	2002	2003	2004	2005	2006
Εμπορεύματα (σε χιλ. τόνους)	2.027	2.592	2.968	3.058	3.884
Χιλιομετρικοί τόνοι εμπορευμάτων (σε εκατ.)	327	457	592	614	662

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

5.10 Συναλλακτική Συμπεριφορά του Κλάδου των Υπηρεσιών Μεταφοράς

Η εξέλιξη της Συναλλακτικής Συμπεριφοράς των εταιρειών ΑΕ και ΕΠΕ που είναι καταχωρημένες στον κλάδο Υπηρεσίας Μεταφορών παρουσιάζεται στον πίνακα 5.6 που ακολουθεί.

Πίνακας 5.6: Συναλλακτική συμπεριφορά του κλάδου (2009-2010)

Συναλλακτική Συμπεριφορά του κλάδου υπηρεσίες μεταφορών (2009-2010)				
Δείγμα	Έτος	Αριθμός Εταιρειών με Ασυνέπεια	Ποσοστό Εταιρειών με Ασυνέπεια	Μεταβολή 2010-2009 (%)
430	2010	28	6,51%	133,33%
	2009	12	2,79%	

Πηγή: ICAP Group, Credit Risk Assessment Services

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία ο ευρύτερος τομέας των Υπηρεσιών Μεταφορών εμφανίζει σημαντική αύξηση ασυνέπειας συναλλαγών το 2010 σε σχέση με το 2009 (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 69). Το ποσοστό ασυνέπειας από το 2009 υπερδιπλασιάζεται και φθάνει το 2010 στο 133,33%, γεγονός που αποτελεί ισχυρό πλήγμα για την εικόνα του κλάδου.

5.11 Οι Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται στοιχεία που αφορούν τον κλάδο των μεταφορών στις χώρες της Ευρωπαϊκής ένωσης. Βασική πηγή είναι η έκδοση «Energy & Transport in Figures 2009» που εκπονήθηκε από τη Eurostat.

Ο μεταφορικός τομέας στις 27 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης απασχόλησε 8,9 εκ. άτομα το 2006. Το 63% αυτών απασχολήθηκε στις χερσαίες μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών), το 2% στις θαλάσσιες, το 5% στις αεροπορικές και το 30% απασχολήθηκε σε

δραστηριότητες βοηθητικές των μεταφορών, όπως είναι η διαχείριση και αποθήκευση εμπορευμάτων και οι πρακτορεύσεις μεταφορών (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 91).

Η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές στα 27 κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανήλθε το 2007 σε 4.228 δις. τονοχιλιόμετρα, παρουσιάζοντας μέση ετήσια αύξηση 2,7% την περίοδο 1995-2007. Το 2007, οι οδικές μεταφορές κάλυψαν το 45,6% της συνολικής ζήτησης για μεταφορές, οι θαλάσσιες το 37,3%, οι σιδηροδρομικές το 10,7%, ενώ μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών το 3,3%, οι μεταφορές μέσω αγωγών το 3,0% και οι αεροπορικές μεταφορές μόλις το 0,1% (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 91).

5.12 Υποδομές και Δίκτυα Μεταφορών

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των υποδομών που διαθέτουν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στο σιδηροδρομικό και οδικό τους δίκτυο, τα αεροδρόμια και λιμάνια, καθώς και τους στόλους των μεταφορικών μέσων που υπάρχουν στη διάθεση της κάθε χώρας (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 82).

Η μορφολογία της κάθε χώρας-μέλους παίζει σημαντικό ρόλο στα δίκτυα μεταφοράς που διαθέτει και στην έκταση αυτών. Στον πίνακα 5.7 δίνονται στοιχεία σχετικά με το οδικό δίκτυο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σημειώνεται ότι τα στοιχεία της στήλης «Άλλοι δρόμοι» δεν είναι συγκρίσιμα, δεδομένου ότι ο ορισμός σχετικά με το τι θεωρείται δρόμος ποικίλει από χώρα σε χώρα, με αποτέλεσμα κάποιες χώρες ενδέχεται να περιλαμβάνουν σε αυτή την κατηγορία και δρόμους χωρίς σκληρή επιφάνεια. Η Γερμανία διαθέτει το εκτενέστερο δίκτυο πλήρων αυτοκινητοδρόμων (motorways 12,6 χιλ. χλμ.), ενώ ακολουθούν η Ισπανία και η Γαλλία. Το Ηνωμένο Βασίλειο διαθέτει το μεγαλύτερο μήκος κύριων και εθνικών οδών (49.009 χλμ.), ενώ το μεγαλύτερο μήκος δευτερευουσών και επαρχιακών οδών διαθέτει η Γαλλία (381.000 χλμ.). Η Ελλάδα έρχεται 14^η μεταξύ των 27 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στο μήκος των αυτοκινητόδρομων, 11^η όσον

αφορά στις κύριες και εθνικές οδούς και τις δευτερεύουσες και επαρχιακές οδούς και 13^η όσον αφορά στο σύνολο του οδικού της δικτύου. Η Γαλλία, η Ισπανία και η Γερμανία είναι οι πρώτες χώρες βάσει του μεγέθους των οδικών τους δικτύων συνολικά, ανάμεσα στις 27 κράτη μέλη της Ε.Ε . (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 82).

Πίνακας 5.7: Οδικό δίκτυο Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά χώρα (2007)

Οδικό Δίκτυο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά χώρα (2007)						
Χώρα	Έτος	Αυτοκινητόδρομοι (motorways)	Κύριες και εθνικές οδοί	Δευτερεύουσες και επαρχιακές οδοί	Άλλοι δρόμοι	Σύνολο
Αυστρία	2007	1.677	10.408	23.657	71.520	107.262
Βέλγιο	2006	1.763	12.585	1.349	136.559	152.256
Βουλγαρία	2005	331	2.961	4.012	32.927	40.231
Γαλλία	2007	11.010	9.115	381.000	550.000	951.125
Γερμανία	2006	12.594	40.416	178.172	413.289	644.471
Δανία	2007	1.064	2.766	0	68.582	72.412
Ελλάδα	2005	868	9.299	30.864	75.600	116.631
Εσθονία	2008	103	3.940	12.444	41.547	58.034
Ην. βασίλειο	2007	3.673	49.009	122.275	245.052	420.009
Ιρλανδία	2003	200	5.310	11.645	79.447	96.602
Ισπανία	2003	12.100	23.367	139.672	501.100	676.239
Ιταλία	2005	6.700	21.500	147.400	312.100	487.700
Κύπρος	2007	2.131	257	3.201	6.657	12.246
Λετονία	2007	0	6.969	13.210	49.508	69.687
Λιθουανία	2007	309	1.440	19.572	59.394	80.715
Λουξεμβούργο	2004	147	837	1.891	2.350	5.225
Μάλτα	2004	-	184	-	3.096	3.096
Ολλανδία	2005	2.500	6.700	57.500	59.400	126.100
Ουγγαρία	2007	1.157	6.745	23.280	164.537	195.719
Πολωνία	2007	663	17.858	142.812	97.577	258.910
Πορτογαλία	2005	2.613	5.883	4.406	63.900	76.802
Ρουμανία	2004	228	14.809	36.010	147.770	198.817
Σλοβακία	2006	328	3.359	3.742	36.341	43.770
Σλοβενία	2007	606	948	4.921	32.233	38.708
Σουηδία	2007	1.744	15.385	82.932	326.984	427.045
Τσεχία	2007	657	6.191	48.736	72.927	128.511
Φινλανδία	2007	700	13.264	13.466	51.459	78.889
<i>Μήκος σε χιλ.</i>						

Πηγή: Eurostat, International Road Federation , Εθνικές Στατιστικές

Στον πίνακα 5.8 παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο ανά χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Γερμανία διαθέτει το εκτενέστερο σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο έχει μήκος 34,2 χιλ χλμ. Σημαντικά σιδηροδρομικά δίκτυα διαθέτουν επίσης η Γαλλία, το Ηνωμένο βασίλειο και η Πολωνία, ενώ η Κύπρος και η Μάλτα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο. Σημειώνεται επιπλέον ότι το Λουξεμβούργο και το Βέλγιο διαθέτουν τα δίκτυα με το υψηλότερο βαθμό ηλεκτροκίνησης (το 95,3% και το 84% του δικτύου τους κινείται με ηλεκτρισμό). Η Ελλάδα έρχεται 19^η μεταξύ των 27 κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά στο σιδηροδρομικό της δίκτυο. Αυτό αποδεικνύει την ελλιπή υποδομή της Ελλάδας στο σιδηροδρομικό τομέα, ένα πρόβλημα που καταδεικνύεται από πολλές επιχειρήσεις του κλάδου (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 92).

Πίνακας 5.8: Σιδηροδρομικό δίκτυο ανά χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σιδηροδρομικό δίκτυο ανά χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2005)		
Χώρα	Σιδηρόδρομοι	
	Μήκος σε χιλ.	Ποσοστό του δικτύου που κινείται με ηλεκτρισμό
Αυστρία	5691	61,80%
Βέλγιο	3544	84%
Βουλγαρία	4154	69,30%
Γαλλία	29286	50,40%
Γερμανία	34221	56,50%
Δανία	2644	24,10%
Ελλάδα	2576	3,20%
Εσθονία	959	13,70%
Ηνωμένο Βασίλειο	19956	25,10%
Ιρλανδία	1919	2,70%
Ισπανία	14452	56,60%
Ιταλία	16545	69,90%
Κύπρος	-	-
Λετονία	2270	11,40%
Λιθουανία	1771	6,90%
Λουξεμβούργο	275	95,30%
Μάλτα	-	-
Ολλανδία	2811	73,40%
Ουγγαρία	7950	35,80%
Πολωνία	19507	60,80%
Πορτογαλία	2844	50,50%
Ρουμανία	10948	36,30%

Σλοβακία	3626	42,90%
Σλοβενία	1228	41%
Σουηδία	11017	70,20%
Τσεχία	9513	31,50%
Φινλανδία	5732	45,70%
Σύνολο Ε.Ε	215439	49,80%

Πηγή: Eurostat, International Road Federation, Εθνικές Στατιστικές

Το 2008 μόνο 6 από τα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διέθεταν σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων. Στο Ηνωμένο βασίλειο το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων εγκαινιάστηκε το 2003, ενώ η Γαλλία παραμένει η χώρα με το μεγαλύτερο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, καθώς το 2008 απέσπασε μερίδιο 32,8% του δικτύου υψηλών ταχυτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ισπανία και η Ιταλία έχουν σημειώσει σημαντική ανάπτυξη του εν λόγω δικτύου την περίοδο 2005-2008 (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 84).

Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τρένα TGV (Train Grand Vitesse), που χρησιμοποιούνται ευρέως στη Γαλλία, πρόκειται σύντομα να αντικατασταθούν από τα τρένα AGV (Automotrice Grande Vitesse), των οποίων η τελική ταχύτητα θα φτάνει τα 360 χιλιόμετρα/ώρα, θα διανύουν δε αποστάσεις 1.000 χλμ. σε τρεις ώρες περίπου. Το γεγονός αυτό θα καθιστά πλέον τις σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικές των αεροπορικών, με πολλά οφέλη για τις επιχειρήσεις μεταφορών (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 84).

5.13 Εμπορευματικές Μεταφορές – Μεταφορικό Έργο

Στην παρούσα ενότητα παρατίθενται ορισμένα χαρακτηριστικά μεγέθη του πραγματοποιημένου εμπορευματικού μεταφορικού έργου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία σκιαγραφούν την εξέλιξη του κλάδου. Σύμφωνα με τον πίνακα 5.9, το συνολικό εμπορευματικό μεταφορικό έργο στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυξήθηκε κατά 38% το διάστημα 1995-2007, η μέση ετήσια αύξηση ήταν 2,7%, ενώ τη διετία 2006-2007 η αύξηση ανήλθε σε 2,6%. Όλες αυτές οι αυξήσεις προήλθαν κυρίως από τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές, δεδομένου ότι αποτελούν τους σημαντικότερους τομείς μεταφορών, καταλαμβάνοντας από κοινού το 82,9 & του

συνόλου των μεταφορών το 2007, ενώ παράλληλα σημείωσαν και σημαντικές αυξήσεις την εξεταζόμενη περίοδο (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 90).

Πίνακας 5.9: Μεταφορικό έργο ανά τομέα στις 27 χώρες της ΕΕ (1995-2007)

Μεταφορικό έργο ανά τομέα στις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1995-2007)							
Έτος	Οδικώς	Σιδηροδρομικώς	Υδάτινες Οδοί	Αγωγοί	Θαλασσίως	Αεροπορικώς	Σύνολο
1995	1.289	386	122	115	1.150	2	3.064
1996	1.303	392	120	119	1.162	2,1	3.098
1997	1.352	410	128	118	1.205	2,3	3.215
1998	1.414	393	131	125	1.243	2,4	3.308
1999	1.470	384	129	124	1.288	2,5	3.398
2000	1.519	404	134	127	1.348	2,7	3.535
2001	1.556	388	133	132	1.400	2,7	3.612
2002	1.606	384	132	128	1.417	2,6	3.670
2003	1.625	392	124	130	1.444	2,6	3.718
2004	1.747	416	137	132	1.485	2,8	3.920
2005	1.800	414	139	136	1.520	2,9	4.012
2006	1.855	440	139	135	1.548	3	4.120
2007	1.927	452	141	129	1.575	3,1	4.227
Σωρευτική μεταβολή 1995-2007	49,60%	17,10%	15,60%	12,10%	37%	55%	38%
Μέσος Ετήσιος ρυθμός μεταβολής	3,40%	1,30%	1,20%	1%	2,70%	3,70%	2,70%
Μεταβολή 2006-2007	3,90%	1,90%	1,90%	-4,70%	1,70%	3,30%	2,60%
<i>Μεταφορικό έργο σε δισ. Τονοχιλιόμετρα</i>							

Πηγή: Eurostat, International Transport Forum, Union Internationale des Chemins der Fer, Εθνικές Στατιστικές

Οι προσπάθειες διοχέτευσης μέρους των εμπορευματικών μεταφορών μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου δεν έχουν αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα, δεδομένου ότι το μερίδιο συμμετοχής του σιδηροδρομικού τομέα ήταν σε γενικές γραμμές πτωτικό την περίοδο 1995-2007. Πτώση στο μερίδιο συμμετοχής τους παρουσιάζουν και οι μεταφορές μέσω υδάτινων οδών. Αντίθετα αυξημένη ήταν η συμμετοχή των οδικών μεταφορών στο συνολικό μεταφορικό έργο την ίδια περίοδο,

με συνέπεια το μερίδιό τους να αυξηθεί σε 45,6% το 2007, από 42,1% το 1995.
(Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 100).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα 5.10 που ακολουθεί, οι οδικές μεταφορές σημείωσαν αύξηση 3,9% το 2007 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η Γερμανία είναι η χώρα με το μεγαλύτερο οδικό μεταφορικό έργο των 27 χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πραγματοποιώντας το 17,8 του συνόλου των Ευρωπαϊκών οδικών μεταφορών για το 2007. Ακολούθησαν η Ισπανία και η Γαλλία με αντίστοιχα μερίδια 13,4% και 11,4%. Η Ελλάδα βρίσκεται στη 14^η θέση όσον αφορά το οδικό μεταφορικό έργο, ενώ μεγάλη άνοδο στις οδικές μεταφορές παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια πολλές χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (Ρουμανία, Σλοβενία, Λετονία, Ουγγαρία, Λιθουανία, Τσεχία, κ.α.) (Κλαδική μελέτη ICAP GROUP 2010, σελ 102).

Πίνακας 5.10: Εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά χώρα (2002-2007)

Εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά χώρα (2002-2007)							
Χώρα	Έτος						Μεταβολή 07/06 (%)
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	
Αυστρία	38,5	39,56	39,19	37,04	39,19	37,4	-4,60%
Βέλγιο	52,89	50,54	47,88	43,85	43,02	42,09	-2,20%
Βουλγαρία	8,8	9,5	11,96	14,37	13,77	14,62	6,20%
Γαλλία	204,36	203,61	212,2	205,28	211,45	219,21	3,70%
Γερμανία	285,21	290,75	303,75	310,1	330,02	343,45	4,10%
Δανία	22,52	23,01	23,11	23,3	21,25	20,96	-1,40%
Ελλάδα	31	33	36,77	32,5	34	27,79	-18,30%
Εσθονία	4,39	3,97	5,1	5,82	5,55	6,42	15,70%
Ην. βασίλειο	164,04	167,14	167,84	167,53	172,18	171,48	-0,40%
Ιρλανδία	14,28	15,65	17,14	17,91	17,45	19,02	9%
Ισπανία	184,55	192,6	220,82	233,23	241,79	258,88	7,10%
Ιταλία	192,68	174,09	196,98	211,8	187,48	191,9	2,40%
Κύπρος	1,32	1,4	1,12	1,39	1,17	1,2	3,20%
Λετονία	6,2	6,81	7,38	8,39	10,75	13,2	22,80%
Λιθουανία	10,71	11,46	12,28	15,91	18,13	20,28	11,80%
Λουξεμβούργο	9,18	9,65	9,58	8,8	8,81	9,56	8,60%
Μάλτα	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,00%

Ολλανδία	77,42	79,77	89,7	84,16	83,19	77,92	-6,30%
Ουγγαρία	17,91	18,21	20,61	25,15	30,48	35,81	17,50%
Πολωνία	80,32	85,99	102,81	111,83	128,32	150,88	17,60%
Πορτογαλία	40,2	39,76	40,82	42,61	44,84	46,2	3,10%
Ρουμανία	25,35	30,85	37,22	51,53	57,29	59,52	3,90%
Σλοβακία	14,93	16,75	18,53	22,57	22,21	27,16	22,30%
Σλοβενία	6,61	7,04	9,01	11,03	12,11	13,73	13,40%
Σουηδία	36,65	36,64	36,95	38,58	39,92	40,54	1,60%
Τσεχία	43,67	46,54	46,01	43,45	50,38	48,14	-4,40%
Φινλανδία	31,91	30,93	32,29	31,86	29,72	29,81	0,30%
Σύνολο ΕΕ	1605,85	1625,47	1747,3	1800,24	1854,72	1927,42	3,90%
<i>Μεταφορικό Έργο σε δισ. τονοχιλιόμετρα</i>							

Πηγή: Eurostat, International Transport Forum, Εθνικές Στατιστικές

5.14 Η δομή και χρήση των φορτηγών δημοσίας χρήσης



Εικόνα 5.1

Τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως τα οποία χρησιμοποιούν οι μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν την ακόλουθη μορφή: αποτελούνται από τον τράκτορα, που είναι το αμάξωμα του φορτηγού και την νταλικά, η οποία έχει τη δυνατότητα να συνδέεται και να

αποσυνδέεται από τον τράκτορα. Αυτή η λειτουργία δίνει τη δυνατότητα σε ένα μεταφορέα να εναλλάσσει το φορτίο εύκολα και γρήγορα. Οι περισσότεροι μεταφορείς έχουν συνήθως τριπλάσιο αριθμό νταλικών από τους τράκτορες, για να μπορούν να είναι πιο ευέλικτοι και αποτελεσματικοί.

5.15 Συμπεράσματα της περιγραφής των μεγεθών του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Ελληνική Στατιστική Αρχή

- Τα φορτηγά δημοσίας χρήσεως ενώ το 1985 αποτελούσαν το 6,09% του συνολικού στόλου φορτηγών αυτοκινήτων, το 2009 αποτελούσαν το 2,8% του στόλου με τα φορτηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως να έχουν υπερδιπλασιαστεί από 559.501 σε 1.265.935. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των ιδιωτικών Φορτηγών Αυτοκινήτων την χρονική περίοδο 1985 – 2009 είναι 5,26%.

- Υπάρχει μια σχετική (μικρή) τάση αύξησης τόσο του αριθμού των φορτηγών δημοσίας χρήσεως που κυκλοφορούν κάθε έτος για πρώτη φορά συνολικά, όσο και ξεχωριστά του αριθμού των καινούριων φορτηγών δημοσίας χρήσεως αλλά και των μεταχειρισμένων φορτηγών δημοσίας χρήσεως που κυκλοφορούν κάθε έτος για πρώτη φορά στην περίοδο 1985 – 2009. Το ποσοστό των φορτηγών δημοσίας χρήσεως που κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά το έτος 2009 στο σύνολο των φορτηγών δημοσίας χρήσεως στο τέλος του 2009, ήταν 6,06% (= 5,05%: μεταχειρισμένα + 1,02%: καινούρια οχήματα).

- Η πλειοψηφία των φορτηγών δημοσίας χρήσεως βρίσκεται στη Στερεά Ελλάδα σε ποσοστό 39% και στη Μακεδονία σε ποσοστό 26%.

- Ο αριθμός των επιχειρήσεων παρά τις μικρές αυξομειώσεις που παρουσιάζει από έτος σε έτος την περίοδο 1999 – 2007, δεν έχει ουσιαστικές μεταβολές καθότι κυμαίνεται μεταξύ 19.402 και 21.718 επιχειρήσεων. Παράλληλα, παρατηρείται μια σημαντική μείωση του αριθμού των απασχολούμενων ατόμων στην οδική μεταφορά

εμπορευμάτων την περίοδο 1999 – 2007 από τα 64.092 άτομα στα 42.768 που αντιστοιχεί σε συνολική για την περίοδο ποσοστιαία μείωση 33,27%.

Eurostat

- Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναπτύχθηκαν γρηγορότερα από το ΑΕΠ, κυρίως εξαιτίας των αλλαγών στη δομή και τη χωρική εγκατάσταση των βιομηχανιών παραγωγής, καθώς και λόγω της αυξημένης ζήτησης για μεταφορές just-in-time. Το έργο σε τονοχιλιόμετρα αυξήθηκε γρηγορότερα σε σχέση με το έργο σε τόνους, γεγονός που υποδηλώνει ότι η μέση απόσταση μεταφοράς αυξήθηκε επίσης.
- Η δημόσια μεταφορά έναντι αμοιβής (hire or reward) κυριαρχεί σχεδόν αποκλειστικά (π.χ. στην Ελλάδα η δημόσια μεταφορά έχει ένα από τα μεγαλύτερα ποσοστά ανάμεσα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες) στο σύνολο των διεθνών μεταφορών εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις.
- Παρατηρείται κάμψη του έργου των διεθνών OEM που έχουν ως σημείο εκκίνησης (φόρτωσης) ή κατάληξης την Ελλάδα από το 2006 και μετά.
- Μικρά ποσοστά εθνικών μεταφορών στο σύνολο του μεταφορικού έργου που παράγουν οι μεταφορείς των χωρών, παρατηρούνται τυπικά σε μικρές χώρες που βρίσκονται στο μέσο σημαντικών διεθνών εμπορικών διαδρόμων, ενώ μεγάλα ποσοστά είναι αντιπροσωπευτικά χωρών νησιωτικών (Κύπρος, Η.Β., Ιρλανδία), καθώς και ορισμένων μεγάλων κρατών – μελών (π.χ. Ελλάδα, Γαλλία, Ιταλία, Γερμανία).
- Καταλυτικό ρόλο παίζει το βάρος των εμπορευμάτων στην τελική διαμόρφωση του μεγέθους του μεταφορικού έργου των εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών που εκφράζεται σε τονοχιλιόμετρα. Για το έτος 2008, η Ελλάδα εμφανίζει έργο εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών που φτάνει τα 24.346 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα.

- Η Ελλάδα έχει μια υψηλή σχετικά θέση ως προς το ποσοστό των μεταφορών με ιδιότητα μέσα στο συνολικό έργο των εθνικών μεταφορών μετρούμενων σε τονοχιλιόμετρα (για το έτος 2008 είναι 42,84%). Διαφαίνεται πως στην Ελλάδα υπάρχει μια έντονη προτίμηση της επί πληρωμή μεταφοράς όταν τα εμπορεύματα πρόκειται να μετακινηθούν μακριά.
- Παρατηρείται η έντονη αύξηση του έργου των εθνικών μεταφορών στην Ελλάδα κατά την πενταετία 2003 – 2008, από 222.430 σε 625.086 χιλιάδες τόνους. Σημειώνεται επίσης, η μείωση του έργου που εκτελείται επί πληρωμή μετά το 2006. Ως προς το έργο που εκφράζεται σε τονοχιλιόμετρα, σημειώνεται σημαντική αύξηση από το 1998 έως το 2004 και έπειτα ακολουθεί μια σταθερή πορεία με μικρές αυξομειώσεις. Η συμμετοχή της μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό στο συνολικό έργο αυξάνει σταθερά στο πέρασμα των ετών.
- Παρατηρείται μια σαφής προτίμηση των ιδιοκτητών μέσων στις μικρές σε απόσταση εθνικές μεταφορές.
- Το μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού μεταφορικού έργου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην περίπτωση της Ελλάδας εκτελείται με φορτηγά μικτού βάρους μεταξύ 30,1 και 40 τόνων.
- Τα ποσοστά για την Ελλάδα των κενών οχηματοχιλιομέτρων στις εθνικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό σημειώνουν μικρές μεταβολές, σε κάθε έτος όμως ξεπερνούν το 40%, ποσοστό το οποίο κρίνεται σχετικά υψηλό. Αυτό υποδεικνύει χαμηλή παραγωγικότητα των φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως. Ως προς τις εθνικές μεταφορές επί πληρωμή τα κενά οχηματοχιλιόμετρα είναι λιγότερα (κοντά στο 35%).
- Το ετήσιο συνολικό έργο των OEM (για ίδιο λογαριασμό ή επί πληρωμή) σε εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα για το έτος 2008 για την Ελλάδα έφτανε τα 28.850 εκατ. τονοχιλιόμετρα.
- Ως προς την κατανομή του συνολικού έργου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών βάσει της ηλικιακής κατηγορίας των οχημάτων φαίνεται ότι το ποσοστό

του μεταφορικού έργου που εκτελείται από οχήματα ηλικίας έως 3 έτη είναι το μικρότερο στην περίπτωση της Ελλάδας, 19,98% για το έτος 2008, όταν το δεύτερο μικρότερο ποσοστό είναι 30,01% για το 2009 στην περίπτωση της Πορτογαλίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

1. Γενίτσαρης Ε., διπλωματική εργασία «Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα: Προβλήματα και προοπτικές» Οκτώβριος 2010.
2. Νανιόπουλος Α. (1986), *Ιστορική αναδρομή στο νομικό πλαίσιο και κριτική ανάλυση των επιπτώσεων των πιο πρόσφατων νομοθετημάτων*, Συνέδριο «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα», Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκης: Ιούλιος 1986, Τόμος Πρακτικών, σελ. 5 – 14.
3. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988.
4. Νανιόπουλος Α., (2007), *Οικονομία των Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2007.
5. Νανιόπουλος Α., (2009), *Οργάνωση- Διαχείριση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009.
6. Προφυλλίδης Β., *Οικονομική των μεταφορών*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.
7. Σαμπράκος Ευάγγελος, *Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Μεταφορές*, Αθήνα 2008.
8. Τσαμπούλας Δ., (2007), *Συνδυασμένες Μεταφορές, Υποστήριξη εφοδιαστικής αλυσίδας*, 9η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών «Οι ελληνικές μεταφορές απέναντι στις ευρωπαϊκές προκλήσεις και την παγκοσμιοποίηση», Βοιωτία: 8.12.2007, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/media/tsampoulas.pdf>.
9. Τσαμπούλας Δ., (2010), *Ο Αναπτυξιακός Ρόλος των Μεταφορών για την Ελλάδα*, 12η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών με

Θέμα «Μεταφορές – Μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας και της Περιφέρειας: Προβληματισμοί και προκλήσεις», Κέρκυρα: 26 Ιουνίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/ker-26062010-d.tsamboulas.pdf>.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ:

1. ALPHA Bank (2008), Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά: Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σ. 46-63.
2. ERF (2010), *European Road Statistics*, European Union Road Federation, Brussels, July 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: http://www.erf.be/images/stories/Statistics/2010/ERF_European_Road_Statistics_2010.pdf.
3. Κλαδική μελέτη της ICAP ΑΕ, Υπηρεσίες διαμεταφοράς, Αθήνα, 2010.
4. Στατιστική Αρχή 1, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
5. Στατιστική Αρχή 2, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
6. Στατιστική Αρχή 3, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
7. Στατιστική Αρχή 4, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
8. EUROSTAT, International Transport Forum, United Nations Economic Commission for Europe (2009), *Illustrated Glossary for Transport Statistics*, 4th Edition, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09GloStat.pdf>.

9. WEF (2010), *The Global Competitiveness Report 2010–2011*, World Economic Forum - Geneva, Switzerland, 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:

http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf.

10. EUROSTAT, (2010), Ιστοσελίδα, πρόσβαση την περίοδο 07-10.2010:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_ec_entveh&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ca_c&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ca_hac&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ia_lgtt&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_na_dctg&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_na_rl3g&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_na_ru3g&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_mplw&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_lc&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_vm&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=en

Κεφάλαιο 6^ο

Τιμολογιακή Πολιτική – Ανάπτυξη Ανταγωνισμού

6.1 Μέθοδοι τιμολόγησης

Οι μέθοδοι τιμολόγησης περιγράφουν τους τρόπους που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις για να θέσουν την τελική τιμή των προϊόντων τους ή των υπηρεσιών τους. Μεταξύ των σημαντικότερων παραγόντων που επηρεάζουν τις τιμολογιακές αποφάσεις είναι το κόστος του προϊόντος ή της υπηρεσίας, ο ανταγωνισμός και τα χαρακτηριστικά των πελατών / ζήτησης. Αντίστοιχα λοιπόν οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται μπορεί να βασίζονται στο κόστος, στον ανταγωνισμό και στα χαρακτηριστικά των πελατών / ζήτησης (Αυλωνίτης, Λυμπερόπουλος, Τζαναβάρας, 2010, σελ. 267).

6.1.1 Τιμολόγηση ως ποσοστό πάνω στο κόστος

Η πιο συνήθης μέθοδος τιμολόγησης είναι η προσθήκη ενός *σταθερού ποσοστού στο κόστος* του προϊόντος ή της υπηρεσίας. Οι κατασκευαστικές εταιρείες υποβάλλουν προσφορές για δουλειές εκτιμώντας το συνολικό κόστος του προγράμματος και προσθέτοντας ένα σταθερό ποσοστό για κέρδος. Οι δικηγόροι, οι λογιστές, οι μεταφορείς, τιμολογούν συνήθως τις υπηρεσίες τους προσθέτοντας ένα σταθερό ποσοστό πάνω στο κόστος τους. Μερικοί προμηθευτές λένε στους πελάτες τους ότι θα χρεώσουν το κόστος τους συν ένα συγκεκριμένο ποσοστό (Kotler, 1997, σελ. 932).

Οι εταιρείες που εισάγουν ένα νέο προϊόν ή μια νέα υπηρεσία συχνά τα τιμολογούν παραπάνω από ότι πρέπει ελπίζοντας να καλύψουν τα έξοδά τους όσο το δυνατόν πιο γρήγορα. Όμως μια στρατηγική με υψηλά ποσοστά μπορεί να αποδειχθεί μοιραία, αν κάποιος ανταγωνιστής επιβάλλει στα προϊόντα του ή στις υπηρεσίες του χαμηλότερη τιμή. Παρόλα αυτά αυτή η μέθοδος τιμολόγησης παραμένει δημοφιλής για πολλούς λόγους. Πρώτον, οι πωλητές μπορούν να προσδιορίσουν πολύ εύκολα το κόστος του προϊόντος ή της υπηρεσίας, απ' ό,τι να υπολογίσουν τη ζήτηση. Δεύτερον, όπου όλες οι επιχειρήσεις του κλάδου χρησιμοποιούν αυτή τη μέθοδο τιμολόγησης, οι τιμές τους τείνουν να είναι όμοιες. Ο ανταγωνισμός της τιμής, συνεπώς, ελαχιστοποιείται, πράγμα που δεν θα συνέβαινε αν οι επιχειρήσεις έδιναν

προσοχή στις διακυμάνσεις της ζήτησης, όταν έκαναν την τιμολόγηση. Τρίτον, είναι πολλοί αυτοί που πιστεύουν ότι η τιμολόγηση αυτή είναι πιο δίκαια και για τους αγοραστές και για τους πωλητές. Οι πωλητές δεν εκμεταλλεύονται τους αγοραστές, όταν η ζήτηση των αγοραστών παρουσιάζει έξαρση, ενώ οι πωλητές αποκομίζουν μια λογική απόδοση πάνω στην επένδυσή τους (Kotler, 1997, σελ. 933).

6.1.2 Τιμολόγηση με βάση μια στοχευόμενη απόδοση της επένδυσης

Μια άλλη μέθοδος τιμολόγησης είναι η τιμολόγηση με *βάση μια στοχευόμενη απόδοση*. Η επιχείρηση καθορίζει την τιμή η οποία θα απέφερε την απόδοση στόχο πάνω στην επένδυσή της. Η μέθοδος αυτή της επένδυσης δεν λαμβάνει υπόψη της θέματα όπως είναι η ελαστικότητα της τιμής και οι τιμές των ανταγωνιστών (Kotler, 1997, σελ. 934).

6.1.3 Τιμολόγηση με βάση την αντιλαμβανόμενη αξία

Όλο και μεγαλύτερος γίνεται ο αριθμός των εταιρειών που βασίζουν την τιμή τους στην *αντιλαμβανόμενη αξία* του προϊόντος. Θεωρούν ότι το κλειδί για την τιμολόγηση είναι η αξία την οποία αντιλαμβάνεται ο αγοραστής ότι κοστίζει ένα προϊόν ή μια υπηρεσία και όχι το πόσο κοστίζει στον προμηθευτή. Οι εταιρείες χρησιμοποιούν μεταβλητές του μίγματος μάρκετινγκ που δεν έχουν σχέση με την τιμή για να δημιουργήσουν στο μυαλό των αγοραστών την αντιλαμβανόμενη αξία (Kotler, 1997, σελ. 935).

6.1.4 Τιμολόγηση με βάση την αξία

Τα τελευταία χρόνια πολλές εταιρείες έχουν υιοθετήσει την *τιμολόγηση με βάση την αξία*. Με αυτή τη μέθοδο επιβάλλουν μια σχετικά χαμηλή τιμή για μια προσφορά υψηλής ποιότητας. Σύμφωνα με αυτή τη μέθοδο τιμολόγησης η τιμή πρέπει να αντιπροσωπεύει μια προσφορά υψηλής αξίας για τους καταναλωτές (Kotler, 1997, σελ. 934).

6.1.5 Τιμολόγηση με βάση τις τρέχουσες τιμές (ανταγωνισμός)

Στην περίπτωση της τιμολόγησης με βάση τον τις τρέχουσες τιμές η επιχείρηση δίνει λιγότερο ποσοστό στο κόστος ή τη ζήτηση της και βασίζει την τιμή της κυρίως στις τιμές των ανταγωνιστών της. Η επιχείρηση μπορεί να επιβάλλει τη ίδια, μεγαλύτερη ή μικρότερη τιμή από αυτή του ανταγωνιστή ή των ανταγωνιστών της. Οι μικρές επιχειρήσεις ακολουθούν την «επιχείρηση ηγέτη», αλλάζοντας τις τιμές τους όταν οι τιμές της «επιχείρησης ηγέτη» αλλάζουν, και όχι όταν αλλάζει η ζήτηση ή το κόστος τους. Μερικές επιχειρήσεις μπορεί να επιβάλλουν μια ελαφρώς υψηλότερη ή μια ελαφρώς χαμηλότερη τιμή, αλλά διατηρούν το ποσό της διαφοράς (Kotler, 1997, σελ. 940).

6.1.6 Τιμολόγηση με βάση την ισχύουσα τιμή

Η τιμολόγηση με βάση την ισχύουσα τιμή είναι αρκετά δημοφιλής. Όπου το κόστος είναι δύσκολο να μετρηθεί ή η αντίδραση των ανταγωνιστών είναι αβέβαιη, οι επιχειρήσεις νομίζουν ότι η ισχύουσα τιμή είναι μια καλή λύση. Η ισχύουσα τιμή πιστεύεται ότι αντανακλά τη συλλογική σοφία του κλάδου όσον αφορά την τιμή, η οποία θα αποφέρει μια λογική απόδοση και δεν θα θέσει σε κίνδυνο την αρμονία του κλάδου (Kotler, 1997, σελ. 940).

6.1.7 Τιμολόγηση με βάση τις σφραγισμένες προσφορές

Η τιμολόγηση που βασίζεται στον ανταγωνισμό είναι συνήθης σε περιπτώσεις όπου οι επιχειρήσεις υποβάλλουν προσφορά για να κερδίσουν μια δουλειά. Η επιχείρηση στηρίζει την τιμή της σε προσδοκίες για το πώς οι ανταγωνιστές της θα τιμολογήσουν τα προϊόντα τους ή τις υπηρεσίες τους και όχι σε μια σταθερή σχέση προς το κόστος ή τη ζήτησή της. Η επιχείρηση θέλει να κερδίσει τη δουλειά και για να γίνει αυτό χρειάζεται μια κατώτερη τιμή από αυτή των ανταγωνιστών της. Ταυτόχρονα η επιχείρηση δεν μπορεί να καθορίσει την τιμή της κάτω από το κόστος χωρίς να χειροτερέψει τη θέση της (Kotler, 1997, σελ. 941).

Η χρησιμοποίηση του προσδοκώμενου κέρδους ως κριτήριο για τον καθορισμό της τιμής έχει νόημα για την επιχείρηση, η οποία κάνει πολλές προσφορές. Αναλαμβάνοντας υψηλούς κινδύνους η επιχείρηση μπορεί να επιτύχει μακροχρονίως

μέγιστα κέρδη. Την επιχείρηση η οποία κάνει προσφορές μόνο περιστασιακά ή όταν έχει πολύ μεγάλη ανάγκη να κερδίσει κάποια δουλειά, δεν τη συμφέρει να κάνει χρήση του κριτηρίου του προσδοκώμενου κέρδους (Kotler, 1997, σελ. 941).

6.1.8 Στρατηγική τιμολογιακής πολιτικής

Η στρατηγική της τιμολογιακής πολιτικής που θα καθορίσει μια επιχείρηση συναρτάται με τους στόχους που θέτει η επιχείρηση στο χώρο αυτό. Οι στόχοι αυτοί έχουν:

- ✓ Εισοδηματικό προσανατολισμό (income oriented objectives, π.χ. μεγιστοποίηση κέρδους)
- ✓ Προσανατολισμό πωλήσεων (sales oriented objectives, π.χ. επικράτηση σε μερίδιο αγοράς)
- ✓ Ανταγωνιστικές εκτιμήσεις (competition oriented objectives, π.χ. σταθεροποίηση τιμών) (Θανόπουλος 2006, σελ 288).

Για τις περισσότερες επιχειρήσεις, η τιμολόγηση προϊόντων ή υπηρεσιών βασίζεται ή σε μια λογιστική αντίληψη τιμής (cost – plus, συχνά συνοδευόμενη από price escalation) ή σε μια αντίληψη των πραγματικών δυνατοτήτων της αγοράς και της ανταγωνιστικότητας (what the market can bear) Οι παραπάνω προσεγγίσεις στην τιμολόγηση προϊόντων και υπηρεσιών μπορούν να ισχύσουν τόσο στις εσωτερικές αγορές όσο και στις διεθνείς (Θανόπουλος, 2006, σελ. 287).

6.1.9 Η ρύθμιση των τιμών των μεταφορών

Στις διάφορες χώρες έχουν εφαρμοστεί κατά καιρούς διάφορες πολιτικές ρύθμισης των τιμών μεταφορών, οι οποίες έχουν ως κοινή επιδίωξη την προσαρμογή του προς το επίπεδο του μέσου κόστους μεταφοράς, δεδομένου ότι η μορφή του ανταγωνισμού στις μεταφορές είναι τέτοια που δεν επιτρέπει την πραγματοποίηση υψηλών κερδών σε μια επιχείρηση μεταφορών, χωρίς να ζημιωθεί κάποια άλλη (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 39) .

Η πιο γνωστή πολιτική ρύθμισης των τιμών των μεταφορών είναι η τιμολόγηση με βάση την αξία της αποστολής (value-of-service pricing), η οποία έχει επικρατήσει στις ΗΠΑ για περισσότερο από 90 χρόνια. Η πολιτική αυτή θεωρήθηκε από τους ερευνητές ως ο ακρογωνιαίος λίθος παρέμβασης στις μεταφορές και ως εκ τούτου αποτέλεσε το κύριο θέμα ανάλυσης κόστους – ωφέλειας του κλάδου. Σύμφωνα με την πολιτική αυτή, οι τιμές των μεταφορών ρυθμίζονται ανάλογα προς το μέγεθος και την τοποθεσία των αποστολών και μπορεί ένα μέσο να λαμβάνει υψηλότερα κόμιστρα για τα υψηλής αξίας βιομηχανικά προϊόντα και χαμηλότερα για τα χαμηλής αξίας αγροτικά προϊόντα. Κατ' αυτόν τον τρόπο η πολιτική αυτή εξυπηρετεί τα συμφέροντα των αγροτών, οι οποίοι απολαμβάνουν σταθερά και χαμηλά κόμιστρα για τα προϊόντα τους, καθώς και τα συμφέροντα εκείνων των μεταφορικών επιχειρήσεων που βρίσκονται σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση, θέτοντας τέρμα στην αστάθεια των κερδών τους που προκαλείται από τον οξύ ανταγωνισμό των τιμών των μεταφορών και βοηθώντας τις να πραγματοποιήσουν μεγάλες εισπράξεις από τις μεταφορές των υψηλής αξίας βιομηχανικών προϊόντων (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 39).

Εντούτοις παρά τα πιο πάνω πλεονεκτήματα της, η πολιτική της τιμολόγησης με βάση την αξία αποστολής δέχτηκε τα τελευταία χρόνια έντονη κριτική, ως προς την αποτελεσματικότητά της, από ένα μεγάλο αριθμό ερευνητών, οι οποίοι στήριζαν τα επιχειρήματα τους στο μεγάλο κοινωνικό κόστος που προκύπτει από τη διατάραξη της αποδοτικής κατανομής των πόρων ως συνέπεια της εφαρμογής της. Το κοινωνικό αυτό κόστος είναι σημαντικό και δεν αντισταθμίζεται από τα οφέλη που παρέχονται στον αγροτικό πληθυσμό και στα μέσα με πτωχή υποδομή από την εφαρμογή της παραπάνω πολιτικής των κομίστρων. Πρώτος ο Meyer και οι συνεργάτες του, το 1959, παρατήρησε ότι η τιμολόγηση με βάση την αξία αποστολής δημιουργεί μεγάλο κοινωνικό κόστος από το γεγονός ότι ενισχύει τις μεταφορές με ιδιωτικά μέσα (όπως τις μεταφορές με ΙΧ φορτηγά) σε βάρος εκείνων των μέσων που είναι δημόσια και βρίσκονται σε μειονεκτική ανταγωνιστική (όπως ο σιδηρόδρομος), επειδή δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται σε μία ανταγωνιστική αγορά. Δηλαδή, η μέθοδος αυτή της τιμολόγησης προσδιορίζει τιμές, οι οποίες απέχουν από τις ανταγωνιστικές τιμές των μεταφορών που κατανέμουν το μεταφορικό έργο μεταξύ των μεταφορικών μέσων

κατά τον πιο οικονομικά αποτελεσματικό τρόπο (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 40).

Η μη αποτελεσματικότητα της πιο πάνω πολιτικής ρύθμισης των τιμών των μεταφορών φαίνεται καθαρά, εάν πάρουμε ως παραδείγματα τις εξής περιπτώσεις: (α) Στις οδικές αποστολές πλήρους φορτίου μεταξύ του φορτηγού και του σιδηρόδρομου, στις οποίες τα δυο μέσα είναι ανταγωνιστικά, ο σιδηρόδρομος θα μεταφέρει τα υψηλής αξίας βιομηχανικά προϊόντα σε τιμές που βρίσκονται κοντά στο οριακό κόστος ή και κάτω από αυτό, και τα χαμηλής αξίας αγροτικά προϊόντα σε τιμές που βρίσκονται πολύ πάνω από το οριακό κόστος. Τούτο εξηγείται από το γεγονός ότι το κόστος μεταφοράς του σιδηρόδρομου, σε αυτού του είδους τις αποστολές, είναι πολύ υψηλό για τα βιομηχανικά προϊόντα και πολύ χαμηλό για τα αγροτικά, εφόσον αυτός ειδικεύεται λιγότερος στις μεταφορές των πρώτων και περισσότερο στις μεταφορές δευτέρων (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 41) .

Επομένως, η οικονομική αποδοτικότητα επιβάλλει στην περίπτωση αυτή την κατάργηση της πολιτικής τιμολόγησης σε αξία αποστολής, για να μπορέσει ο σιδηρόδρομος να θέσει υψηλότερες τιμές για τα βιομηχανικά προϊόντα και χαμηλότερες τιμές για τα αγροτικά, έτσι ώστε να υπάρξει μια ανακατανομή των βιομηχανικών προϊόντων από το σιδηρόδρομο προς τα φορτηγά και των αγροτικών προϊόντων από τα φορτηγά προς το σιδηρόδρομο. (β) Στις αποστολές εκείνες που το φορτηγό δεν είναι ανταγωνιστικό του σιδηροδρόμου, όπως είναι οι αποστολές κοινών εμπορευμάτων που χαρακτηρίζονται ως αποστολές μη πλήρους φορτίου, ο σιδηρόδρομος, επειδή πλεονεκτεί στις μαζικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, μπορεί να μεταφέρει αποδοτικά και βιομηχανικά προϊόντα. Τα κόμιστρα όμως με τα οποία μεταφέρει τα προϊόντα αυτά, καθορίζονται με βάση την αξία αποστολής, είναι πολύ υψηλά για να μπορέσει να ανταγωνιστεί το φορτηγό, το οποίο παρουσιάζει στις μεταφορές αυτές συγκριτικό πλεονέκτημα. Κατ' αυτό τον τρόπο, εάν δεν αρθεί η τιμολόγηση με βάση την αξία αποστολής, ώστε να δοθεί η ευχέρεια στον σιδηρόδρομο να μειώσει τα κόμιστρα, οι μεταφορές αυτές θα προσελκυστούν από τα φορτηγά (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 41) .

6.1.10 Κεφάλαια υποδομής και κόστος μεταφορών

Στις μεταφορικές επιχειρήσεις μπορούμε να διακρίνουμε τρία βασικά μέρη του κεφαλαίου υποδομής τα οποία είναι τα ακόλουθα:

- *Η τεχνητή γραμμή.* Όταν αναφερόμαστε στην τεχνητή γραμμή εννοούμε την τεχνητή υποδομή την οποία χρησιμοποιεί η συγκεκριμένη κατηγορία μεταφορών. Στην περίπτωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αναφερόμαστε στο οδικό δίκτυο.
- *Το κεφάλαιο των εφοδίων.* Όταν αναφερόμαστε στο κεφάλαιο των εφοδίων εννοούμε τα μέσα μεταφοράς τα οποία χρησιμοποιεί η συγκεκριμένη κατηγορία μεταφορών.
- *Το πάγιο κεφάλαιο γραμμής.* Εδώ αναφερόμαστε στην κτιριακή υποδομή και τις εγκαταστάσεις που απασχολεί η συγκριμένη επιχείρηση.

Όσον αφορά στο κόστος μεταφοράς, οι δύο βασικές κατηγορίες του είναι το κόστος του παγίου κεφαλαίου και το κόστος χρήσεως.

Πιο συγκεκριμένα:

- Το κόστος του παγίου κεφαλαίου θεωρείται σταθερό και αφορά στα έξοδα συντήρησης των παγίων εγκαταστάσεων, αποσβέσεις κ.λπ.
- Το κόστος χρήσεως είναι το κόστος που προκύπτει από το ταξίδι του οχήματος και διακρίνεται σε λειτουργικό, μεταβλητό και κόστος συμφόρησης.
 - Λειτουργικό είναι το κόστος που προκύπτει από την κίνηση του φορτηγού π.χ. η φθορά των τροχών, της μηχανής, τα καύσιμα κ.α.
 - Το μεταβλητό κόστος προκύπτει από τα έξοδα συντήρησης του φορτηγού.
 - Το κόστος συμφόρησης προέρχεται από τη κυκλοφοριακή συμφόρηση των οχημάτων. Κάθε όχημα έχει τη δυνατότητα να επιλέξει την ταχύτητα στην οποία θέλει να κινείται και κατά αυτόν τον τρόπο να κάνει οικονομία στα καύσιμα. Όσο όμως ο αριθμός των οχημάτων αυξάνεται, ο οδηγός θα πρέπει να επιλέξει την ταχύτητα την οποία έχουν τα

προπορευόμενα οχήματα. Κατά αυτόν τον τρόπο, το κόστος λειτουργίας αυξάνεται όσο αυξάνεται η κυκλοφορία.

6.1.11 Το κόστος μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές

Το κόστος μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές αποτελείται από δύο επιμέρους συνιστώσες:

- *Κόστος φορτοεκφόρτωσης και χειρισμού*, που περιλαμβάνει το κόστος φόρτωσης την εμπορευμάτων στο μεταφορικό μέσο και εκφόρτωσής τους από αυτό, το κόστος συσκευασίας, τα έξοδα έκδοσης φορτωτικών εγγράφων και ορισμένα γενικά έξοδα διοίκησης. Το κόστος φορτοεκφόρτωσης – χειρισμού δεν εξαρτάται από την απόσταση διαδρομής (Προφυλλίδης 2008, σελ 94).
- *Κόστος διακίνησης*, που περιλαμβάνει όλες τις δαπάνες που έχουν άμεση σχέση με την κίνηση του μεταφορικού μέσου, όπως είναι οι δαπάνες καυσίμων, η αμοιβή του οδηγού, η λειτουργική φθορά του μεταφορικού μέσου κ.λπ. Το κόστος διακίνησης συναρτάται άμεσα με την απόσταση διαδρομής (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 94).

Το συνολικό κόστος μεταφοράς (άθροισμα των δύο παραπάνω επιμέρους συνιστωσών) μειώνεται σημαντικά όσο αυξάνει το μήκος διαδρομής. Ωστόσο, η ένταση με την οποία μειώνεται το συνολικό κόστος μεταφοράς σε συνάρτηση με την απόσταση, δεν είναι ίδια για όλα τα μεταφορικά μέσα. Εξαρτάται κυρίως από τη σχέση μεταξύ του κόστους φορτοεκφόρτωσης - χειρισμού και του κόστους διακίνησης (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 94).

Η σχέση αυτή ποικίλλει ανάλογα με το μεταφορικό μέσο. Το κόστος φορτοεκφόρτωσης – χειρισμού είναι χαμηλό για το φορτηγό αυτοκίνητο, υψηλότερο για το σιδηρόδρομο και ακόμη υψηλότερο για το πλοίο. Έτσι λοιπόν για μικρές αποστάσεις ενδείκνυται η χρήση φορτηγού, για μεσαίες αποστάσεις ενδείκνυται ο

σιδηρόδρομος και για μεγάλες αποστάσεις ενδείκνυται η χρήση πλοίου (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 94).

6.1.12 Κόστος λειτουργίας οχήματος

Το κόστος λειτουργίας ενός φορτηγού αποτελείται από τρεις επιμέρους συνιστώσες κόστους:

Κόστος που αφορά στην κτήση του οχήματος και περιλαμβάνει:

- απόσβεση κεφαλαίου που χρησιμοποιήθηκε για την αγορά του αυτοκινήτου,
- δαπάνη πληρωμής τελών κυκλοφορίας,
- δαπάνη ασφαλίσεων,
- δαπάνη για παροχή οδικής βοήθειας,
- δαπάνη για στάθμευση,
- ετήσια φορολογία,

Κόστος που αφορά στη λειτουργία του οχήματος και περιλαμβάνει:

- δαπάνη καθαρισμού,
- δαπάνη καυσίμων,
- δαπάνη λαδιών,
- δαπάνη αντικατάστασης των ελαστικών,
- δαπάνη συντήρησης και ανταλλακτικών,
- δαπάνη διοδίων και στάθμευσης,
- δαπάνη παραβάσεων και προστίμων,

Κόστος που αφορά στη φύλαξη του οχήματος και περιλαμβάνει:

- δαπάνη φύλαξης,
- δαπάνη φωτισμού και συντήρησης χώρου φύλαξης,
- δαπάνη ενοικίασης χώρου φύλαξης.

6.2 Ανταγωνισμός

Μία ανταγωνιστική αγορά (competitive market), έχει δυο χαρακτηριστικά:

- Υπάρχουν πολλοί αγοραστές και πολλοί πωλητές στην αγορά.
- Τα αγαθά ή οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους διάφορους πωλητές είναι λίγο-πολύ, ομοιογενή.

Ως αποτέλεσμα των συνθηκών αυτών, οι ενέργειες οποιουδήποτε αγοραστή ή πωλητή στην αγορά έχουν αμελητέα επίπτωση στην τιμή του προϊόντος ή της υπηρεσίας που καθορίζει η αγορά και συνήθως ονομάζεται τιμή αγοράς (ή αγοραία τιμή). Κάθε πωλητής και αγοραστής παίρνει την τιμή αγοράς ως δεδομένη. Επειδή κάθε πωλητής μπορεί να πωλήσει όση ποσότητα θέλει στην τιμή που επικρατεί στην αγορά, δεν έχει λόγο να ζητήσει χαμηλότερη τιμή για το προϊόν του ή την υπηρεσία του, ενώ αν ζητήσει υψηλότερη τιμή οι αγοραστές θα στραφούν σε άλλους πωλητές. Οι αγοραστές και οι πωλητές σε ανταγωνιστικές αγορές πρέπει να δεχθούν την τιμή που καθορίζεται στην αγορά και, γι' αυτό, λέγεται ότι είναι λήπτες τιμής (price takers) (Mankiw, 2001, σελ. 484).

Εκτός από τις δύο παραπάνω συνθήκες που πρέπει να πληρούνται για να υπάρχει ανταγωνισμός, υπάρχει και μια τρίτη συνθήκη που θεωρείται ότι χαρακτηρίζει τις τέλει ανταγωνιστικές αγορές:

- Οι επιχειρήσεις μπορούν ελεύθερα να εισέλθουν στην αγορά ή να την εγκαταλείψουν.

Ένα μεγάλο μέρος των της ανάλυσης των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων δεν στηρίζεται στην παραδοχή της ελευθερίας εισόδου και εξόδου από την αγορά, επειδή η συνθήκη αυτή δεν είναι αναγκαία για να θεωρηθεί ότι οι επιχειρήσεις δέχονται ως δεδομένες τις τιμές. Η επιχείρηση σε ανταγωνιστική αγορά, όπως οι περισσότερες άλλες επιχειρήσεις στην οικονομία, προσπαθεί να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της, που είναι ίσα με τα συνολικά έσοδα μείον το συνολικό κόστος (Mankiw, 2001, σελ. 485).

6.2.1 Ανταγωνισμός στις εμπορευματικές μεταφορές

Η μεγάλη αύξηση των κυκλοφορούντων δημοσίας χρήσης φορτηγών αυτοκινήτων και ο υφιστάμενος μεταξύ τους ανταγωνισμός έχει οδηγήσει σε κορεσμό του αριθμού τους, έτσι ώστε να μην επιτρέπεται η έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας για τα αυτοκίνητα αυτά εκτός από την περίπτωση αντικατάστασης παλαιών, καθώς και απόκτησης ειδικευμένης κατασκευής (ψυγεία, βυτιοφόρα, σιλοφόρα κτλ.) Παρά όμως τον κορεσμό αυτό, η μεταφορική ικανότητα των φορτηγών στο σύνολο βαίνει αυξανόμενη. Αυτό οφείλετε τόσο στην εξέλιξη της τεχνολογίας του αυτοκινήτου (αύξηση των ταχυτήτων, αύξηση της χωρητικότητας), όσο και στη μεγάλη αύξηση των ΙΧ φορτηγών αυτοκινήτων, τα οποία εκτιμάται ότι εκτελούν τα δύο τρίτα περίπου του οδικού εμπορευματικού έργου που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 115).

Οι μεταφορές των ιδιωτικής χρήσης φορτηγών αυτοκινήτων αναπτύχθηκαν καταρχήν στον τομέα της διανομής των προϊόντων κατά μικρές ποσότητες σε μεγάλο αριθμό καταναλωτών, για να γενικευθούν κατόπιν σε πάσης φύσεως μεταφορές πρώτων υλών και τελικών προϊόντων, έτσι ώστε, εάν συνεχιστεί αυτή η αλματώδης ανάπτυξή τους, οι μεταφορές των επαγγελματικών μεταφορέων (δημοσίας χρήσης, σιδηρόδρομος) θα κινδυνεύσουν να περιοριστούν στο ρόλο της εφεδρείας στις περιόδους αιχμής (εποχιακές μεταφορές). Η ταχεία ανάπτυξη των μεταφορών με ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα αποδίδεται στο γεγονός ότι ο χρήστης έχει αποτελεσματικότερη μεταφορά των προϊόντων του με το ιδιωτικής χρήσης φορτηγό από αυτή που θα είχε, εάν χρησιμοποιούσε το δημοσίας χρήσης φορτηγό. Όπως π.χ., ευκολία στη διανομή κατ' οίκον, αποφυγή των μεταφορτώσεων, δωρεάν διαφήμιση διαμέσου της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, δυνατότητα παραλαβής των κενών μέσων συσκευασίας κτλ (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 115) .

Η μεγάλη αύξηση των δημοσίας και ιδιωτικής χρήσεως φορτηγών αυτοκινήτων, που παρατηρήθηκε στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, έχει ως αποτέλεσμα τον έντονο ανταγωνισμό μεταξύ τους, την πτώση των κομίστρων σε χαμηλά επίπεδα και τη συνακόλουθη πτώση των κομίστρων των ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών μεταφορών, έτσι ώστε να ζημιώνεται το σύστημα και των δύο μεταφορικών μέσων.

Στην περίπτωση αυτή το φορτηγό αντεπεξέρχεται στα χαμηλά κόμιστρα με την υπερφόρτωση, με συνέπεια την πρόωρη φθορά του τροχαίου υλικού και την καταστροφή των οδοστρωμάτων λόγω του μεγάλου φόρτου ανά άξονα (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 115).

6.2.2 Σιδηρόδρομος – Φορτηγά δημοσίας χρήσης

Στις ελληνικές χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές τα συναγωνιζόμενα μέσα είναι ο σιδηρόδρομος και τα δημοσίας και ιδιωτικής χρήσεως φορτηγά αυτοκίνητα. Το κύριο χαρακτηριστικό στην κατηγορία αυτή των ελληνικών μεταφορών είναι η μεγάλη επικράτηση του φορτηγού, το οποίο όχι μόνο έχει την αποκλειστικότητα των μεταφορών σε μια μεγάλη έκταση της χώρας που δεν καλύπτεται από το σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά υπερισχύει στις προτιμήσεις των φορτωτών ακόμα και στις περιοχές που καλύπτονται από τους βασικούς σιδηροδρομικούς άξονες. Τούτο εξηγείται από το γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα βρίσκεται σε τέτοια κακή κατάσταση υποδομής, ώστε να μην μπορεί να προσελκύσει ακόμα και εκείνες τις μεταφορές στις οποίες έχει συγκριτικό πλεονέκτημα, σε αντιδιαστολή με το φορτηγό, το οποίο αποσπά συνέχεια έργο από τον σιδηρόδρομο, εφόσον αυτό έχει τα γνωστά πλεονεκτήματα ευελιξίας, της ταχύτητας, της από θύρας σε θύρα μεταφοράς, των λιγότερων διατυπώσεων κτλ (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 113).

Στην Ελλάδα οι σιδηροδρομικές μεταφορές εκτελούνται από μια ενιαία επιχείρηση, τον Οργανισμό Ελληνικών Σιδηροδρόμων (ΟΣΕ), η οποία έχει ιδρυθεί από το κράτος με υποχρέωση να εκτελεί υπηρεσίες κοινωνικής ωφέλειας. Η επιχείρηση αυτή σαν μονοπώλιο έχει θεωρητικά μεγαλύτερη ευχέρεια να ρυθμίζει κόμιστρα από ότι οι επιχειρήσεις των φορτηγών, οι οποίες είναι πολυάριθμες και ως εκ τούτου επηρεάζονται και από τον μεταξύ τους ανταγωνισμό. Στην πράξη όμως δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί αυτό το πλεονέκτημα, εφόσον τον τελευταίο λόγο στην εκλογή των μεταφορικών μέσων έχουν οι χρήστες των υπηρεσιών των μεταφορών, οι οποίοι δίνουν στις προτιμήσεις τους την τελευταία προτεραιότητα στον σιδηρόδρομο λόγω κακής ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρει σε σχέση με εκείνες που προσφέρονται από τα φορτηγά (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 114).

6.2.3 Η ποιότητα ως βασικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας

Οι μεταφορικές ανάγκες της κάθε χώρας καλύπτονται από ένα σύνολο μεταφορικών μέσων, των οποίων το ποσοστό συμμετοχής στο συνολικό της μεταφορικό έργο κυμαίνεται ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τον βαθμό τεχνολογικής εξέλιξης της υποδομής τους (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 32).

Τα μεταφορικά μέσα μπορούμε να τα κατατάξουμε, ανάλογα με το χώρο στον οποίο κινούνται, σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Σε εκείνα που χρησιμοποιούν φυσική υποδομή, όπως είναι τα πλοία και τα αεροπλάνα, και σε εκείνα που χρησιμοποιούν τεχνητή υποδομή όπως είναι ο σιδηρόδρομος και το αυτοκίνητο. Επιπλέον υπάρχουν σημαντικές διαφορές στα χαρακτηριστικά των προσφερόμενων υπηρεσιών τόσο μεταξύ των μέσων που κινούνται σε φυσική υποδομή (αεροπλάνο, πλοίο) όσο και μεταξύ των μέσων που κινούνται σε τεχνητή υποδομή (σιδηρόδρομος, αυτοκίνητο). Οι ιδιαιτερότητες αυτές καθιστούν τα μεταφορικά μέσα λιγότερο ή περισσότερο κατάλληλα στις διάφορες κατηγορίες μεταφορών. Καταυτόν τον τρόπο ο σιδηρόδρομος και το πλοίο πλεονεκτούν στις μαζικές μεταφορές εμπορευμάτων μικρής αξίας και στις μεγάλες αποστάσεις, τα φορτηγά στις μεταφορές εμπορευμάτων μεγάλης αξίας (βιομηχανικά προϊόντα) και στις μικρές αποστάσεις, ιδιαίτερα στις από θύρα σε θύρα μεταφορές, το αεροπλάνο πλεονεκτεί σε ειδικές μεταφορές που απαιτούν μεγάλη ταχύτητα και άνεση. Επιπλέον έχει το πλεονέκτημα έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων ότι δεν έχει ανάγκη έργων υποδομής γραμμής και είναι ανεξάρτητο από την εδαφική διαμόρφωση και τη γεωγραφική θέση (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 32).

Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι το βασικό στοιχείο ανταγωνιστικότητας των μεταφορικών μέσων είναι η ποιότητα των προσφερόμενων από αυτά υπηρεσιών μεταφορών που απορρέει από τις ιδιαιτερότητες τους όσο και από την τεχνολογική εξέλιξη της υποδομής τους. Δηλαδή θα πρέπει να προσφέρει εκτός από τη φθηνή τιμή, και τέτοια ποιοτικά χαρακτηριστικά όπως την ταχύτητα την ασφάλεια, την επάρκεια, τη συχνότητα, ακόμα και την άνεση αν πρόκειται για μεταφορά επιβατών. Οι χρήστες των μεταφορών έχουν να εκτιμήσουν την ποιότητα των προσφερόμενων τρόπων μεταφοράς σε σχέση με την τιμή που θα πληρώσουν. Συνήθως υπάρχει και κάποια υποκατάσταση μεταξύ ποιότητας και τιμής και υπάρχει και μια κλίμακα

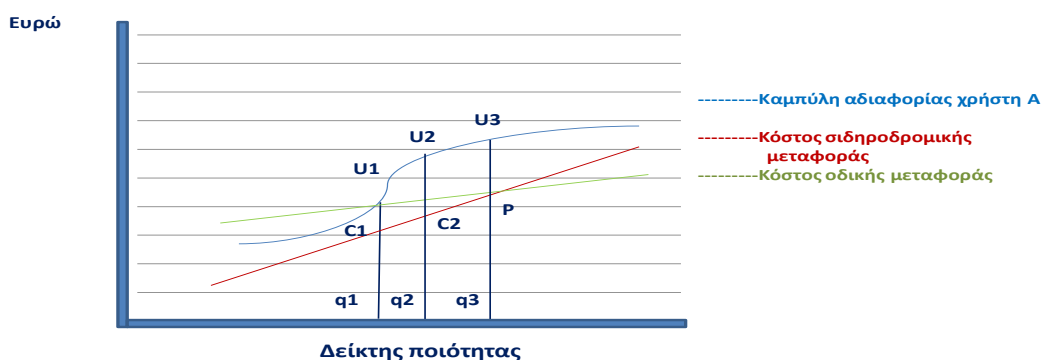
συνδυασμών τιμής ποιότητας. Η ποιότητα μεταφρασμένη σε χρήμα στους χρήστες μείον η τιμή των προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφορών καλείται πλεόνασμα του χρήστη των υπηρεσιών αυτών. Είναι η μεγιστοποίηση αυτού του πλεονάσματος, η οποία κάνει το χρήστη να επιλέξει τον καλύτερο τρόπο μεταφοράς (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 33).

Οι παραγωγοί των μεταφορών, από την άλλη μεριά, μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες σε διαφορετικές ποιότητες, όπου η ψηλότερη ποιότητα αντιστοιχεί σε υψηλότερο κόστος. Η τιμή με την οποία πωλείται η υπηρεσία μεταφοράς μείον το κόστος που εκτελείται καλείται πλεόνασμα του προμηθευτή. Είναι η μεγιστοποίηση αυτού του πλεονάσματος που κάνει τον προμηθευτή υπηρεσίας μεταφοράς να επιλέξει ποιο συνδυασμό κόστους ποιότητας θα προσφέρει (Αθανασακόπουλος 1994, σελ. 33).

Οι πιο πάνω επιλογές του χρήστη και του προμηθευτή φαίνονται καθαρά στο διάγραμμα 6.1, όπου μετριέται το προσφερόμενο χρήμα από τον χρήστη επί του κάθετου άξονα και ο δείκτης ποιότητας επί του οριζόντιου άξονα. Στο διάγραμμα μπορεί να σχεδιαστεί μια καμπύλη αδιαφορίας του χρήστη, που δείχνει το μέγιστο ποσό που μπορεί να πληρώσει αυτός για μια υπηρεσία μεταφοράς που έχει τα δεδομένα ποιοτικά χαρακτηριστικά. Αυτή είναι μια οριακή γραμμή προτίμησης, γιατί όλα τα σημεία επί και κάτω από αυτήν αντιστοιχούν σε συνδυασμούς τιμής – ποιότητας τους οποίους ο χρήστης αποδέχεται, ενώ οποιοδήποτε σημείο πάνω από αυτή αντιπροσωπεύει συνδυασμούς μη αποδεκτούς από τον χρήστη. Κατ' αυτό τον τρόπο η ποιότητα q_1 έχει για τον χρήστη A μέγιστη αξία q_1U_1 . Επιπλέον στο Διάγραμμα 6.1 υπάρχουν και οι καμπύλες προσφοράς των προμηθευτών δυο ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, π.χ. των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, που παριστάνουν την ικανότητα του κάθε μεταφορικού μέσου να παρέχει, μακροχρόνια, διαφορετικούς συνδυασμούς κόστους, που μετριέται σε χρήμα στον κάθετο άξονα, και ποιότητας, που μετριέται ως δείκτης στον οριζόντιο άξονα. Οι καμπύλες αυτές είναι οριακές γραμμές σε σχέση με τις τιμές και δείχνουν τη χαμηλότερη τιμή με την οποία μπορεί να προσφέρει μια υπηρεσία μεταφοράς με δεδομένα ποιοτικά χαρακτηριστικά. Επομένως, όλα τα σημεία που βρίσκονται επί και πάνω από τις γραμμές αυτές αντιστοιχούν σε συνδυασμούς τιμής-ποιότητας που οι προμηθευτές μπορούν να προσφέρουν, ενώ όλα τα σημεία που βρίσκονται κάτω

από αυτές αντιστοιχούν σε συνδυασμούς τιμής - ποιότητας που οι προμηθευτές δεν μπορούν να προσφέρουν χωρίς να υποστούν ζημία. Οι παραπάνω καμπύλες είναι ανερχόμενες εφόσον είναι δυνατό για κάθε μεταφορικό μέσο να προσφέρει, μακροχρονίως, υπηρεσίες μεταφοράς με υψηλά ποιοτικά χαρακτηριστικά, σε υψηλό κόστος. Στο διάγραμμα 6.1 οι καμπύλες αυτές παριστάνονται χάριν απλότητας με ευθείες γραμμές, ενώ στην πραγματικότητα πρόκειται περί καμπυλών των οποίων το σχήμα εξαρτάται από τις τεχνολογικές μεταβλητές του κάθε μεταφορικού μέσου. Η μεγαλύτερη ικανότητα των οδικών μέσων στην εκτέλεση ειδικών αποστολών μεγάλης αξίας παριστάνεται με την καμπύλη κόστους – ποιότητας τους να είναι κάτω από την αντίστοιχη καμπύλη του σιδηρόδρομου στα υψηλά επίπεδα ποιότητας. Ομοίως η μεγαλύτερη ικανότητα του σιδηροδρόμου στην εκτέλεση μαζικών αποστολών μικρής αξίας παριστάνεται με την καμπύλη κόστους – ποιότητας του να είναι κάτω από την αντίστοιχη καμπύλη του οδικού μέσου στα χαμηλά επίπεδα ποιότητας (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 35).

Διάγραμμα 6.1: Οι επιλογές του χρήστη και του προμηθευτή στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου με σιδηρόδρομο και φορτηγό



Πηγή: Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 34.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση του Διαγράμματος 6.1, ο σιδηρόδρομος προσφέρει στο χρήστη Α μια δεδομένη υπηρεσία με ποιότητα, έστω q_1 , ο οποίος μπορεί να

πληρώσει για την ποιότητα αυτή όχι περισσότερο από την τιμή $q1U1$. Όταν όμως υπάρχει και η εναλλακτική λύση της οδικής μεταφοράς, ο χρήστης θα προτιμήσει τον καλύτερο συνδυασμό τιμής – ποιότητας, $q3P$, που του προσφέρει το οδικό μέσο, ακόμη και στην περίπτωση που ο σιδηρόδρομος μειώσει την τιμή της προσφερόμενης ποιότητας $q1$ μέχρι το επίπεδο του κόστους, $C1$. Τούτο εξηγείται, γιατί το πλεόνασμα του $A,PU3$, στην οδική μεταφορά, είναι μεγαλύτερο από το πλεόνασμα του, $C1U1$, στη σιδηροδρομική μεταφορά. Ας υποθέσουμε τώρα ότι ο σιδηρόδρομος, βελτιώνοντας μακροχρονίως την υποδομή του, προσφέρει καλύτερη ποιότητα μεταφοράς στον χρήστη A έστω την $q2$ στην τιμή, $q2C2$. Τότε το πλεόνασμα του χρήστη A στη σιδηροδρομική μεταφορά, $C2U2$, είναι από το μεγαλύτερο πλεόνασμα που μπορεί να προσφέρει η οδική μεταφορά, $PU3$ (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 35).

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο σιδηρόδρομος δεν μπορεί να προσελκύσει ή να διατηρήσει μια ορισμένη υπηρεσία μεταφοράς χωρίς συνδυασμό τιμής ποιότητας που προσφέρει να θεωρείται από τον χρήστη ελαφρά καλύτερος ή τουλάχιστον όχι χειρότερος από εκείνον που προσφέρεται από τις οδικές μεταφορές. Δηλαδή είναι φανερό ότι η πολιτική τιμής-ποιότητας παίζει σημαντικό ρόλο στον ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών μέσων, ιδιαίτερα μεταξύ του σιδηροδρόμου και του οδικού μέσου, εφόσον, όπως απεικονίζεται και από τις καμπύλες κόστους των υπηρεσιών που προσφέρουν, σε ορισμένα ποιοτικά επίπεδα τα δυο αυτά μέσα έχουν φυσικά πλεονεκτήματα (στα χαμηλότερα επίπεδα ποιότητας ο σιδηρόδρομος και στα υψηλότερα επίπεδα ποιότητας το οδικό μέσο). Επομένως, ο μεταξύ τους ανταγωνισμός είναι συνεχής, χωρίς να υπάρχει τελική επικράτηση του ενός μέρους εις βάρος του άλλου, όπως συμβαίνει σε ορισμένα άλλα μέσα μεταφοράς. Ο σιδηρόδρομος είναι αδύνατον να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό τιμής ποιότητας μόνο με τη μείωση τιμών (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 35) .

Στον τομέα των ελληνικών μεταφορών ο σιδηρόδρομος βρίσκεται σε πολύ οπισθοδρομική θέση έναντι του φορτηγού, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να προσελκύσει ακόμα και εκείνες τις κατηγορίες των μεταφορών στις οποίες ως εκ' της φύσεως του πλεονεκτεί. Στην περίπτωση αυτή, όσο και να μειώσει τις τιμές δεν θα μπορέσει να πάρει το έργο του πίσω, εάν παράλληλα δεν βελτιώσει και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Εντούτοις, ο ελληνικός σιδηρόδρομος,

εφόσον είναι μονοπώλιο στην αγορά του, έχει μεγαλύτερη ευχέρεια από το φορτηγό στην επιλογή των συνδυασμών κόστους-ποιότητας με μοναδικό περιοριστικό παράγοντα τον ανταγωνισμό του φορτηγού. Στην ελληνική αγορά των μεταφορών με φορτηγά, ο ανταγωνισμός μεταξύ των πολλών ατομικών επιχειρήσεων εμποδίζει τις επιμέρους επιχειρήσεις να προβούν σε ελεύθερη επιλογή του συνδυασμού κόστους-ποιότητας. Παρά το μεγάλο αυτό πλεονέκτημα που έχει ο σιδηρόδρομος στην ελληνική αγορά μεταφορών, το φορτηγό υπερισχύει από το γεγονός ότι και στα δύο μεταφορικά μέσα κοινός περιοριστικός παράγοντας είναι η ζήτηση του χρήστη των μεταφορικών υπηρεσιών, η οποία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την προσφερόμενη ποιότητα τους. Εδώ φαίνεται καθαρά πόσο σημαντικό ρόλο παίζει η ποιότητα στον ανταγωνισμό των μεταφορικών επιχειρήσεων και θα πρέπει πάντα να υπολογίζεται σε κάθε έρευνα της αγοράς των μεταφορών (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 36).

Επειδή η ποιότητα αυτή διαφέρει περισσότερο μεταξύ των επιχειρήσεων των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, εφόσον αυτά έχουν σημαντικές διαφορές στην υποδομή τους, η έρευνα θα πρέπει να συγκεντρώνεται κατά κύριο λόγο στις επιχειρήσεις αυτές. Κατ' αυτόν τον τρόπο και λόγω του πολυσύνθετου της αγοράς των μεταφορών, που δεν μας επιτρέπει να έχουμε μια ολοκληρωμένη συστηματική ανάλυση, υποχρεωνόμαστε να περιορίσουμε την έρευνα σε ένα μικρό αριθμό μεταφορικών επιχειρήσεων που η καθεμία αντιπροσωπεύσει το σύνολο των επιχειρήσεων του ίδιου μέσου, θεωρώντας την αγορά των μεταφορών οιονεί ολιγοπώλιο, στο οποίο δεν δεσπόζει η οξεία μάχη των τιμών όπως σύνηθες ολιγοπώλιο, αλλά ο ήπιος και σε μακροχρόνια βάση εξελισσόμενος ανταγωνισμός των προσφερόμενων τιμών-ποιότητων (Αθανασακόπουλος, 1994, σελ. 36).

6.3 Στόχοι της εμπορικής πολιτικής επιχειρήσεων μεταφορών

Η εμπορική πολιτική μιας μεταφορικής επιχείρησης στοχεύει στο να διαμορφώνει τις υπηρεσίες της επιχείρησης, να τις κάνει γνωστές στο κοινό και να προωθεί την πώλησή τους, προβάλλοντας τα πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης υπηρεσίας ενόψει του ανταγωνισμού που υπάρχει με τις άλλες επιχειρήσεις. Προαπαιτούμενο για τη διαμόρφωση εμπορικής πολιτικής είναι η ακριβής γνώση της ζήτησης και προσφοράς στη συγκεκριμένη αγορά μεταφορών.

Οι βασικοί στόχοι μιας επιχείρησης μεταφορών είναι τρεις:

- ❖ ακριβής γνώση της πελατείας και των προσδοκιών της,
- ❖ προσαρμογή της μεταφορικής υπηρεσίας προς τις απαιτήσεις του πελατειακού κοινού, ώστε αυτό να παραμείνει πιστό στη συγκεκριμένη μεταφορική εταιρεία,
- ❖ προσέλκυση νέας πελατείας, με στόχο αύξηση του μεριδίου της συγκεκριμένης επιχείρησης στην αγορά μεταφορών.

6.4 Συμπέρασμα

Κάθε επιχείρηση ανάλογα με τις ανάγκες της επιλέγει τη μέθοδο τιμολόγησης που ταιριάζει καλύτερα με τους στόχους που έχει θέσει. Όταν οι στόχοι της επιχείρησης αποσκοπούν στη μεγιστοποίηση του κέρδους, τότε η επιχείρηση θα επιλέξει τιμολογιακή πολιτική που θα οδηγήσει στη μεγιστοποίηση των κερδών της. Όταν οι στόχοι της επιχείρησης είναι η αύξηση ή η διατήρηση του μεριδίου αγοράς, τότε θα επιλέξει τιμολογιακή πολιτική προσανατολισμένη προς αυτή την κατεύθυνση. Τέλος, αν η επιχείρηση δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις τιμές των ανταγωνιστών της, θα επιλέξει τιμολογιακή πολιτική βασισμένη στον ανταγωνισμό.

Στον κλάδο των μεταφορικών επιχειρήσεων η τιμολογιακή πολιτική που επιλέγουν οι επιχειρήσεις είναι συνήθως ένας συνδυασμός των μεθόδων που έχουν αναφερθεί. Επειδή ο κλάδος στην πλειοψηφία του απαρτίζεται από πολλές μικρές επιχειρήσεις, ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης είναι συνήθως αυτός που καθορίζει και την τιμολογιακή πολιτική. Λαμβάνει πάντα υπόψη του ποια είναι τα σταθερά και τα μεταβλητά κόστη ενός δρομολογίου και προσθέτει σε αυτά ένα κέρδος (cost-plus ή τιμολόγηση σαν ποσοστό πάνω στο κόστος), παράλληλα όμως εξετάζει πόσο υψηλότερη ή χαμηλότερη είναι η τιμή που προκύπτει από αυτή του ανταγωνισμού (what the market can bear ή τιμολόγηση με βάση τις τρέχουσες τιμές).

Τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης στην οποία έχει περιέλθει η χώρα πολλές μεταφορικές επιχειρήσεις λόγω μειωμένης δραστηριότητας καταφεύγουν στη χρήση αθέμιτου ανταγωνισμού. Η μεταφορά αγαθών και υπηρεσιών σήμερα αντιμετωπίζει μια από τις χειρότερες κρίσεις των τελευταίων δεκαετιών. Οι μεταφορείς δέχονται καθημερινά ισχυρές πιέσεις από τους πελάτες τους για μείωση των τιμών και εκείνοι με την σειρά τους προσπαθούν να μειώσουν τα κόστη. Εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού, κάποιοι από αυτούς υποχρεώνονται ορισμένες φορές να πραγματοποιούν δρομολόγια χωρίς καθόλου κέρδος ή και κάποιες φορές με ζημία για την επιχείρησή τους. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις μεταφορέων, που προκειμένου να συνεχίσουν τη λειτουργία της επιχείρησής τους ρίχνουν τις τιμές πολύ χαμηλά με αποτέλεσμα να πλήττουν τον κλάδο. Αυτός ο «κανιβαλισμός» δεν ωφελεί κανέναν και μακροπρόθεσμα προκαλεί ανεπανόρθωτη ζημία στον κλάδο (περιοδικό «Φορτηγό και Μεταφορές» σελ 26).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

1. Αθανασακόπουλος Δ., Τιμολογιακή και επενδυτική πολιτική των μεταφορών: Η περίπτωση των ελληνικών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1994.
2. Αυλωνίτης, Λυμπερόπουλος, Τζαναβάρας, Σύγχρονες Στρατηγικές Μάρκετινγκ για διεθνής αγορές, Εκδόσεις Rosili, Αθήνα 2010.
3. Θανόπουλος Γ., Διεθνής Επιχείρηση, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 2006.
4. Καζαντζής Χρ., Αρχές και πρότυπα χρηματοοικονομικής λογιστικής, Εκδόσεις Business plus A.E., Αθήνα 2009.
5. Καζαντζής Χρ., Αρχές κόστους, Εκδόσεις Business plus A.E., Αθήνα 2008.
6. Μάλλιαρης Π., Εισαγωγή στο Μάρκετινγκ, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2001.
7. Προφυλλίδης Β., Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.

ΑΡΘΡΑ

1. Τζωρτζάτου Στ., Περιοδικό «Φορτηγό και Μεταφορές» τεύχος 10 Ιανουάριος 2013.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ

1. Kotler Ph. , Marketing Management, Εκδόσεις Interbooks 9th Edition, 2010.
2. Wheelen Th. & Hunger D., Strategic Management and Business Policy, University of Virginia, Iowa State University, 2010.
3. Mankiw Gr. Principles of Economics, Εκδόσεις Δαρδάνος, Αθήνα 2001.
4. Μποϊντ, Γουόλκερ, Λαρέσε, Το Μάρκετινγκ και εισαγωγή στη διοίκηση μάρκετινγκ, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2002.

Κεφάλαιο 7ο

Νέος Νόμος

7.1 Το βέλτιστο επίπεδο ρυθμίσεων στην απελευθερωμένη κοινοτική αγορά

Άξονας των διαφόρων Κοινοτικών πολιτικών επί δεκαετίες ήταν η απελευθέρωση των διάφορων αγορών (μεταξύ αυτών και των μεταφορών), η εισαγωγή πραγματικού και υγιούς ανταγωνισμού και ο έλεγχος και ο περιορισμός των διαφόρων ρυθμίσεων στο βέλτιστο επίπεδο, του οποίου όμως ο προσδιορισμός αποτελεί ακόμη ζητούμενο. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η απελευθέρωση (liberalization) είναι μια οικονομικό-πολιτική θεώρηση της οργάνωσης της οικονομίας, που συνιστά τη μικρότερη δυνατή εμπλοκή του κράτους στις οικονομικές υποθέσεις και ανάγει σε ρυθμιστή της οικονομίας τις δυνάμεις της αγοράς. Η άρση (deregulation) των ρυθμίσεων είναι μια οικονομική τεχνική που αποβλέπει στον περιορισμό των ρυθμίσεων και του κρατικού παρεμβατισμού στην αγορά. Η άρση των ρυθμίσεων είναι ένα από τα μέτρα προς την απελευθέρωση μιας αγοράς, ενώ άλλα μέτρα μπορεί να είναι η άρση των ελέγχων σε τιμές και μισθούς, οι αντιμονοπωλιακές ή αντιολιγοπωλιακές τεχνικές, κτλ (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 339).

Οι πολιτικές απελευθέρωσης που εφαρμόστηκαν στις εμπορευματικές μεταφορές στόχευαν στην ελάφρυνση των δημόσιων οικονομικών, την αύξηση της παραγωγικότητας, τη βελτίωση της ποιότητας υπηρεσίας, τη μείωση των κρατικών επιδοτήσεων. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι στόχοι αυτοί επιτεύχθηκαν μόνο μερικώς και σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο. Οι ιδιομορφίες και η ετερογένεια των διαφόρων κλάδων μεταφορών οδήγησαν σε διαφορετικές στρατηγικές απελευθέρωσης. Στο δίλλημα ωστόσο σταδιακή ή απότομη απελευθέρωση, η κοινοτική επιλογή ήταν πάντοτε προς τη σταδιακή απελευθέρωση. Η απελευθέρωση υπήρξε περισσότερο επιτυχής όταν εφαρμόστηκε σε τομέα της αγοράς όπου μπορούσε να υπάρξει ανταγωνισμός. Οι ρυθμιστικοί φορείς σπανίως είναι πραγματικά ανεξάρτητοι, ενώ συνήθως έχουν ελλιπή πληροφόρηση για τις επιχειρήσεις που ελέγχουν (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 339).

Η απελευθέρωση οδήγησε σε λίγες περιπτώσεις σε πραγματικά ανταγωνιστική αγορά, όπως οι αεροπορικές μεταφορές μεταξύ μεγάλων πόλεων. Στις περισσότερες περιπτώσεις η είσοδος μιας νέας επιχείρησης στην αγορά μεταφορών απαιτεί μεγάλες δαπάνες και σε πιθανή πρόωρη έξοδο από την αγορά δεν μπορεί να πωληθεί εύκολα ο εξοπλισμός που αποκτήθηκε. Είναι εξάλλου πολύ εύκολη η συνεννόηση (τουλάχιστον σε θέματα τιμολογιακής πολιτικής μεταξύ των εμφανιζόμενων ως ανταγωνιστών). Η αγορά των μεταφορών δεν αποτελεί εύκολα διεκδικούμενη αγορά, και ορίζεται ως η αγορά όπου ακόμη και αν το προϊόν προσφέρεται από λίγες εταιρείες υπάρχει διαρκώς η απειλή εισόδου νέων ανταγωνιστών (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 340).

Διαφαίνεται έτσι η ανάγκη να επιδιωχθεί ένα νέο επίπεδο ρυθμίσεων στις απελευθερωμένες επιμέρους αγορές το οποίο θα διασφαλίζει πραγματική ελευθερία κίνησης και επιλογών αλλά και ασφάλεια και σεβασμό στο περιβάλλον. Απελευθερωμένη αγορά δεν σημαίνει απουσία κανόνων, το αντίθετο μάλιστα. Η ρύθμιση της αγοράς δεν είναι τελικώς ένα απλό τεχνικό ζήτημα, αλλά υποκρύπτει την κοινοτική και κρατική άποψη για οικονομική δημοκρατία και κοινωνικές προτεραιότητες. Άλλωστε στην περίπτωση αστοχίας ή κακής λειτουργίας μιας απελευθερωμένης αγοράς, οι επιπτώσεις μπορεί να είναι δραματικές για τους καταναλωτές και την οικονομία. Γι' αυτό και οι Κοινοτικές πολιτικές στρέφονται προς ένα νέο και αυξημένο επίπεδο ρυθμίσεων (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 340).

7.2 Απελευθέρωση των οδικών μεταφορών

Η απελευθέρωση των επαγγελματιών στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο και ειδικότερα η ψήφιση του Νόμου 3887/2010 που αφορά στη ρύθμιση θεμάτων Χερσαίων Οδικών Εμπορικών Μεταφορών, δημιουργούν ένα νέο δυναμικό περιβάλλον μέσα στο οποίο οι επαγγελματίες οδηγοί και εταιρείες χερσαίων μεταφορών καλούνται να λειτουργήσουν.

Το Μάρτιο του 2013 καταρτίστηκε το νομοσχέδιο που αφορά στις χερσαίες μεταφορές με στόχο την απελευθέρωση της αγοράς ως το 2015, αντί του 2019 που προβλέπει ο ισχύων νόμος, σύμφωνα με τον προγραμματισμό του υπουργείου Ανάπτυξης που παρουσιάστηκε κατά τη συνάντηση του υπουργού Κωστή Χατζηδάκη με το διοικητικό συμβούλιο του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ).

Σύμφωνα με μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) με θέμα: «η κλειστή αγορά φορτηγών Δημοσίας Χρήσεως, προβλήματα και προοπτικές» είναι *«άμεση η ανάγκη αναθεώρησης του αναχρονιστικού θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών και η προσαρμογή του στις σύγχρονες ανάγκες της οικονομίας και την Κοινοτική Νομοθεσία»*. Η Ελλάδα αποτελεί το μόνο κράτος μέλος της ΕΕ, με ιδιαίτερα αυστηρά εμπόδια εισόδου στο επάγγελμα του μεταφορέα και υστερεί ακόμα και σε σύγκριση με χώρες, που μόλις πρόσφατα απελευθέρωσαν τις οικονομίες τους, όπως αυτές της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης. Η αγορά των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται -κατά τη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) από ιδιαιτερότητες και διαφοροποιήσεις συγκρινόμενη με την κατάσταση, που επικρατεί σε άλλες χώρες της ΕΕ, όπου διαμορφώθηκε σταδιακά η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα υπό τις προϋποθέσεις που έθετε η Κοινοτική Οδηγία, δηλαδή της αξιοπιστίας, της οικονομικής επιφάνειας, της επαγγελματικής επάρκειας και της καλής φήμης. Κάθε χώρα έχει διαμορφώσει ένα νομοθετικό πλαίσιο, με βάση το οποίο εξετάζει το προδιαγεγραμμένο σύστημα υποθέσεων και στο βαθμό, που αυτές ικανοποιούνται, δίδεται η άδεια του οδικού μεταφορέα.

Στην Ελλάδα, το προϋπάρχον θεσμικό πλαίσιο σχετικά με την έκδοση αδειών είχε ως αποτέλεσμα μία σειρά αλυσιδωτών επιπτώσεων, που συνέβαλλαν σημαντικά στη διατήρηση πεπαλαιωμένων οχημάτων στην κυκλοφορία και τη σημαντική διείσδυση των μεταχειρισμένων οχημάτων στο σύνολο της αγοράς. Ειδικότερα, σύμφωνα πάντα με τη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE), η μέση ηλικία του στόλου βαρέων φορτηγών επιδεινώθηκε κατά τη δεκαετία 1980-90, με αποτέλεσμα από 11,5 έτη να βρεθεί στα 16,5 έτη στο τέλος της συγκεκριμένης περιόδου. Αυτή η αρνητική εξέλιξη, συνεχίστηκε και στη δεκαετία

του '90 φτάνοντας τα 17,1 έτη το 2000. Στο τέλος του 2005, η μέση ηλικία του στόλου ήταν 17,9 έτη. Ιδιαίτερα εντυπωσιακό είναι το γεγονός, ότι ποσοστό 40,4% του στόλου αποτελείται από οχήματα ηλικίας άνω των 20 ετών. Από την ηλικιακή κατανομή των βαρέων φορτηγών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, το έτος 2005 προκύπτει ότι από τον ελληνικό στόλο 9.973 φορτηγά έχουν ηλικία από 0-5 έτη, 53.891 φορτηγά έχουν ηλικία από 6-10 έτη, 36.028 φορτηγά έχουν ηλικία 11-15 έτη, 41.381 οχήματα έχουν ηλικία από 16-20 έτη και 95.942 οχήματα έχουν ηλικία άνω των 20 ετών. Ενδιαφέρον, επίσης, παρουσιάζει η σύγκριση της μέσης ηλικίας των φορτηγών στην Ελλάδα με άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: η σύγκριση επιβεβαιώνει την πολύ κακή επίδοση της Ελλάδας στον συγκεκριμένο τομέα, αφού οι επόμενες χώρες -Βέλγιο και Πορτογαλία- παρουσιάζουν μέσους όρους 11,2 έτη, δηλαδή καλύτερους κατά 6,7 έτη. Από τον συγκριτικό πίνακα, που αναφέρεται στην ηλικιακή κατανομή των φορτηγών αυτοκινήτων στην ΕΕ και την Ελλάδα, προκύπτει ότι ο μέσος όρος για την Ελλάδα είναι 17,9 έτη, για το Βέλγιο 11,2 έτη, για τη Δανία 7,4 έτη, για τη Βρετανία 6,7 έτη, για την Πορτογαλία 11,2 και για τη Φινλανδία 11,5 έτη.

Από τους πιο καθοριστικούς παράγοντες επιδείνωσης της μέσης ηλικίας των βαρέων φορτηγών - οχημάτων, είναι η στρέβλωση της αγοράς, λόγω της διακοπής έκδοσης αδειών δημόσιας χρήσης. «Η ιδιαίτερα μεγάλη ηλικία των βαρέων φορτηγών έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις τόσο στις περιβαλλοντικές συνθήκες της χώρας μας, αυξάνοντας έτσι το κοινωνικό κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, όσο και στην ορθή λειτουργία τους, αφού συνεπάγεται μειωμένη αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα», σημειώνεται στη μελέτη. Ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Την τελευταία δεκαετία η συμβολή του στην εκτέλεση του υπεραστικού μεταφορικού έργου ανέρχεται στα 98% του συνολικού. Επιπλέον εκτιμάται, ότι, μέσω του κλάδου αυτού, πραγματοποιείται: το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών. Σύμφωνα με τη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) η σταδιακή και πλήρης απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών οδηγεί σε:

- σημαντική υποχώρηση των κομίστρων (1,5%-2,5% ετησίως)

- υποχώρηση του γενικού δείκτη τιμών καταναλωτή κατά 0,2 έως 0,3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως.
- ενίσχυση του αριθμού των επιχειρήσεων στον κλάδο (1%-2% ετησίως).
- ενίσχυση της απασχόλησης (2% έως 4% ετησίως).
- Σημαντική ενίσχυση της παραγωγικότητας (1,5% έως 2,5% ετησίως)
- βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών
- εισαγωγή καινοτομιών και έμφαση στη νέα τεχνολογία
- υποχώρηση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων (2,5% - 4,5% ετησίως)
- υποχώρηση της μέσης ηλικίας του στόλου
- βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- σημαντική ενίσχυση της ανταγωνιστικής ικανότητας του εγχώριου κλάδου των μεταφορών
- υποχώρηση του κοινωνικού κόστους λόγω της κατάργησης των εμποδίων εισόδου και της επακόλουθης εξάλειψης της άτυπης υπεραξίας που είχε διαμορφωθεί για τις άδειες (έχει εκτιμηθεί ότι το κόστος ελέγχου της αγοράς ανέρχεται σε 0,5% του ΑΕΠ), και τέλος,
- το όφελος για την οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα της Γαλλίας, των ΗΠΑ και του Μεξικού, εκτιμάται μεταξύ 700 εκατ. ευρώ και 1,5 δισ. ευρώ.

7.3 Τι ίσχυε στην Ελλάδα

Αρχικά δεν υπήρχε νομοθετικό πλαίσιο για τη χορήγηση αδειών Φορτηγών Δημοσίας Χρήσης. Ο εκάστοτε Υπουργός με ατομικές του αποφάσεις ικανοποιούσε τα αιτήματα που του υποβάλλονταν και χορηγούσε νέες άδειες δημοσίας χρήσης, χωρίς προηγούμενο έλεγχο και μελέτη. Στη χώρα μας, με τον αναγκαστικό νόμο 183/67 επετράπη για πρώτη φορά η χορήγηση αδειών φορτηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων σε επαγγελματίες οδηγούς που είχαν προϋπηρεσία τριών χρόνων. Οι άδειες αυτές ήταν προσωπικές και αμεταβίβαστες, ενώ για τη χορήγηση τους κάθε οδηγός κατέβαλλε 30.000 δραχμές για τον πρώτο τόνο του μικτού βάρους του προς

κυκλοφορία φορτηγού αυτοκινήτου και 5.000 δραχμές για κάθε επόμενο τόνο (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 2).

Το 1971, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιούργησε η ανεξέλεγκτη χορήγηση αδειών κατά τα προηγούμενα έτη θεσπίστηκε το ν.δ 1060/71, με το οποίο προβλέφθηκε για πρώτη φορά αφενός η διακοπή της περαιτέρω χορήγησης νέων αδειών σε φυσικά πρόσωπα και αφετέρου η ίδρυση επιχειρήσεων εθνικών και διεθνών μεταφορών. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που δεν θα εντασσόταν σε εταιρείες προβλέφθηκε ο περιορισμός της δραστηριότητας τους σε νομαρχιακό επίπεδο. Το έτος 1971 κλείνει ουσιαστικά το επάγγελμα στη χώρα μας, όσον αφορά στον αριθμό αδειών (για τα φορτηγά δημοσίας χρήσης). Επιτρέπεται στο επόμενο διάστημα και μέχρι σήμερα η μεταβίβαση των αδειών, στο σύνολο ή εν μέρει (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 2).

Με βάση τα συναλλακτικά ήθη, έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, μία άυλη υπεραξία όσον αφορά τους κατόχους των αδειών δημοσίας χρήσης, γεγονός που αναγνωρίζει εμμέσως και η πολιτεία, καθώς επιβάλλει φορολογία κατά τη μεταβίβαση των αδειών αυτών. Το 1976 ψηφίστηκε ο νόμος 383/76, ο οποίος αποτελεί και το ισχύον νομοθετικό καθεστώς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι βασικές ρυθμίσεις του νόμου αυτού ήταν η αναγκαστική οργάνωση των μεταφορέων σε εταιρείες (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 2).

7.4 Τι προβλέπει ο νέος νόμος

Ο νέος νόμος που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές προβλέπει τα ακόλουθα :

α) Επιτρέπεται η σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας (Α.Ε.) ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με σκοπό την εκτέλεση διεθνών, εθνικών, νομαρχιακών και ειδικών μεταφορών, για μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες αυτές. Όπου δεν προβλέπεται ειδική ρύθμιση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κ.ν. 2190/1920(νόμος για τις ΑΕ) (ΦΕΚ 37 Α) και του ν. 3190/1955 (νόμος για τις ΕΠΕ)(ΦΕΚ91 Α'), αντιστοίχως.

β) Στο κεφάλαιο της εταιρίας συμπεριλαμβάνεται πλέον η άυλη υπεραξία των οικείων αδειών φορτηγών δημοσίας χρήσης. Δηλαδή τα χρήματα που έδωσε ένα ιδιοκτήτης άδειας δημοσίας χρήσης για την αγορά της άδειας θα μετατραπούν σε κεφάλαιο της νέας εταιρίας.

γ) Οι μετοχές των εταιρειών είναι ονομαστικές, μπορούν δε να μεταβιβασθούν σε φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 και του Κανονισμού 1071/2009.

δ) Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα. Εξαιρέση αποτελεί το κόμιστρο για τη μεταφορά καυσίμου.

ε) Μεταβατική περίοδος ορίζεται η χρονική περίοδος που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και λήγει στις 30 Ιουνίου 2013.

στ) Απαιτούμενα δικαιολογητικά για την άδεια: Με την αίτηση υποβάλλονται και τα παρακάτω δικαιολογητικά:

1. Καταστατικό σύστασης μεταφορικής εταιρείας με μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε..
2. Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα.
3. Πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας (Π.Ε.Ε.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001.
4. Δικαιολογητικά οικονομικής επιφάνειας σύμφωνα με το π.δ. 346/2001
5. Αντίγραφο Ποινικού Μητρώου των μετόχων ή των εταίρων.
6. Αντίγραφο συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους σύμφωνα με τον Κανονισμό 1071/2009.

7.5 Βασικές αρχές και άξονες του παρόντος νομοσχεδίου

Βασικοί στόχοι του παρόντος Νομοσχεδίου αποτελούν η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ο εξορθολογισμός, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας, καθώς και η απελευθέρωση του κομίστρου, στο πλαίσιο της Οδηγίας της ΕΕ1 96/26/ΕΚ. Βασική κατεύθυνση του Νομοσχεδίου αποτελεί παράλληλα, η ομαλή μετάβαση στο νέο πλαίσιο Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, με βάση τις συνθήκες και τη διάρθρωση του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας . (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 1).

Πρόκειται για μία βασική θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, που θα καταστήσει συμβατό το ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο άλλων χωρών της Ε.Ε. Με το παρόν νομοσχέδιο επιδιώκεται η αναδιοργάνωση του θεσμικού πλαισίου, με γνώμονα το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις εξελίξεις της αγοράς, προκειμένου οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές να καταστούν αφενός βιώσιμες και αφετέρου ανταγωνιστικές (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 1).

7.6 Οι βασικοί άξονες του παρόντος σχεδίου είναι οι εξής:

1. Η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων υπό το πρίσμα της αρχής της νομιμότητας
2. Η δημιουργία ενός νέου συγχρόνου συστήματος χορήγησης αδειών για οδικές μεταφορές στη χώρα μας,
3. Η απελευθέρωση του κομίστρου
4. Η ενίσχυση του ανταγωνισμού, η παροχή καλύτερων υπηρεσιών και οι χαμηλότερες τιμές για τον πολίτη
5. Η οργάνωση των οδικών μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρείες
6. Η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

7. Η ορθολογική διαχείριση της άυλης αξίας των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας δημοσίας χρήσης.
8. Η δημιουργία ταμείου για την υποστήριξη της Οδικής Ασφάλειας και για την προστασία του περιβάλλοντος
9. Η ενοποίηση της νομοθεσίας για τις διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 2).

7.7 Βασικές προβλέψεις του νομοσχεδίου και αλλαγές που επέρχονται

- Τηρούνται οι βασικές προβλέψεις της Οδηγίας, ήτοι υιοθετούνται τρεις ομάδες κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα: α) κριτήρια αξιοπιστίας β) κατάλληλη οικονομική επιφάνεια γ) προϋπόθεση επαγγελματικής επάρκειας.

- Το νομοσχέδιο λαμβάνει υπόψη τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς και τη διαδικασία μετάβασης που ακολούθησαν άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Το νομοσχέδιο υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς, όσον αφορά στις οικονομικές προϋποθέσεις. Για το λόγο αυτό, στο νομοσχέδιο, γίνεται πρόβλεψη τριετούς μεταβατικού σταδίου, προκειμένου να καταστεί δυνατόν στις υπάρχουσες επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα εκδίδονται νέες άδειες με βάση το ισχύον σύστημα αδειοδότησης που βασίζεται στην αδειοδότηση οχημάτων με βάση το τονάζ, καθώς και στην υπάρχουσα κατηγοριοποίηση αδειών (άδειες για διεθνείς μεταφορές, άδειες για εθνικές μεταφορές, άδειες για νομαρχιακές μεταφορές και άδειες για μεταφορά καυσίμων)

-Οργάνωση των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων σε Μεταφορικές Εταιρείες. Προβλέπεται η σύσταση δύο ειδών μεταφορικών εταιρειών, με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας ή της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης στις οποίες ανατίθεται αποκλειστικά η διενέργεια των εμπορευματικών μεταφορών.

-Δημιουργείται νέο σύστημα χορήγησης αδειών, το οποίο ισχύει αμέσως μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Το νέο σύστημα βασίζεται στις βασικές προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Διασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, υπό προϋποθέσεις που ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ο αριθμός των χορηγούμενων αδειών δημοσίας χρήσης, απελευθερώνεται και πλέον κάθε ενδιαφερόμενη μεταφορική εταιρεία θα δύναται να λάβει άδεια δημοσίας χρήσης. Οι άδειες δημοσίας χρήσης θα χορηγούνται με βάση την τήρηση τυπικών προϋποθέσεων, που προβλέπονται στον Κανονισμό 1071/ 2009. Για τις άδειες αυτές θα υπάρχει καταβολή ειδικής εισφοράς, η οποία μειώνεται στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους, ξεκινώντας από το 2011 και τελειώνοντας το 2013.

Μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου, δεν θα υπάρχει πλέον η ειδική εισφορά και με βάση το νέον σύστημα αδειοδότησης η άδεια θα χορηγείται σε οδικούς μεταφορείς. Παράλληλα θεσπίζονται συγκεκριμένοι όροι και προϋποθέσεις, τις οποίες θα πρέπει να πληροί η μεταφορική εταιρεία που επιθυμεί να λάβει άδεια, με βάση τις τέσσερις ομάδων κριτηρίων που θέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση, δηλαδή την οικονομική δυνατότητα, την άδεια επαγγέλματος, την ύπαρξη της κατάλληλης υποδομής και την καλή φήμη.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ενίσχυση του ανταγωνισμού προς όφελος των νεοεισερχόμενων εταιρειών και των καταναλωτών, καθώς και τα επαγγελματικά συμφέροντα των υφιστάμενων αδειούχων δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων.

- Οι υπάρχουσες άδειες θεωρούνται ως στοιχείο του μετοχικού κεφαλαίου των Εταιριών που θα δημιουργηθούν. Η αξία τους ως μετοχικού κεφαλαίου θα ισούται με το τέλος που θα καταβάλλεται για αντίστοιχη νέα άδεια (Αιτ. Έκθεση 2010, σελ 2-3)

7.8 Επιμέρους στοιχεία του Νομοσχεδίου

-Ορίζεται η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ

με την οποία διασφαλίζεται η αντιπροσωπευτικότητα και η αμερόληπτη χορήγηση αδειών στο πλαίσιο της αρχής της νομιμότητας και βάσει αντικειμενικού συστήματος κριτηρίων.

-Συνιστάται Εκτιμητική Επιτροπή, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες, δυνάμει του παρόντος νομοσχεδίου, μεταφορικές εταιρείες.

-Δημιουργία Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.»)

Προβλέπεται για πρώτη φορά η τήρηση σε ηλεκτρονική μορφή μητρώου, στο οποίο θα εγγράφονται τόσο οι συνιστώμενες με το άρθρο 3 του παρόντος μεταφορικές εταιρείες, όσο και οι υφιστάμενες ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες και οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η πλήρης καταγραφή των κυκλοφορούντων στη χώρα μας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά και όλων των εταιριών Οδικών Μεταφορέων, που θα δημιουργηθούν στην χώρα μας. Το μητρώο θα γίνει σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού 1071/2009

-Κατάργηση των κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μεταφορές – ελεύθερη διαμόρφωση τιμών

Καταργούνται καταρχήν τα κόμιστρα για τις πάσης φύσεως μεταφορές με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τα οποία προέβλεπε ο ν.383/76, και πλέον η διαμόρφωση της τιμής ανά μεταφερόμενο τόνο και χιλιόμετρο θα γίνεται ελεύθερα, με βάση τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και καταργούνται οι στρεβλώσεις που επέρχονταν με το διοικητικό καθορισμό τιμών.

Σε περίπτωση εξαιρετικών περιστάσεων και για την αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων στην εθνική οικονομία, και μόνον για τη μεταφορά καυσίμων, δίδεται η δυνατότητα με κοινή υπουργική απόφαση να καθορίζεται κόμιστρο για τις μεταφορές αυτές. Η ρύθμιση αυτή ισχύει μόνο για νησιωτικές περιοχές και ορεινές και μειονεκτικές περιοχές και βρίσκεται σε αντιστοιχία με το άρθρο 20 του ν.3054/2002 «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α'230).

-Δημιουργία Ειδικού Λογαριασμού

Προβλέπεται η δημιουργία ειδικού λογαριασμού, όπου κατατίθεται η καταβαλλόμενη δύναμη του άρθρου 4 του παρόντος νομοσχεδίου εισφορά και παράλληλα διασφαλίζεται η διάθεση της αποκλειστικά για τη δημιουργία υποδομών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και για την προστασία της οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος.

-Διατήρηση σε ισχύ των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Το παρόν νομοσχέδιο καθιερώνει μεταβατικό διάστημα τριών ετών,

Οι υφιστάμενες άδειες εξακολουθούν να ισχύουν με τους όρους έκδοσης τους για μία δεκαετία.

Μετά την παρέλευση της τριετίας οι κάτοχοι τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματα τους με άλλα νεώτερης τεχνολογίας, τα οποία θα είναι περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον.

Διαβούλευση με τους φορείς

Τα συμπεράσματα από τη δημόσια διαβούλευση λήφθηκαν υπόψη στην τελική διαμόρφωση του Ν/Σ. Με βάση τη δημόσια διαβούλευση μειώνεται το αρχικό τέλος ανά όχημα (Αιτ. Έκθεση, 2010, σελ. 4-5)

7.9 Ανάλυση του νομοσχεδίου κατά άρθρο

Αναλυτικά στα άρθρα του προτεινόμενου νομοσχεδίου σύμφωνα με την Αιτιατική Έκθεση του 2010 προβλέπονται τα εξής:

Με το άρθρο 1 περιγράφεται ο σκοπός του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, ο οποίος είναι να τεθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για την πρόσβαση στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα και αναφέρεται ότι το πεδίο εφαρμογής του καταλαμβάνει όλα τα είδη των εμπορευματικών μεταφορών που διενεργούνται στην χώρα μας.

Τονίζεται η σημασία των εμπορευματικών μεταφορών για την εθνική οικονομία, καθώς και για την κοινωνική ζωή των πολιτών και αναλύονται οι αρχές της

πολιτικής στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες εφαρμόζονται χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα, για όλους τους μεταφορείς.

Στο άρθρο 2 διαλαμβάνονται όλοι οι ορισμοί που είναι αναγκαίοι για την εφαρμογή των διατάξεων του προτεινόμενου νομοσχεδίου. Συγκεκριμένα δίδονται οι ορισμοί για :

Φορηγό Δημόσιας Χρήσης (ΦΔΧ)', 'Άδεια Οδικών Μεταφορών', 'Μεταβατική περίοδο', «Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές», «Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές», «Ειδικές μεταφορές καυσίμων», «Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές».

Στο άρθρο αυτό ορίζεται η *Μεταβατική Περίοδος για τρία έτη, μέχρι την 30-6-2013*, μέχρι το πέρας της οποίας έχουν ισχύ οι προαναφερθείσες κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών. Ειδικότερα καθορίζεται ότι Διεθνείς Εμπορευματικές Μεταφορές διενεργούνται με ΦΔΧ μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων, ενώ οι Νομαρχιακές με ΦΔΧ ανώτατου μικτού βάρους μέχρι 10 τόνων.

Με την παράγραφο 9 του άρθρου 2 προβλέπεται ότι το μεταφορικό έργο ανατίθεται κατ' αποκλειστικότητα στις υφιστάμενες μεταφορικές επιχειρήσεις, καθώς και στις νέες εταιρείες που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου. Με τον τρόπο αυτό κατοχυρώνονται τόσο οι υπάρχουσες μεταφορικές επιχειρήσεις όσο και οι νέες που θα συσταθούν.

Με την παράγραφο 9 καθορίζεται ποιες εταιρίες διαλαμβάνονται ως μεταφορικές εταιρίες, ορίζεται τι νοείται ως οδικός μεταφορέας (παραγρ. 10) και με την παραγρ. 11 καθορίζεται ποιος μπορεί να διενεργεί εμπορευματικές μεταφορές

Στο άρθρο 3 προσδιορίζονται η νομική μορφή των μεταφορικών εταιρειών, οι τρόποι σύστασης αυτών είτε με εισφορά της κυριότητας των φορητών οχημάτων δημόσιας χρήσης είτε με μίσθωση αυτών, ή και με συνδυασμό αυτών των δύο, είτε με ίδρυση επιχείρησης, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 1, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο ΠΔ 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.

Επίσης τίθενται θέματα σχετικά με την καταβολή του εταιρικού κεφαλαίου και την εκτίμηση της αξίας των εισφερόμενων παγίων, φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης καθώς και της προστατευόμενης ως στοιχείο του δικαιώματος στην περιουσία άυλης υπεραξίας των αδειών ΦΔΧ από ειδική επιτροπή που συνιστάται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 του παρόντος νομοσχεδίου.

Ειδικώς δε για την περίπτωση της σύστασης εταιρειών με μίσθωση των φορτηγών οχημάτων προβλέπεται ότι οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες εκμισθωτές υποχρεούνται να τα διαθέτουν στην εταιρεία είτε έναντι μισθώματος άνευ οδηγού είτε με οδηγό έναντι καθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης.

Τέλος στην παράγραφο 4 ρυθμίζονται ζητήματα απαλλαγής των μεταφορικών εταιρειών από φόρους ή τέλη υπέρ του δημοσίου ή τρίτων, ενώ με την παράγραφο 6 προβλέπεται η ένταξη των εν λόγω εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου.

Με το άρθρο 4 καθορίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης αδειών κυκλοφορίας νέων φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης, οι οποίες βασίζονται στις προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (οδηγία 96/26/2000 και κανονισμός 1071/2009 (παραγρ.1), καθώς και το ποσό της ειδικής εισφοράς που καταβάλλεται ανάλογα με την κατηγορία της άδειας, την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος.

Με την παράγραφο 3 καθορίζεται ο τρόπος ετήσιας απομείωσης –σε τρία προβλεπόμενα στάδια- της ειδικής εισφοράς, μέχρις του μηδενισμού της.

Επιπλέον προβλέπεται ότι μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, οι άδειες κυκλοφορίας χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενέστερων οδηγιών που καθορίζει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης στο ίδιο άρθρο ορίζεται ότι το καταβαλλόμενο ποσό για την απόκτηση της άδειας ΦΔΧ αυτοκινήτου θα θεωρείται έξοδο για τη μεταφορική εταιρεία και θα εκπίπτει του εισοδήματος, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Στο άρθρο 5 ρυθμίζεται η διαδικασία για την έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Παράλληλα ορίζεται ως αρμόδιο όργανο για την έκδοση των αδειών η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας διάταξης.

Στην παράγραφο 4 ορίζεται ότι μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου

Επιπλέον καθορίζεται εισφορά για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών, η οποία θα πρέπει να μην ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και θα πρέπει να επιβάλλεται με αντικειμενικά κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του αιτούντος.

Με το άρθρο 6 καθορίζεται ως Δημόσιος Φορέας Χορήγησης Αδειών η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, παρουσιάζονται οι αρμοδιότητες που της ανατίθενται στα πλαίσια του παρόντος νόμου.

Στο άρθρο 7 προβλέπεται η σύσταση ειδικής Εκτιμητικής Επιτροπής για την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις μεταφορικές εταιρείες που συνιστώνται δυνάμει του παρόντος νομοσχεδίου, κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του ν.2190/1920, και προσδιορίζονται οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά την εν λόγω αποτίμηση.

Το άρθρο 8 ρυθμίζει την τύχη των εισφερθέντων φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης σε περίπτωση διάλυσης των μεταφορικών εταιρειών.

Ειδικότερα προβλέπεται ότι σε περίπτωση διάλυσης των συνιστώμενων μεταφορικών εταιρειών πριν την παρέλευση ενός έτους από τη χορήγηση των αδειών τα εισφερθέντα Φ.Δ.Χ. που ανήκουν σ' αυτές κατά κυριότητα μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στους μετόχους ή εταίρους τους κατά το ποσοστό ενός εκάστου στη διαλυθείσα εταιρεία, χωρίς να καταβάλλεται το κατά περίπτωση προβλεπόμενο ποσό του άρθρου 10 παράγραφος 1 του παρόντος νόμου.

Στην περίπτωση που δεν έχει παρέλθει ένα έτος από τη χορήγηση των αδειών τα Φ.Δ.Χ. μεταβιβάζονται μεν αυτοδικαίως στους ιδιοκτήτες σύμφωνα με το εδάφιο α' του παρόντος άρθρου, αλλά αυτοί δεν μπορούν κατά τον απομείναντα χρόνο να τα μεταβιβάσουν περαιτέρω σύμφωνα με το άρθρο 4 του παρόντος νομοσχεδίου.

Με το άρθρο 9 προβλέπεται η δημιουργία, σε ηλεκτρονική μορφή, εθνικού μητρώου των μεταφορικών εταιρειών που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος, που βασίζονται στο άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009 και απαριθμούνται τα στοιχεία που θα περιέχονται σ' αυτό.

Επιπλέον με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τρόπος εγγραφής των υφιστάμενων μεταφορικών εταιρειών και οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων.

Στο άρθρο 10 ρυθμίζονται οι όροι μεταβίβασης των φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης κάθε κατηγορίας και προβλέπεται ότι:

α) Για Φ.Δ.Χ. που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια και το αυτοκίνητο σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

β) Για Φ.Δ.Χ. που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια και το αυτοκίνητο σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

Με το άρθρο 11 ορίζεται ότι τα κόμιστρα για τις διενεργούμενες με φορτηγά δημόσιας χρήσης μεταφορές καταργούνται και οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα μετά από συμφωνία του φορτωτή και του μεταφορέα.

Κατ' εξαίρεση, που αφορά σε νησιά και απομονωμένες ορεινές περιοχές, στις περιπτώσεις μεταφοράς πετρελαιοειδών, το κόμιστρο δύναται να καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στο άρθρο 12 ορίζεται ότι η εισφορά που καταβάλλεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 του παρόντος νομοσχεδίου αποτελεί δημόσιο έσοδο, το οποίο κατατίθεται σε ειδικό κωδικό που καθορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών και διατίθεται αποκλειστικά για έργα υποδομής για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

Ενώ η παράγραφος 2 προβλέπει ότι τα κριτήρια διάθεσης των ποσών της εν λόγω εισφοράς, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζεται με κοινή

υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Με το άρθρο 13 καθιερώνεται ειδική υποχρέωση των μεταφορικών εταιρειών να εξασφαλίζουν την αποκατάσταση κάθε ζημίας του φορτωτή για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας και προβλέπονται αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της μεταφορικής εταιρείας.

Στο άρθρο 14 διαλαμβάνονται τελικές και μεταβατικές ρυθμίσεις σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νομοσχεδίου, καθώς και για τις υφιστάμενες μεταφορικές επιχειρήσεις.

Ειδικότερα, προβλέπεται ότι οι υφιστάμενες άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής. Εντός δέκα (10) ετών από την λήξη της μεταβατικής περιόδου του παρόντος νόμου, όλες οι άδειες ΦΔΧ πρέπει να μετατραπούν σε Άδειες Οδικών Μεταφορών. Μετά την παρέλευση πέντε ετών (5) από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, και σε περίπτωση μεταβίβασης τους, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεώτερης τεχνολογίας που εμπίπτουν τουλάχιστον στην κατηγορία εκπομπών EURO IV.

Στην παράγραφο 2 ορίζονται οι νέες κατηγορίες Οδικών Μεταφορών, που θα ισχύουν μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου: Κατηγορία Διεθνών Μεταφορών, με οχήματα μικτού βάρους 3,5 τόνων και άνω και Κατηγορία Εθνικών Μεταφορών. Κάθε άλλη κατηγοριοποίηση μετά από αυτήν την ημερομηνία παύει να ισχύει.

Ενώ ορίζεται ρητώς ότι οι μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου δεν τίγονται ως προς την οργάνωση και λειτουργία τους από τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Τέλος, στο παρόν άρθρο αναγράφονται συγκεκριμένα οι εξουσιοδοτικές διατάξεις για έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων και Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων, που αφορούν στον παρόντα νόμο

Το άρθρο 15 ορίζει ότι από την ισχύ του παρόντος νομοσχεδίου καταργούνται όλες οι διατάξεις του ν.383/76, όπως αυτός ισχύει, εκτός εκείνων που δεν ρυθμίζονται από αυτό, καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Τέλος, στο **άρθρο 16** προβλέπεται η έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικός χρόνος έναρξης στις κατ'ιδίαν διατάξεις του.

7.10 Συμπέρασμα

Η απελευθέρωση των επαγγελματιών και ειδικότερα των οδικών μεταφορών τόσο στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο όσο και στη Ελλάδα δημιουργούν ένα δυναμικό περιβάλλον μέσα στο οποίο καλούνται να λειτουργήσουν όλοι οι επαγγελματίες ανεξαρτήτως των προβλημάτων και των αντιφάσεων που πιθανώς να έχει προκαλέσει το νέο αυτό καθεστώς.

Στην Ελλάδα το προϋπάρχον θεσμικό πλαίσιο έκδοσης αδειών συνέβαλε ουσιαστικά στην αύξηση των πεπαλαιωμένων οχημάτων. Αυτό γίνεται σαφές αν αναλογιστεί κανείς την παρελθούσα κατάσταση κατά την οποία κάθε φορά που ο επαγγελματίας προέβαινε στην αγορά μιας νέας άδειας όφειλε να πληρώσει ένα πολύ υψηλό αντίτιμο (άυλη υπεραξία). Τα χρήματα αυτά τα οποία δέσμευε για την αγορά αυτή, τα στερούσε από άλλες εξίσου σημαντικές ανάγκες της επιχείρησης του όπως ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση εξοπλισμού. Ένας άλλος εξίσου καθοριστικός παράγοντας που συνετέλεσε στην επιδείνωση της μέσης ηλικίας των οχημάτων ήταν η διακοπή έκδοσης αδειών δημοσίας χρήσης.

Βασικοί στόχοι του νέου αυτού νομοσχεδίου είναι η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα, ο εκσυγχρονισμός, ο εξορθολογισμός, η ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών και η απελευθέρωση του κομίστρου. Γίνεται μια προσπάθεια, το ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών να γίνει συμβατό με το αντίστοιχο άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος είναι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στη χώρα μας να καταστούν βιώσιμες και ανταγωνιστικές.

Συμπερασματικά:

- Ο συνολικός στόλος των φορτηγών δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης παρουσιάζει μια αυξητική τάση.
- Για το επόμενο χρονικό διάστημα δεν προβλέπεται αύξηση του μεταφορικού έργου.
- Προς το παρόν δεν υπάρχουν στον κλάδο οι υποδομές που θα οδηγούσαν στην ολοκλήρωση των μεταφορών στο σύνολο τους και στην ανάπτυξη της χώρας σε διαμετακομιστικό κέντρο.
- Αθροιστικά τα φορτηγά δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης εξυπηρετούν περίπου το 98% του συνόλου της εσωτερικής αγοράς (Αιτ. έκθεση, 2010, σελ 3).

Συμπερασματικά αυτό που κυρίως έχει σημασία είναι η αναδιάρθρωση και ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας και των υποδομών του κλάδου των οδικών μεταφορών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Προφυλλίδης Β., Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ:

1. <http://www.eklogika.gr/nomosxedia/sxedianomou/snmetafores>
2. http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/O-EMPOMET-PRAK_XPress_Hamster_temp.qxp.pdf
3. Αιτ. Έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί «Οικονομικών», «Προστασίας του Πολίτη», «Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: [http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950-](http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950-4efcb950-)
4. <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/o-empomet-eis.pdf>
5. http://www.hft.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=77:2011-01-20-19-17-22&catid=34:2011-01-20-20-03-08&Itemid=50
6. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/366632>
7. <http://www.nextdeal.gr>
8. <http://www.nextdeal.gr/%CE%95%CE%B9%CE%B4%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%99%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE>
9. <http://www.ofae.gr/News.aspx?iid=231&page=1>
10. <http://siamakis-lawyers.gr/%CF%84%CE%B7%CE%BD-%B1%>
11. <http://www.steea.gr/articleinfo.aspx?guid=983f6e08-e7f9-4393-a208-cc765f44ae14>
12. <http://www.yme.gr/getfile.php?id=3064>
13. <http://webcache.googleusercontent.com/search>

Κεφάλαιο 8ο

Νέες Τεχνολογίες

8.1 Μεταφορές και νέες τεχνολογίες

Ο οξύς ανταγωνισμός στην αγορά των μεταφορών υποχρεώνει τις επιχειρήσεις μεταφορών να παρακολουθούν από κοντά τις τεχνολογικές εξελίξεις του τομέα τους. Με το επίπεδο τεχνολογίας σχετίζεται άμεσα τόσο η ποιότητα της προσφερόμενης υπηρεσίας όσο και το κόστος. Έτσι η αξιοποίηση τεχνολογικών καινοτομιών οδηγεί κατά κανόνα σε αύξηση της προσφοράς, όπως συνέβη στην περίπτωση εισαγωγής νέων αεροσκαφών, νέων αμαξοστοιχιών ποιότητας κ.λπ. Ωστόσο θα πρέπει να επισημανθεί ότι η γρήγορη εξέλιξη της τεχνολογίας οδηγεί σε σύντομη σχετικά απαξίωση των νέων τεχνολογιών (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 59).

Η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών έχει ως κύριους στόχους:

- τη μείωση των χρόνων διαδρομής,
- τη βελτίωση της ποιότητας υπηρεσίας,
- τη μείωση του κόστους,
- την αύξηση της ασφάλειας.

Ειδικότερα η πληροφόρηση, η προμήθεια εισιτηρίου μέσω του διαδικτύου (πρακτική που εφαρμόζουν κυρίως οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους), ο προσδιορισμός της θέσης και της ταχύτητας ενός μέσου μεταφοράς με τη χρησιμοποίηση δορυφορικών συστημάτων και ειδικότερα της τεχνολογίας GPS (Geographical Positioning System) άλλαξαν άρδην την τελευταία δεκαετία τα συστήματα πληροφόρησης, διανομής προϊόντος και παρακολούθησης στόλου οχημάτων (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 59).

8.2 Η λογιστική διαχείριση του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών (logistics)

Ο ρόλος των επιχειρήσεων εμπορευματικών μεταφορών περιοριζόταν μέχρι πρόσφατα μόνο στη μεταφορά αγαθών. Ωστόσο η δυναμική των σύγχρονων συναλλαγών έχει διευρύνει την αποστολή της μεταφορικής διαδικασίας. Δεν είναι πλέον αρκετή η ασφαλής και ταχεία μεταφορά, θα πρέπει να πραγματοποιείται με το ελάχιστο κόστος εξασφαλίζοντας μια ορισμένη ποσότητα αγαθών στη θέση και τη στιγμή όπου υφίσταται η ζήτηση. Προς την κατεύθυνση αυτή συνέβαλε σημαντικά τα τελευταία χρόνια η *λογιστική διαχείριση (logistics)* του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών, η οποία νοείται ως το σύνολο των ενεργειών που περιλαμβάνουν την έγκαιρη πληροφόρηση για την ανάγκη μεταφοράς ενός αγαθού σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο, την ασφαλή και ταχεία μεταφορά, την πιθανή αποθήκευσή του, και την τελική παράδοση στον πελάτη. Γίνεται λοιπόν σαφές ότι υπό το πρίσμα αυτό η μεταφορική διαδικασία έχει πολύ ευρύτερη έννοια. Άλλωστε οι απλές μεταφορικές υπηρεσίες δεν μπορούν πλέον να ανταποκριθούν στις πραγματικές ανάγκες της παραγωγικής διαδικασίας, οι οποίες συνοψίζονται στις παρακάτω διαπιστώσεις (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 98):

- η ζήτηση και η παραγωγή ενός αγαθού δεν υφίστανται στην ίδια θέση όπου προκύπτει η ανάγκη μεταφοράς του συγκεκριμένου αγαθού,
- η ζήτηση και η παραγωγή δεν έχουν τους ίδιους ρυθμούς. Ενώ η ζήτηση χαρακτηρίζεται από κανονικότητα, αλλά συχνά και έντονη εποχικότητα, η παραγωγή για λόγους ελαχιστοποίησης του κόστους γίνεται σε μεγάλες ενότητες. Προκύπτει έτσι η ανάγκη αποθήκευσης του αγαθού,
- μεταξύ των διαδοχικών ενεργειών και πριν την παράδοση του αγαθού στον τελικό παραλήπτη, είναι απαραίτητη η συνεχής και συστηματική διαχείριση του, και ο βέλτιστος συντονισμός των διαδοχικών ενεργειών μεταξύ προσφοράς και ζήτησης τα οποία απαιτούν την ύπαρξη ολοκληρωμένου δικτύου διακίνησης των πληροφοριών.

Ιδωμένη υπό το πρίσμα της λογιστικής διαχείρισης, η οποιαδήποτε μορφής μεταφορά (άλλη περισσότερο, άλλη λιγότερο) εμφανίζει ορισμένες αδυναμίες τις οποίες και πρέπει να θεραπεύσει, ώστε να καταστεί πιο ανταγωνιστική στην αγορά των μεταφορών (Προφυλλίδης 2008, σελ 99) . Έτσι:

- μια βασική αδυναμία της μεταφοράς είναι οι νεκροί χρόνοι που προκύπτουν ως αναμονή για την εκδήλωση της ζήτησης και την πλήρωση του οχήματος καθώς και το γεγονός ότι συχνά τα οχήματα μετά από την πραγματοποίηση μίας μεταφοράς επιστρέφουν κενά.
- Σε περιόδους έντονης ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών διαπιστώνεται ανεπάρκεια οχημάτων. Αντίθετα στις νεκρές περιόδους υπάρχουν πλεονάζοντα και μη χρησιμοποιούμενα οχήματα,
- Σπάνια υπάρχουν επαρκείς χώροι αποθήκευσης που να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες προδιαγραφές,
- Δεν υπάρχει ταχεία μετάδοση πληροφοριών μεταξύ της ανάγκης για μεταφορά – προσφορά τιμής – πραγματοποίηση της μεταφοράς – παράδοση του προϊόντος (Προφυλλίδης 2008, σελ 99) .

Οι περισσότερες από τις παραπάνω αδυναμίες μπορούν να αμβλυνθούν σημαντικά υιοθετώντας τις τεχνικές της λογιστικής διαχείρισης. Έτσι:

- η μείωση των νεκρών χρόνων και των κενών επιστρεφόντων οχημάτων είναι κυρίως ζήτημα σωστού *προγραμματισμού* και *προσαρμογής* της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών προς τη ζήτηση και όχι το αντίστροφο, η ανεπάρκεια οχημάτων κατά τις περιόδους αιχμής μπορεί να αντιμετωπισθεί πραγματοποιώντας ορισμένες από τις μεταφορές της περιόδου αυτής εκτός αιχμής, η δημιουργία εγκαταστάσεων αποθήκευσης αποτελεί πλέον ανάγκη επιτακτική για τις επιχειρήσεις μεταφορών, τέλος η ακαμψία στην ταχεία μετάδοση των πληροφοριών και την ταχεία λήψη αποφάσεων μπορεί να μειωθεί με οργανωτικές παρεμβάσεις χρησιμοποιώντας συνήθεις πλέον σήμερα εφαρμογές της πληροφορικής και τηλεματικής και αξιοποιώντας το διαδίκτυο (Προφυλλίδης 2008, σελ. 99).

8.3 Εφαρμογές τηλεματικής

Οι εφαρμογές τηλεματικής χρησιμοποιούνται τελευταία όλο και πιο συχνά από επιχειρήσεις μεταφορών. Στόχος των επιχειρήσεων είναι η καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών τους που θα προκύψει από τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών με τη χρήση των εφαρμογών τηλεματικής. Ο ανταγωνισμός και οι σύγχρονες αυξημένες ανάγκες των μεταφορικών επιχειρήσεων κάνουν τη χρήση των συστημάτων πληροφορικής επιτακτική ανάγκη. Δίνουν τη δυνατότητα στην επιχείρηση να διατηρεί συνεχή επικοινωνία με τον οδηγό του οχήματος και τη δυνατότητα να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή που βρίσκεται το όχημα, την κατάσταση του εμπορεύματος και το χρόνο παράδοσής του. Οι κατηγορίες των εφαρμογών τηλεματικής είναι οι ακόλουθες:

- Συστήματα προσδιορισμού θέσης,
- Συστήματα για αμφίδρομη επικοινωνία εταιρείας και οχήματος,
- Συστήματα πλοήγησης,
- Συστήματα ασφάλειας οχήματος και φορτίου,
- Συστήματα οδικής ασφάλειας.

8.3.1 Συστήματα προσδιορισμού θέσης

Τα συστήματα προσδιορισμού θέσης διακρίνονται σε δυο κατηγορίες:

1. Σύστημα παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης (GPS),
2. Σύστημα Galileo.

Το σύστημα παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης – Global Positioning System (GPS) δημιουργήθηκε από το υπουργείο άμυνας των Η.Π.Α. για στρατιωτικούς σκοπούς. Πολύ σύντομα όμως χρησιμοποιήθηκε και από άλλους επιστημονικούς κλάδους και από τον κλάδο των μεταφορών. Το σύστημα παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης GPS αποτελείται από είκοσι τέσσερις δορυφόρους που βρίσκονται σε μη γεωσύγχρονες τροχιές σε απόσταση περίπου 20.200 χιλιόμετρα πάνω από την επιφάνεια της γης. Οι δορυφόροι αυτοί πραγματοποιούν μια φορά κάθε δώδεκα ώρες μια πλήρη τροχιά γύρω από τη γη και μεταδίδουν σήματα καθοδήγησης και προσδιορισμού. Η κεραία

του συστήματος παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης GPS που είναι και ο δέκτης, ανακτά τα σήματα καθοδήγησης και τα δορυφορικά δεδομένα από το δορυφόρο. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο και να καθοριστεί η τρέχουσα θέση απαιτείται σήμα από τουλάχιστον τέσσερις δορυφόρους. Η θέση και η ταχύτητα ενός οχήματος μπορούν να καθοριστούν με μεγάλη ακρίβεια όταν εφαρμοστούν στους γεωφυσικούς χάρτες, το γεωγραφικό μήκος και πλάτος του οχήματος καθώς και το ύψος και η ταχύτητα.

Το σύστημα Galileo είναι το αντίστοιχο Global Positioning System (GPS) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι υπηρεσίες του συστήματος Galileo είναι πιο βελτιωμένες και καλύπτουν μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειας της γης. Στο σύστημα αυτό έχουν πρόσβαση και κυβερνητικές υπηρεσίες προκειμένου να καλύψουν περιστατικά έκτακτης ανάγκης. Το σύστημα Galileo έχει μεγαλύτερη αξιοπιστία και καλύπτει περίπου το 95% της επιφάνειας της γης. Αποτελείται από 30 δορυφόρους εκ των οποίων οι είκοσι επτά (27) είναι σε πλήρη λειτουργία και οι τρεις (3) είναι εφεδρικοί. Έχουν τοποθετηθεί σε ύψος 24.000 περίπου χιλιομέτρων από την επιφάνεια της γης και εκτελούν κυκλικές τροχιές.

8.3.2 Σύστημα για αμφίδρομη επικοινωνία

Η επικοινωνία μεταξύ του οχήματος που μεταφέρει το φορτίο και του κέντρου ελέγχου της μεταφορικής εταιρείας είναι απαραίτητη. Προκειμένου να διεξαχθεί η επικοινωνία αυτή οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν τα ραδιοκύματα.. Μέχρι πρότινος τα ραδιοκύματα μετέφεραν μόνο ήχο, σήμερα μεταφέρουν και πληροφορίες. Το πιο ευρέως διαδεδομένο μέσο επικοινωνίας για τους οδηγούς σε απόσταση μικρής εμβέλειας είναι οι ράδιο-ασύρματοι. Ένα ιδιαίτερα σημαντικό μειονέκτημα της επικοινωνίας αυτής είναι η δυνατότητα που έχει οποιοσδήποτε να ακούει τις συνομιλίες αν συγχρονιστεί στην κατάλληλη ραδιοσυχνότητα. Το μειονέκτημα αυτό μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη μεταφορά εμπορευμάτων υψηλής αξίας.

8.3.3 Συστήματα πλοήγησης

Τα δορυφορικά συστήματα πλοήγησης αποτελούνται κατά κύριο λόγο από ένα χειριστήριο, μια οθόνη υγρών κρυστάλλων και ένα μικροϋπολογιστή. Οι συσκευές αυτές διαθέτουν μια βάση δεδομένων ψηφιακών χαρτών και το κατάλληλο λογισμικό. Με τη χρήση της βάσης δεδομένων παρουσιάζεται στην οθόνη η θέση του οχήματος καθώς και διάφορες άλλες πληροφορίες. Ένα παράδειγμα συστήματος πλοήγησης είναι η συσκευή PC Pro 5400. Η συσκευή αυτή παρέχει ένα σύστημα πλοήγησης καθώς επίσης και δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο, από όπου μπορεί ο χρήστης να ενημερώνεται σχετικά με την κυκλοφορία στους δρόμους ή για πιθανές αλλαγές στο ημερήσιο πρόγραμμα.

Σχήμα 1: Σύστημα PC Pro 5400



Πηγή: Siemens VDO, Automotive supplier of electronics and mechatronics, www.siemensvdo.com

8.3.4 Συστήματα ασφαλείας οχήματος και φορτίου

Σε περίπτωση κλοπής ενός οχήματος τα περισσότερα συστήματα ασφαλείας χρησιμοποιούν την τεχνολογία του συστήματος παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης GPS ώστε να εντοπίσουν το όχημα. Τα συστήματα παγκόσμιου προσδιορισμού θέσης GPS διαφέρουν από τα κλασικά συστήματα σε δύο σημεία. Πρώτον, χρησιμοποιούν αυτόνομη τροφοδοσία ρεύματος και δεύτερον τοποθετούνται σε μη εμφανή σημεία. Τα συστήματα αυτά έχουν τη δυνατότητα να εντοπίζουν την

εκκίνηση του οχήματος από μη εξουσιοδοτημένο χρήστη, γεγονός που συμβαίνει με τη χρήση ειδικού κωδικού εκκίνησης.

Σχήμα 2: Σύστημα παρακολούθησης φορτίου (εμπορευματοκιβώτια)



Πηγή: Fleet Management Solutions, www.fmsgps.com

8.3.5 Σύστημα οδικής ασφάλειας

Ένα σύστημα το οποίο σχεδιάστηκε στις Η.Π.Α είναι το Highway Rail Intersection (HRI). Με το σύστημα αυτό αντιμετωπίζεται το πρόβλημα που παρουσιάζεται στις διαβάσεις των τρένων. Το σύστημα αυτό έχει τη δυνατότητα να ενημερώνει για τη διέλευση της αμαξοστοιχίας και τον οδηγό του οχήματος αλλά και τον χειριστή της αμαξοστοιχίας, ο οποίος την επιβραδύνει ώστε να μπορεί να την ακινητοποιήσει σε περίπτωση διέλευσης οχήματος.

Το VIRTUS είναι ένα άλλο σύστημα το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως σε περίπτωση ομίχλης, δυνατής βροχής ή νυχτερινής οδήγησης και βελτιώνει το οπτικό πεδίο του οδηγού με τη χρήση μιας κάμερας υπερύθρων και ενός προβολέα. Η υπέρυθρη κάμερα και ο προβολέας στέλνουν εικόνες στον υπολογιστή και μετά από επεξεργασία προβάλλεται η εικόνα είτε στο μπροστινό τζάμι είτε σε κάποια οθόνη.

8.4 Συμπέρασμα

Αναμφίβολα η χρήση της τεχνολογίας στον κλάδο των μεταφορών αλλά και γενικότερα σε κάθε κλάδο έχει επιφέρει μεγάλη πρόοδο. Μία μεταφορική επιχείρηση σήμερα μπορεί να γνωρίζει με απόλυτη ακρίβεια που βρίσκεται ο στόλος των οχημάτων και τα φορτία της ανά πάσα στιγμή. Παρέχουν τη δυνατότητα αυτόεκμάθησης του προσωπικού, ασφάλεια στην πρόσβαση δεδομένων, συνεχή διαθεσιμότητα δεδομένων, αμφίδρομη επικοινωνία καθώς επίσης και τυποποιημένες μορφές αποθήκευσης δεδομένων.

Γενικότερα οι νέες τεχνολογίες βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα και τη λειτουργικότητα της επιχείρησης. Συντελούν στην απλοποίηση των εργασιών, στην καλύτερη χρήση των συστημάτων μεταφοράς, αυξάνουν την ταχύτητα πραγματοποίησης των μεταφορών λόγω των άμεσων και αυξημένων πληροφοριών, μειώνουν τα σφάλματα λόγω αυτοματοποίησης και μειώνουν τα περιττά ταξίδια και τις μεταφορές χωρίς φορτίο.

Βέβαια προκειμένου μια επιχείρηση να αξιοποιήσει τις νέες τεχνολογίες θα πρέπει να επενδύσει σημαντικά κεφάλαια για την αγορά τους. Λόγω της μειωμένης δραστηριότητας, η οποία είναι αποτέλεσμα της ευρύτερης οικονομικής κρίσης την οποία αντιμετωπίζει η χώρα μας αλλά και κατ' επέκταση ολόκληρη η Ευρώπη, οι μεταφορικές επιχειρήσεις περικόπτουν συνεχώς κεφάλαια από διάφορους τομείς των δραστηριοτήτων τους, προσπαθώντας να μειώσουν τα κόστη τους και κατά συνέπεια περικόπτουν και από τις επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ:

1. Γιαννής Γ. & Γκόλιας Ι, *Καθοριστικοί παράγοντες συναρμογής των πληροφοριακών συστημάτων με τα συστήματα μεταφορών*, Πρακτικά 13^{ου} Εθνικού Συνεδρίου Ελληνικής Εταιρείας Επιχειρησιακών Ερευνών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 30 Νοεμβρίου-1,2 Δεκεμβρίου 2000, σελίδα 12
2. Κυρίτσης Χ. & Μπουχουράς Ε., *Διερεύνηση δυνατοτήτων εφαρμογής τηλεματικής στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές*, Διπλωματική Εργασία, Επιβλέπων: Μπάσμπας Σ., Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων, Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Νοέμβριος 2004
3. Προφυλλίδης Β., *Οικονομική των μεταφορών*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ:

1. Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, www.europa.eu.int
2. Barco Enterprise, www.barco.com
3. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-07-1550_el.htm
4. <http://www.athenspress.gr/2011/09/%CE%BD%CE%B5%CE%B5%CF%83-%CF%84%CE%B5%CF%87%CE%BD%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B5%CF%>
5. <http://www.desm-os.gr/2011-06-12-21-45-22>
6. <http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/6852/1/Kambitsis.pdf>
7. Fleet Management Solutions, www.fmsgps.com
8. <http://www.espa.gr/el/Pages/Proclamationsfs.aspx?item=1933>
9. <http://www.et-online.gr/default.asp?pid=11&la=1&arc=2&art=47&nwID=8>

10. Nexiq Technologies, www.nexiq.com
11. <http://www.peed.gr/default.aspx?tab=page&ContentID=533>
12. <http://pgtransport.civil.auth.gr/ayfantopoulou>
13. <http://el.scribd.com/doc/48796465/%CE%9F%CE%B9-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%80%CF%84%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%8>
14. <http://www.startupgreece.gov.gr/el/content/4%CE%BF-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CF%8C>
15. Siemens VDO, Automotive supplier of electronics and mechatronics,
16. www.siemensvdo.com
17. Tschangho John Kim, Ph.D., *GIS/GPS in transportation*,
www.urban.uiuc.edu/

Κεφάλαιο 9^ο

Ο κλάδος στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης

9.1 Εθνικό και κοινοτικό δίκαιο

Η συμμετοχή της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθιστά υποχρεωτική τη μεταφορά του κοινοτικού δικαίου στο εθνικό μας δίκαιο. Έτσι τόσο το πρωτογενές όσο και το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο θα πρέπει να μελετηθούν σε βάθος κατά το σχεδιασμό και την οργάνωση των εθνικών μας μεταφορών (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 3).

9.2 Στόχοι της κοινής Μεταφορικής Πολιτικής

Οι βασικοί στόχοι της κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών καθορίστηκαν στη Συνθήκη της Ρώμης (1957) και συνοψίζονται στους εξής:

- Την εφαρμογή κοινών κανόνων στις μεταφορές, οι οποίοι θα ισχύουν για όλα τα κράτη μέλη,
- Την άρση της πολιτικής της διάκρισης των τιμών,
- Την απαγόρευση οποιασδήποτε ενέργειας των κρατών μελών που περιλαμβάνει στοιχεία υποστήριξης μίας ή περισσότερων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών (εκτός αν υπάρχει σχετική άδεια).

Οι ειδικές ρυθμίσεις για τις μεταφορές περιλαμβάνονται στα άρθρα 74 έως 84 της Συνθήκης της Ρώμης, τα οποία αφορούν τις οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές. Υπό τον τίτλο «Μεταφορές» το άρθρο 75 της συνθήκης αναφέρεται στις εξής επιδιώξεις:

- Στη θέσπιση κοινών κανόνων εφαρμοστέων στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους-μέλους ή διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

- Τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις οδικές μεταφορές ενός κράτους-μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 4).

9.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από την εφαρμογή της κοινής μεταφορικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η ενοποίηση της αγοράς των μεταφορών έχει δημιουργήσει ένα πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον που προσφέρει σημαντικά οφέλη όπως:

- Δημιουργία μιας κοινής, ενιαίας αγοράς 490 εκ. καταναλωτών χωρίς φραγμούς και εμπόδια που επιτρέπει την ελεύθερη διακίνηση μεταφορικών υπηρεσιών αλλά και εργαζομένων.
- Εναρμόνιση των συνθηκών λειτουργίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των εργαζομένων και αποφυγή μεγάλων αποκλίσεων.
- Ενίσχυση ανταγωνισμού και μείωση των μονοπωλιακών κερδών.
- Οι μεταφορικές επιχειρήσεις μπορούν να αυξήσουν την αποτελεσματικότητά τους στο μέγιστο βαθμό, να απασχολήσουν πληρέστερα και ορθότερα τους παραγωγικούς συντελεστές τους αλλά και να εκμεταλλευτούν τις νέες δυνατότητες ανάπτυξης, που εμφανίζονται μέσα στα πλαίσια του αυξανόμενου ανταγωνισμού στον τομέα.
- Μείωση του κόστους παραγωγής των μεταφορικών υπηρεσιών και αύξηση της αποδοτικότητας τους, εξαιτίας της ανάπτυξης οικονομικών κλίμακας σε συνδυασμό με τη σταδιακή αριστοποίηση του μεγέθους των παραγωγικών μονάδων.
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας των επιχειρήσεων, γεγονός που οδηγεί στο σταδιακό εξορθολογισμό των παραγωγικών δομών ενώ, οι τιμές διαμορφώνονται πλέον σε επίπεδα πλησιέστερα στο κόστος παραγωγής υπό την πίεση του αυξανόμενου ανταγωνισμού.
- Πληρέστερη αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων, εξαγορές, συγχωνεύσεις, αναδιάρθρωσεις και προσαρμογές μεταξύ των επιχειρήσεων.

- Ταχεία διάδοση των νεωτερισμών, καινοτομιών, νέων παραγωγικών διαδικασιών και προϊόντων με αποτέλεσμα την τόνωση της δυναμικής της ενιαίας αγοράς.
- Η εξαφάνιση των εμποδίων συνεπάγεται τη μείωση του κόστους και κατά συνέπεια τη μείωση της τιμής των μεταφορικών υπηρεσιών. Ταυτόχρονα μειώνεται το κόστος και οι δαπάνες των καθυστερήσεων στα σύνορα.
- Αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (Α.Ε.Π.) και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας εξαιτίας της κατάργησης των φραγμών στη διακίνηση υπηρεσιών και εργαζομένων.
- Μεγάλα οικονομικά οφέλη από την κατάργηση των φραγμών και την ενοποίηση της αγοράς για την οικονομία της Ενωμένης Ευρώπης. Τα συνολικά οικονομικά οφέλη εντοπίζονται κυρίως στην κατάργηση των τελωνιακών διατυπώσεων στην πληρέστερη εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας και στη μείωση της αναποτελεσματικότητας και των μονοπωλιακών κερδών των επιχειρήσεων, λόγω περαιτέρω αύξησης του ανταγωνισμού.
- Δημιουργία μιας ισχυρής Ευρώπης έναντι των ανταγωνιστικών αναπτυσσόμενων χωρών (Προφυλλίδης, 2008).

Η επίτευξη των παραπάνω συνδέεται με σημαντικές διαρθρωτικές μεταβολές και προσαρμογές τόσο από την πλευρά των επιχειρήσεων όσο και από την πλευρά των κρατών-μελών. Οι αλλαγές αυτές μπορεί να είναι δυσμενείς και να οδηγήσουν σε απώλειες και οικονομικές ζημιές είτε σε βραχυχρόνιο είτε σε μακροχρόνιο επίπεδο. Συγκεκριμένα, η ενοποίηση μειονεκτεί στα εξής σημεία:

- Επικράτηση των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων που μπορούν να ανταποκριθούν στον αυξημένο ανταγωνισμό, ιδιαίτερα ευνοημένες είναι εκείνες που βρίσκονται στις «κεντρικές» και ανεπτυγμένες χώρες σε σχέση με τις «περιφερειακές» και λιγότερο ανεπτυγμένες.
- Συρρίκνωση των αναποτελεσματικών επιχειρήσεων και μεταφορά των απασχολούμενων σ' αυτές παραγωγικών συντελεστών σε άλλες περισσότερο παραγωγικές δραστηριότητες.

- Διαφορές στην κατανομή του οικονομικού οφέλους ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ασθενέστερες οικονομίες, κυρίως στην περίπτωση υψηλού προστατευτισμού στον τομέα, θα υποστούν τις περισσότερες ζημιές και αποσπών τα λιγότερα οφέλη από την ενοποίηση σε σχέση με τις ισχυρές οικονομίες.

Για την αποφυγή των απειλών που συνεπάγεται η ενοποίηση για τις λιγότερο αναπτυγμένες και απροετοίμαστες χώρες προωθείται η λεγόμενη σύγκλιση των οικονομιών των χωρών της κοινότητας. Έχουν λοιπόν προβλεφθεί διάφορα μέσα οικονομικής πολιτικής που στοχεύουν στη βοήθεια και ανάκαμψη των ασθενών οικονομιών (π.χ. τα Διαρθρωτικά Ταμεία της κοινότητας) (Προφυλλίδης, 2008).

9.4 Εμπόδια στη εφαρμογή της κοινής μεταφορικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Παρότι είναι κοινός τόπος η αναγκαιότητα για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς στο χώρο των μεταφορών, ωστόσο η επίτευξη της συναντά πολλά εμπόδια. Αρχικά, η ενοποίηση της αγοράς και η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων δεν είναι μόνο θέμα οικονομικό αλλά και πολιτικό. Προϋποθέτει την κατάργηση των ελέγχων και γενικότερα των εμποδίων, που συνεπάγεται η ύπαρξη των εθνικών συνόρων μεταξύ των κρατών μελών. Το σημείο αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο για την επίτευξη της ενοποίησης (Σαμπράκος, 2008, σελ. 33).

Για τις μεταφορές πιο συγκεκριμένα βασικό εμπόδιο είναι το γεγονός ότι η Ενωμένη Ευρώπη περιλαμβάνει 27 κράτη με διαφορετική μεταφορική πολιτική και διαφορετικούς στόχους ανάλογα με την ιδιαιτερότητα τους. Κατά συνέπεια χρησιμοποιούν διαφορετικά μέτρα πολιτικής, που μπορεί όχι μόνο να έρχονται σε αντίθεση μεταξύ τους αλλά με ολόκληρη τη φιλοσοφία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο προστατευτισμός, για παράδειγμα, οι επιχορηγήσεις και οι κρατικές ενισχύσεις του τομέα αποτελούν μέτρα πολλών χωρών, τα οποία έρχονται σε αντίθεση με την κοινή πολιτική των μεταφορών. Συνεπώς, για να μπορέσει η ενοποίηση να γίνει εφικτή, απαιτείται οι εκάστοτε μεταφορικές πολιτικές των κρατών μελών να εναρμονιστούν

μεταξύ τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σαμπράκος, 2008, σελ. 33).

Ο σημαντικότερος ίσως λόγος για την περιορισμένη εφαρμογή και υλοποίηση της κοινής μεταφορικής πολιτικής είναι ότι η βάση αυτής, δηλ. η Συνθήκη της Ρώμης, κάλυπτε και αφορούσε τα δεδομένα εκείνης της εποχής. Συγκεκριμένα αναφερόταν στα προβλήματα και στις δυνατότητες που χαρακτήριζαν τα μεταφορικά μέσα εκείνης της εποχής για τα έξι ιδρυτικά κράτη - Γαλλία, Δυτική Γερμανία, Βέλγιο, Ολλανδία, και Λουξεμβούργο – που υπέγραψαν τη Συνθήκη. Από το 1957 μέχρι και σήμερα τα πράγματα έχουν αλλάξει ριζικά από όλες τις απόψεις. Εισήλθαν νέα κράτη με διαφορετικές δυνατότητες και συμφέροντα. Με τη διεύρυνση αυτή νέοι παράγοντες εμφανίστηκαν, όπως η δυσμενής γεωγραφική θέση, η απόσταση και η έλλειψη κοινών συνόρων (π.χ. στην περίπτωση της Ελλάδας). Επίσης τα κράτη αυτά έχουν αναπτύξει διαφορετικές δομές και μεταφορικά συστήματα ανάλογα με τις δυνατότητες τους, έχουν διαφορετική νοοτροπία σχετικά με τη ρύθμιση και τον έλεγχο των μεταφορών στο έδαφός τους, έχουν διαμορφώσει τη δική τους κοινωνική, οικονομική, πολιτική και πολιτιστική κατάσταση και εν τέλει έχουν διαφορετικά συμφέροντα να υπερασπισθούν. Όλοι αυτοί οι παράγοντες έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα και πρέπει να μελετηθούν, ώστε να επιτευχθεί και στην πράξη η ενοποίηση (Σαμπράκος, 2008, σελ. 33).

Κυρίως η περίπτωση των Μεσογειακών Κρατών αποτελεί ένα καλό παράδειγμα των παραπάνω. Είναι γεγονός, ότι οι Μεσογειακές Χώρες είναι χαμηλότερης βιομηχανικής ανάπτυξης από τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, οπότε είναι αναμενόμενο να υπάρξει εξάρτηση από τις δεύτερες όσον αφορά στην εξέλιξη του μεταφορικού δικτύου, τη χορήγηση κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και τεχνολογίας. Επίσης οι σχετικά αδύναμες οικονομίες τους και η απόσταση από την κεντρική Ευρώπη τους προσδίδει ένα ακόμη συγκριτικό μειονέκτημα όσον αφορά το μεταφορικό κόστος με αποτέλεσμα οι μεταφορικές επιχειρήσεις να μειονεκτούν σημαντικά (Σαμπράκος, 2008, σελ. 34) .

Η κοινή μεταφορική πολιτική περιλαμβάνει όλα τα μεταφορικά μέσα και στοχεύει στην εδραίωση του ανταγωνισμού μεταξύ τους και μεταξύ των κρατών μελών. Το πρόβλημα που προκύπτει είναι ότι ευρωπαϊκός σιδηρόδρομος τυγχάνει σημαντικής

κρατικής παρέμβασης και υποστήριξης, με συνέπεια η εναρμόνιση να είναι πολύ πιο εύκολη. Αντίθετα ιδιαίτερη δυσκολία παρουσιάζει η ρύθμιση των οδικών και θαλάσσιων μεταφορών, όπου βέβαια δεν υπάρχει τόσο έντονος προστατευτισμός και οι επιχειρήσεις είναι ιδιωτικές (Σαμπράκος, 2008, σελ. 34).

Δυσκολία επίσης σημειώθηκε για την επιλογή της κατάλληλης φιλοσοφίας, για τις μεταφορές ανάμεσα σε δύο, οι οποίες παρουσιάστηκαν από τα διάφορα κράτη μέλη. Η πρώτη είναι η «φιλοσοφία των κοινωνικών υπηρεσιών», σύμφωνα με την οποία οι μεταφορές στοχεύουν στην επίτευξη ευρύτερων οικονομικών στόχων και άρα πρέπει να ελέγχονται αυστηρά για την επίτευξη αυτών. Η δεύτερη είναι η «φιλοσοφία της αγοράς», σύμφωνα με την οποία η άριστη τιμή και μεταφορική ικανότητα ρυθμίζονται εξ ολοκλήρου από την αγορά και άρα πρέπει να υπάρχει έλεγχος. Όλες αυτές οι δυσκολίες, σε συνάρτηση και με την ανισομερή ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων ανάμεσα στα κράτη-μέλη, καθιστούν δύσκολη την εφαρμογή της κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών (Σαμπράκος, 2008, σελ. 34).

9.5 Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ χωρών – μελών καθορίζονταν μέχρι το 1992 είτε από διμερείς συμφωνίες είτε με βάση κοινοτικές άδειες. Από το 1993 όμως αντικαταστάθηκαν από Κοινοτικές άδειες που χορηγούνται από τα κράτη-μέλη με βάση ποιοτικά κριτήρια και διάρκεια ισχύος τα 5 έτη, που μπορεί να ανανεωθεί (Κανονισμοί 881/1992, 484/2002). Τα κριτήρια αναφέρονται τόσο στην επαγγελματική κατάρτιση όσο και στη παροχή χρηματικών εγγυήσεων.

Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών άρχισε από το 1993. Από το 1998 υπάρχει πλέον και η δυνατότητα αξιοποίησης του δικαιώματος cabotage, πραγματοποίησης δηλαδή από έναν οδικό μεταφορέα μεταφορών στο εσωτερικό άλλης χώρας σύμφωνα με τους ισχύοντες εκεί κανονισμούς (Κανονισμός 3118/1993).

Τα τέλη που καταβάλουν τα φορτηγά οχήματα ρυθμίζονται από την οδηγία 62/1999, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 38/2006 (γνωστή και ως Euro vignette) Προφυλλίδης, 2008, σελ. 342).

9.6 Κοινοτική πολιτική συνδυασμένων μεταφορών

Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτέλεσαν αντικείμενο ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως για να αποσυμφορηθούν οι ευρωπαϊκοί αυτοκινητόδρομοι. Το κοινοτικό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε καταρχήν στον καθορισμό των επιτρεπόμενων διαστάσεων των εμπορευματοκιβωτίων και φορτηγών (κανονισμοί 106/92 και 230/92) και σε δασμολογικές μειώσεις και διευκολύνσεις μεθοριακών διατυπώσεων (Προφυλλίδης, 2008 σελ. 342).

Τα μέτρα ωστόσο αυτά αποδείχθηκαν ατελέσφορα στην αντιμετώπιση του αυξημένου κόστους της συνδυασμένης μεταφοράς (λόγω των μεταφορτώσεων) έναντι της οδικής μεταφοράς. Για να έχει η συνδυασμένη μεταφορά μικρότερο κόστος ως προς την οδική, η απόσταση θα πρέπει να είναι για την Ευρώπη τουλάχιστον 700km – 900km, ενώ η μέση απόσταση συνδυασμένων μεταφορών είναι στην Ευρώπη 750km. Η προώθηση επομένως των συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη απαιτεί περιστολή του κόστους μεταφορτώσεων, κάτι που επιδιώχθηκε με τους κανονισμούς 2196/98 και 1382/2003 (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 342).

9.7 Συμπέρασμα

Η νέα αυτή κατάσταση στις οδικές Κοινοτικές μεταφορές ανοίγει ευνοϊκές προοπτικές για τους έλληνες μεταφορείς, οι οποίοι παρουσιάζουν χαμηλότερο κόστος ως προς τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους, αλλά δημιουργεί και αρκετά προβλήματα. Η βελτίωση όμως της ανταγωνιστικότητας των ελλήνων οδικών μεταφορέων δεν μπορεί να στηριχθεί μόνο στο χαμηλό κόστος. Θα πρέπει να συνοδευθεί από μέτρα καλύτερης οργάνωσης, ευελιξίας, αποτελεσματικότητας, εκσυγχρονισμού, έρευνας αγοράς και πιο εύκαμπτης τιμολογιακής πολιτικής. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι ο μεμονωμένος έλληνας μεταφορέας πολύ δύσκολα θα επιβιώσει στην ενιαία κοινοτική αγορά και θα υποχρεωθεί εκ των πραγμάτων ή σε συνεργασία με άλλους ή θα απορροφηθεί από κάποια εταιρεία διεθνών μεταφορών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η χώρα μας πλήττεται από την οικονομική κρίση περισσότερο από τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης, με αποτέλεσμα οι Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις να παραμένουν εν ενεργεία καταβάλλοντας πολύ μεγάλες προσπάθειες και περικόπτοντας ακόμα και βασικές, αναγκαίες για τη λειτουργία τους, δραστηριότητες προκειμένου να επιβιώσουν. Οι τράπεζες πλέον δεν εκταμιεύουν επιχειρηματικά δάνεια λόγω έλλειψης κεφαλαίων αλλά και λόγω της ευρύτερης ανασφάλειας που επικρατεί. Συνεπώς, πολλές Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις θα οδηγηθούν σε αδιέξοδο λόγω έλλειψης ρευστότητας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ

3. Νανιόπουλος Α., (2009), *Οργάνωση- Διαχείριση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών*, , Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009.
4. Νανιόπουλος Α., (2007), *Οικονομία των Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2007.
5. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988.
6. Νανιόπουλος Α. (1986), *Ιστορική αναδρομή στο νομικό πλαίσιο και κριτική ανάλυση των επιπτώσεων των πιο πρόσφατων νομοθετημάτων*, Συνέδριο «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα», Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκης: Ιούλιος 1986, Τόμος Πρακτικών, σελ. 5 – 14
7. Προφυλλίδης Β., *Οικονομική των μεταφορών*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.
8. Σαμπράκος Ευάγγελος, *Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Μεταφορές*, Αθήνα 2008.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/O-EMPOMET-PRAK_XPress_Hamster_temp.qxp.pdf
2. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/index_el.htm
3. http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm
4. http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_4.6.4.html
5. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-626_el.htm

6. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004PC0478:EL:HTML>
7. http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/01/?lang=gr&all=1&s=1&e=10
8. <http://www.efepae.gr/metafores.html>

Κεφάλαιο 10^ο

Μεταφορές και Περιβάλλον

10.1 Μεταφορές και περιβάλλον

Είναι πλέον κοινός τόπος για διάφορες κατηγορίες επιστημόνων (οικονομολόγων, μηχανικών, νομικών, γιατρών, κοινωνιολόγων) ότι βασικό χαρακτηριστικό της εποχής μας στις αρχές της δεύτερης δεκαετίας του 21^{ου} αιώνα είναι η δραματική αλλοίωση του περιβάλλοντος. Ο άνθρωπος με τις ενέργειές του κατάφερε μέσα σε λίγες δεκαετίες να καταστρέψει ότι επί χιλιετηρίδες δημιούργησε η φύση.

Κάθε ανθρώπινη ενέργεια η οποία ως στόχο της έχει την ανάπτυξη και κατ' επέκταση το κέρδος αφήνει ανεξίτηλα τα σημάδια της πάνω στο περιβάλλον. Κάποιες φορές τα σημάδια αυτά είναι ανεπανόρθωτα και κάποιες άλλες χρειάζονται δεκαετίες προκειμένου το περιβάλλον να επανέλθει στην αρχική του μορφή.

Οι μεταφορές ασκούν σοβαρές δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον (όπως άλλωστε και οι περισσότερες ανθρώπινες δραστηριότητες). Είναι μια διάσταση που τα τελευταία χρόνια ευαισθητοποίησε άτομα, οργανισμούς και κυβερνήσεις. Έτσι, οι δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις πρέπει να αποτιμώνται οικονομικά και λαμβάνονται υπόψη στον οικονομικό σχεδιασμό (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 3).

10.2 Πηγές μόλυνσης του περιβάλλοντος

Οι κύριες πηγές μόλυνσης του περιβάλλοντος είναι οι ακόλουθες:

- η βιομηχανία,
- τα λύματα – απόβλητα
- οι μεταφορές

Οι βλαπτικές για το περιβάλλον ενέργειες εκφράζονται με τους όρους καταστροφή, μόλυνση, ρύπανση, βλάβη, υποβάθμιση. Για άμβλυνση των δυσμενών

περιβαλλοντικών επιπτώσεων (διότι η καθολική εξάλειψη τους είναι αδύνατη), θα πρέπει το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον να προστατεύονται από λύματα απόβλητα, απορρίμματα, θόρυβο, καπνό, αιθάλη, ακτινοβολίες και τεχνητές μεταβολές στη φύση και στην πολιτιστική κληρονομιά.

Τόσο η κρατική όσο και η διακρατική μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος μπορούν να χαρακτηρισθούν ως ανεπαρκείς, με χαρακτηριστικότερες τις παγκόσμιες συνεδριάσεις για το περιβάλλον στο Ρίο ντε Τζανέιρο (1992), στο Κιότο (1997), και στο Μπαλί (2007), στις οποίες επιβεβαιώθηκαν τα αδιέξοδα της δυνατότητας αποτελεσματικής προστασίας του περιβάλλοντος, με προεξάρχουσες τις κυβερνήσεις την ΗΠΑ και ανερχόμενων οικονομικών δυνάμεων, όπως η Κίνα και η Ινδία, που επιμένουν προκλητικά να αφήνουν τις βιομηχανίες τους να εκπέμπουν υψηλούς ρύπους, τις συνέπειες των οποίων επιβαρύνεται ολόκληρη η ανθρωπότητα (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 280).

10.3 Τρόποι προστασίας του περιβάλλοντος και αρμοδιότητες φορέων

Οι τρόποι προστασίας του περιβάλλοντος μπορούν να διακριθούν σε δύο κατηγορίες, την άμεση προστασία και την έμμεση προστασία.

- Η *άμεση* προστασία *απαρτίζεται* από:
 - προληπτική (π.χ. έκτακτα μέτρα κατά του νέφους),
 - κατασταλτική, οπότε επιδιώκεται η άρση των επιβλαβών συνεπειών,
- Η *έμμεση* προστασία που μπορεί επίσης να είναι προληπτική (π.χ. απαγόρευση δόμησης χωρίς προηγούμενη άδεια της αρχής) και κατασταλτική.

Στη χώρα μας αρμοδιότητα για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν ανατεθεί στους παρακάτω:

- Υπουργείο Περιβάλλοντος τόσο με τις κεντρικές όσο (κυρίως) με τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες του (π.χ. Οργανισμοί Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και Θεσσαλονίκης),

- Άλλα κατά περίπτωση υπουργεία,
- νομαρχίες τις αποκεντρωμένες υπηρεσίες των διαφόρων υπουργείων,
- Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

10.4 Μέτρα διαχείρισης και μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις μπορούν να αντιμετωπισθούν με τρία, διαφορετικής φιλοσοφίας και αποτελεσματικότητας μέτρα:

- *ρυθμιστικά*, όπως επιβολή ορίων εκπομπών των διάφορων ρύπων, κυρώσεις όταν δεν τηρούνται τα όρια, απαγορεύσεις κ.λπ. Για πολιτικούς λόγους, τα επιβαλλόμενα ελάχιστα όρια είναι χαμηλά,
- *φορολογικά – τιμολογιακά*, όπως η φορολόγηση της βενζίνης, η τιμολόγηση χρήσης των διάφορων τύπων υποδομών, κλπ.,
- *θέσπιση δικαιωμάτων ρύπανσης*, που μπορούν να καταστούν εμπορεύσιμα. Κάθε κάτοχος πηγής ρύπανσης, όταν ξεπερνά ένα επίπεδο εκπομπών, μπορεί να αγοράζει δικαιώματα ρύπανσης από κάποιον άλλον, που βρίσκεται κάτω από το συγκεκριμένο επίπεδο εκπομπών. Επιβραβεύονται έτσι οικονομικά οι ρυπαντές που ρυπαίνουν λιγότερο και επιβαρύνονται όσοι ρυπαίνουν περισσότερο.

Κατά τη λήψη κάποιου από τα παραπάνω μέτρα δεν πρέπει να αγνοείται η κλίμακα του προβλήματος, που είναι παγκόσμια καθώς και ότι τα περιβαλλοντικά ζητήματα πρέπει να τεθούν στο επίκεντρο της οικονομίας. Οι διαμορφούμενες τιμές πρέπει να αντανακλούν τα πραγματικά κοινωνικά κόστη παραγωγής και χρήσης (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 281).

10.5 Όρια ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Για διασφάλιση της ανθρώπινης υγείας και της οικολογικής ισορροπίας έχουν θεσπισθεί διάφορα όρια ατμοσφαιρικής ρύπανσης:

- *όρια ποιότητας*. Αφορούν συγκεντρώσεις ρύπων σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο και αποτελούν μια βέλτιστη κατάσταση, έναν επιδιωκόμενο στόχο.

Όρια ποιότητας έχουν θεσπίσει διάφοροι οργανισμοί (κυρίως η ευρωπαϊκή Ένωση και η παγκόσμια Οργάνωση Υγείας) καθώς και κυβερνήσεις,

- όρια εκπομπών ρύπων. Αφορούν τις ποσότητες των ρύπων που εκπέμπονται από τις διάφορες πηγές,
- όρια λήψης εκτάκτων μέτρων. Αφορούν τιμές ρύπων που δημιουργούν άμεσο κίνδυνο για την υγεία, διακρίνουμε:
 - τα όρια επιφυλακής, που μόλις ξεπεραστούν αρχίζει η κινητοποίηση των αρμοδίων φορέων,
 - την κατάσταση περιορισμών Α βαθμίδας, που αποβλέπει στον περιορισμό της δραστηριότητας των διαφόρων πηγών, ανάλογα με το ρύπο που παρουσιάζει το πρόβλημα,
 - την κατάσταση περιορισμών Β βαθμίδας, που συνιστά κλιμάκωση των μέτρων, όταν ορισμένοι ρύποι εξακολουθούν να αυξάνουν.

Πίνακας 10.1: Ο πίνακας δίνει τις οριακές συγκεντρώσεις αερίων ρύπων σύμφωνα με τις Κοινοτικές Οδηγίες.

Ρύπος	Βάση μέτρησης και οριακή τιμή
Μονοξείδιο του άνθρακα CO	Μέγιστη ημερήσια οκτάωρη μέση τιμή: 14mg/m ³
Διοξείδιο του θείου SO ₂	Μέση ωριαία τιμή, της οποίας δεν πρέπει να σημειώνεται υπέρβαση περισσότερες από 25 φορές το χρόνο: 410μg/m ³
	Μέση ημερήσια τιμή, της οποίας δεν πρέπει να σημειώνεται υπέρβαση περισσότερες από 3 φορές το χρόνο: 125μg/m ³
Διοξείδιο του αζώτου NO ₂	Μέση ημερήσια τιμή, της οποίας δεν πρέπει να σημειώνεται υπέρβαση περισσότερες από 18 φορές το χρόνο: 270μg/m ³
	Μέση ετήσια τιμή: 54μg/m ³
Αιωρούμενα σωματίδια	Μέση ημερήσια τιμή, της οποίας δεν πρέπει να σημειώνεται υπέρβαση περισσότερες από 35 φορές το χρόνο: 60μg/m ³
	Μέση ετήσια τιμή: 43,2μg/m ³
Όζον O ₃	Μέση οκτάωρη τιμή, της οποίας δεν πρέπει να σημειώνεται υπέρβαση περισσότερες από 25 φορές το χρόνο για διάστημα 3 ετών: 120μg/m ³

Πηγή: EC,2009

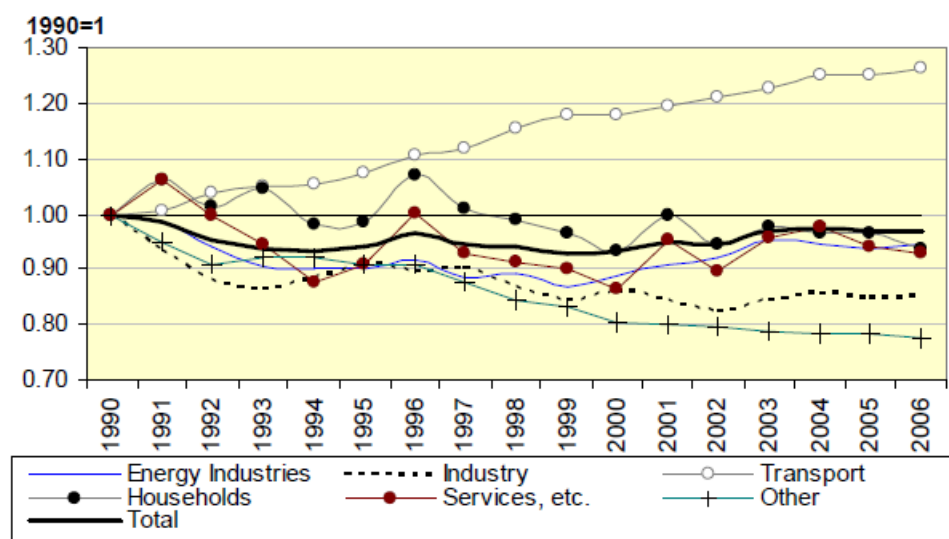
Οι οδικές μεταφορές συμμετέχουν στη διαμόρφωση των ρύπων ως εξής:

- οξείδια του αζώτου κατά 44%,
- διοξείδιο του θείου κατά 6%,
- μονοξείδιο του άνθρακα κατά 58%.

10.6 Ποσοστά συμμετοχής των μεταφορών στην ατμοσφαιρική ρύπανση

Παρότι σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας όπως βιομηχανίες, ενέργεια, νοικοκυριά, παραγωγή, οι εκπομπές ρύπων έχουν μειωθεί σημαντικά, δεν συμβαίνει το ίδιο και με τον τομέα των μεταφορών. Εκεί οι εκπομπές ρύπων έχουν αυξηθεί περισσότερο από 25% συγκρίνοντας με το έτος 1990.

Διάγραμμα 10.1: Εκπομπές CO₂ ανά τομέα δραστηριότητας στην Ε.Ε. των 27 την περίοδο 1990 – 2006.



Source: DG TREN Statistical pocketbook 2009

Στο Euro 1 το 1992 καθιερώθηκαν οι προδιαγραφές για τις εκπομπές ρύπων. Το 1995 ακολούθησε το Euro 2, το 2000 το Euro 3, το 2005 το Euro 4, και το 2008 το Euro 5. Τέλος το 2014 θα εφαρμοστεί το Euro 6. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται μια σύνοψη των χαρακτηριστικών των προδιαγραφών για τις εκπομπές ρύπων και το έτος εφαρμογής τους.

Πίνακας 10.2: Οι προδιαγραφές εκπομπών της Ε.Ε. για τις βαριές μηχανές Diesel ,g/kWh (smoke in m-1).

Οδηγία	Έτος εφαρμογής	Δοκιμή	CO	HC	NO _x	PM	Smoke
Euro 1	1992, < 85 kW	ECE-R49	4.5	1.1	8	0.612	
	1992, > 85 kW		4.5	1.1	8	0.36	
Euro 2	1996		4	1.1	7	0.25	
	1998		4	1.1	7	0.15	
(EEV)	1999	ESC & ELR	1.5	0.25	2	0.02	0.15
Euro 3	2000		2.1	0.66	5	0.1	0.8
						0.13 ³	
Euro 4	2005		1.5	0,46	3.5	0.02	0.5
Euro 5	2008		1.5	0.46	2	0.02	0.5
Euro 6	2014		1.5	0.12	0.4	0.01	

EEV = Αύξηση οχημάτων φιλικά προς το περιβάλλον
 Πηγή: <http://www.dieselnet.com/standards>

Πηγή: EC,2009

Για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για τις εκπομπές των παρακάτω πέντε σημαντικότερων ρύπων ως εξής:

- οξείδια του αζώτου κατά 49%,
- διοξείδιο του θείου κατά 6%,
- υδρογονάνθρακες κατά 48%,
- διοξείδιο του άνθρακα κατά 25%,
- μονοξείδιο του άνθρακα κατά 63%,

Οι οδικές μεταφορές συμμετέχουν στη διαμόρφωση των ρύπων ως εξής:

- οξείδια του αζώτου κατά 44%,
- διοξείδιο του θείου κατά 6%,
- μονοξείδιο του άνθρακα κατά 58% (Προφυλλίδης 2008, σελ 286).

10.7 Μεταφορές και ηχορύπανση

Ο θόρυβος που προκαλούν τα μεταφορικά συστήματα αποτελεί την πιο διαδεδομένη και άμεσα αισθητή όχληση, της οποίας οι συνέπειες εξαρτώνται από την ένταση και τη διάρκεια του θορύβου, τις χρήσεις γης που προσβάλλονται, κ.λπ.

Η πιο σημαντική παράμετρος για να περιγράψει κανείς ένα θόρυβο είναι το μέγεθος της ακουστικής πίεσης. Η ακουστική πίεση που αντιλαμβάνεται το ανθρώπινο αυτί κυμαίνεται ανάμεσα στο κατώφλι ακουστότητας και το όριο πρόκλησης μόνιμων βλαβών στο αυτί.

Ως μονάδα για έκφραση της στάθμης θορύβου χρησιμοποιείται το decibel (dB). Ο κυκλοφοριακός θόρυβος αποτελείται από ήχους διαφόρων εντάσεων και συχνοτήτων. Το ανθρώπινο αυτί όμως έχει διαφορετική ευαισθησία στις διάφορες συχνότητες. Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι προσομοίωσης του ανθρώπινου αυτιού που δίνουν λιγότερη έμφαση σε κάποιες συχνότητες και περισσότερη σε άλλες.

Η μέτρηση του θορύβου γίνεται με ειδικά όργανα, τα ηχώμετρα. Ο θόρυβος που παράγει ένα όχημα εξαρτάται από τους εξής παράγοντες: μηχανή, εξάτμιση, τρόπο μετάδοσης κίνησης, αλληλεπίδραση τροχών οδοστρώματος, φρένα, κλάξον, ανάρτηση οχήματος. Ο κυκλοφοριακός θόρυβος που καταγράφεται σε ένα σημείο εξαρτάται από τις εξής τρεις κατηγορίες παραγόντων:

- κυκλοφοριακές συνθήκες (τιμή φορτίου, σύνθεση κυκλοφορίας, ταχύτητα κίνησης κ.λπ.,
- τυπογραφία περιοχής (χάραξη οδού, περιβάλλον οδού),
- καιρικές συνθήκες (διεύθυνση και ταχύτητα ανέμου, κατανομή θερμοκρασίας, υγρασία).

Καθώς όμως ο θόρυβος εξαρτάται τόσο από την ένταση όσο και από τη διάρκεια, χρησιμοποιείται συνήθως ως δείκτης ο ισοδύναμος θόρυβος L_{eq} , που αντιπροσωπεύει ένα σταθερό επίπεδο θορύβου που στη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου παράγει την ίδια ακουστική ενέργεια με το πραγματικό κυμαινόμενο επίπεδο θορύβου που εξετάζεται. Τέλος χρησιμοποιείται και ο δείκτης L_{10} , που

αντιπροσωπεύει το επίπεδο θορύβου που ξεπερνιέται στη διάρκεια 10% της περιόδου που διαρκεί η μέτρηση (Προφυλλίδης, 2008, σελ. 291).

10.8 Μέτρα περιορισμού της εκπομπής θορύβων και οικονομική δαπάνη που προκύπτει

Η προσπάθεια για άμεσο έλεγχο του κυκλοφοριακού θορύβου στην πηγή επικεντρώνεται στο ίδιο όχημα και στην αλληλεπίδραση τροχών – οδοστρώματος.

Σημαντική επίδραση στον εκπεμπόμενο από ένα όχημα θόρυβο έχει η ταχύτητα του, η οποία επηρεάζει το θόρυβο του κινητήρα, τα ελαστικά και η αντίσταση του αέρα. Μείωση των μέγιστων ορίων ταχύτητας μπορεί να οδηγήσει σε ελάττωση της ηχορύπανσης κατά 2 dB(A), ενώ διαφορετικές συνήθειες οδήγησης (προσπεράσματα, επιταχύνσεις, κ.λπ.) μπορεί να συνεπάγονται διάφορες στην προκαλούμενη ηχορύπανση κατά 4 – 6 dB(A).

Οι οικονομικές επιπτώσεις ώστε ο εκπεμπόμενος θόρυβος από τα διάφορα οχήματα να μη ξεπερνά ένα ορισμένο όριο μελετήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση και δίνονται στους πίνακες :

Πίνακας 10.3: Οικονομική επιβάρυνση για μείωση των εκπεμπόμενων θορύβων από οχήματα σε ένα συγκεκριμένο όριο.

Προτεινόμενο όριο dB(A)	Αύξηση κόστους οχήματος (%)	Αύξηση κόστους λειτουργίας (%)	Μεταβολή κατανάλωσης καυσίμου (%)
78	0,5 - 2,5	2	1,6
77	1 - 4	3	2,4
75	2 - 10	5	2 - 5

Πηγή: EC,2009

Πίνακας 10.4: Ανώτατες επιτρεπόμενες στάθμες εκπομπής θορύβου για διάφορους τύπους οχημάτων σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τύπος οχήματος	Ανώτατη στάθμη θορύβου σε dB (A)
Επιβατικά οχήματα με μέγιστη χωρητικότητα 9 θέσεις	74
Οχήματα μεταφοράς επιβατών (λεωφορεία) με περισσότερες από 9 θέσεις και μάζα μεγαλύτερη από 3,5t	78 - 80 (ανάλογα με την ισχύ του οχήματος)
Φορτηγά με μάζα μεγαλύτερη από 3,5t	78 - 80 (ανάλογα με την ισχύ του οχήματος)
Λεωφορεία και φορτηγά με μάζα μέχρι 3,5t	76 - 77 (σε συνάρτηση με τη μάζα)

Πηγή: EC,2009

Πίνακας 10.5: Πίνακας: Οικονομική επιβάρυνση για μείωση των εκπεμπόμενων θορύβων από λεωφορεία, φορτηγά σ' ένα συγκεκριμένο όριο.

Τύπος οχήματος	Προηγούμενο όριο θορύβου dB(A)	Νέο όριο θορύβου dB(A)	Αύξηση κόστους οχήματος(%)	Αύξηση κόστους λειτουργίας (%)	
Αστικό λεωφορείο	82	80	μ.δ.	1,5	
Υπεραστικό λεωφορείο	85	80	μ.δ.	1,5	
Φορτηγά <3,5 t	81	79	5	2	
		77	5	3	
Φορτηγά > 3,5 t	86	80	5	6	
		- ισχύς < 75 KW	83	4	0,8
		80	5	6	
- ισχύς 75 - 150 KW	86	83	4	1,2	
80		5 - 10	6		
- ισχύς > 150 KW	88	83	5 - 10	1,3 - 1,6	

Πηγή: EC,2009

Ο εκπεμπόμενος θόρυβος εξαρτάται ακόμη από την αλληλεπίδραση ελαστικών – επιφάνειας οδοστρώματος, που επηρεάζεται από την ταχύτητα κύλισης, το φορτίο τροχού, το υλικό του ελαστικού την τραχύτητα της επιφάνειας του οδοστρώματος και τη δυνατότητα του να απορροφά τον ήχο και τέλος την παρουσία νερού στο οδόστρωμα (Προφφυλίδης, 2008, σελ. 294).

10.9 Μέτρα εξασθένισης του θορύβου μεταξύ πηγής και δέκτη - Τα ηχοπετάσματα και οι βασικές λειτουργίες τους

Ο περιορισμός των εκπομπών των θορύβων είναι και αρκετά δαπανηρός και λίγο αποτελεσματικός. Άλλωστε δεν απαιτείται καταρχήν να γίνει σε όλο το μήκος μιας οδού, αλλά κυρίως πλησίον χρήσεων γης στις οποίες προκαλείται όχληση. Γι' αυτό και χρησιμοποιούνται τεχνικές που προκαλούν εξασθένιση του θορύβου μεταξύ πηγής και δέκτη.

Η γνωστότερη τεχνική είναι τα ηχοπετάσματα, που μειώνουν το θόρυβο στις περιοχές γύρω από αυτά. Για λόγους ακουστικής, η τοποθέτηση τους είναι επιθυμητή όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην πηγή του θορύβου και επομένως η οριογραμμή του καταστρώματος είναι η καλύτερη θέση τοποθέτησης τους. Οι βασικές λειτουργίες των ηχοπετασμάτων είναι οι ακόλουθες:

- ένα μέρος του ηχητικού κύματος αντανακλάται από το ηχοπέτασμα,
- ένα μέρος απορροφάται από το ηχοπέτασμα,
- ένα μέρος μεταδίδεται διαμέσου του ηχοπετάσματος,
- ένα μέρος περιθλάται από την κορυφή και τα άκρα του ηχοπετάσματος.

10.10 Συμπέρασμα

Η αλλοίωση του περιβάλλοντος είναι χαρακτηριστικό της εποχής μας και κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει. Κάθε ανθρώπινη ενέργεια η οποία στοχεύει στην ανάπτυξη και κατ επέκταση στο κέρδος, προκαλεί ανεπανόρθωτη ζημιά στο περιβάλλον. Οι μεταφορές είναι μια από τις τρεις βασικές πηγές μόλυνσης μαζί με τη βιομηχανία, τα λύματα και απόβλητα. Υπάρχουν άμεσοι και έμμεσοι τρόποι για την προστασία του περιβάλλοντος και αρμόδιοι φορείς είναι το υπουργείο περιβάλλοντος, οι νομαρχίες και οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης.

Τα μέτρα για τη διαχείριση και μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων μπορεί να είναι ρυθμιστικά, φορολογικά ή ακόμα και θέσπιση δικαιωμάτων ρύπανσης. Γενικότερα, θα πρέπει όλες οι μεταφορικές επιχειρήσεις να συμμορφώνονται με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία και να τηρούν τα όρια ατμοσφαιρικής ρύπανσης είτε ανανεώνοντας τον στόλο των οχημάτων τους με νέα οχήματα καινούριας τεχνολογίας περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον, είτε περνώντας τα είδη υπάρχοντα οχήματα από τακτικό έλεγχο (ΚΤΕΟ).

Κάνοντας μια απλή σύγκριση με το παρελθόν βλέπουμε καθαρά ότι οι εκπομπές ρύπων έχουν αυξηθεί περισσότερο από 25% συγκρίνοντας με το έτος 1990. Για το λόγο αυτό η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καθιερώσει προδιαγραφές για τις εκπομπές ρύπων ξεκινώντας από το Euro 1 το 1992 έως και το Euro 6 το οποίο θα εφαρμοσθεί το 2014.

Σημαντικό επίσης πρόβλημα του κλάδου των μεταφορών εκτός από τις εκπομπές ρύπων είναι και η ηχορύπανση. Παράγοντες οι όποιοι καθορίζουν το μέγεθος της ηχορύπανσης είναι η ταχύτητα του οχήματος, τα ελαστικά και η αντίσταση του αέρα. Η ορθή ρύθμιση των παραπάνω παραγόντων μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της ηχορύπανσης. Διάφορες μέθοδοι για την προστασία των κατοικημένων περιοχών από την ηχορύπανση είναι η χρήση ηχοπετασμάτων κατά μήκος των οδών.

Συμπερασματικά, είναι επιτακτική η ανάγκη για την προστασία του περιβάλλοντος. Για να μπορέσει αυτός ο πλανήτης να αναθρέψει και άλλες γενιές πρέπει οι παρούσες γενιές να τον προφυλάξουν. Καθένας από εμάς οφείλει να δείξει κοινωνική ευθύνη. Οι εκάστοτε ηγεσίες θα πρέπει να θεσπίσουν νόμους για να μπορέσουν να προστατεύσουν το φυσικό περιβάλλον, απαλλαγμένοι από προσωπικά

οφέλη και συμφέροντα και να μεριμνήσουν για την τήρηση των νόμων αυτών . Η φύση είναι ένα ανεκτίμητο δώρο. Ας το χαρούμε και ας επιτρέψουμε και στις επόμενες γενιές να κάνουν το ίδιο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αδαμαντιάδης Μ. (2007), *Συνδυασμένες Μεταφορές και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (Intermodality and logistics) – Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών*, Ελληνικός επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, Ομάδα Εργασίας Συνδυασμένων Μεταφορών και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (ΟΕΣΜΕΕ), Αύγουστος 2007, Ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
<http://www.eesym.gr/portal/images/osmee2007.pdf>.
2. Αδαμαντιάδης Μ., (2010), 12η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών με Θέμα «*Μεταφορές – Μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας και της Περιφέρειας: Προβληματισμοί και προκλήσεις*», Κέρκυρα: 26 Ιουνίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
<http://www.eesym.gr/portal/images/ker-26062010-m.adamantiadis.pdf>.
3. Αθανασακόπουλος Δ., Τιμολογιακή πολιτική και επενδυτική πολιτική των μεταφορών: Η περίπτωση των ελληνικών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, Αθήνα 1994.
4. Προφυλλίδης Β., Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.
5. Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Μεταφορές, Αθήνα 2008.

ΆΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. Αιτ. Έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές*», Υπουργοί «Οικονομικών», «Προστασίας του Πολίτη», «Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010, ανακτήθηκε από

- την ιστοσελίδα: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950->
2. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/transport_energy_environment/index_el.htm
 3. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-626_el.htm
 4. <http://www.antagonistikotita.gr/greek/prokResultsFull.asp?id=236>
 5. <http://www.desm-os.gr/profil/205--q-q>
 6. <http://www.efepae.gr/metafores.html>
 7. <http://www.e-kepa.gr/frontend/article.php?aid=644&cid=228>
 8. <http://www.espa.gr/el/Pages/Proclamationsfs.aspx?item=1933>
 9. <http://www.greenbelt.gr/gr/solutions.php?action=view&id=17>
 10. <http://www.yme.gr/?getwhat=1&oid=131&id=&tid=131>
 11. <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=452>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

1. Αδαμαντιάδης Μ. (2007), *Συνδυασμένες Μεταφορές και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (Intermodality and logistics) – Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών*, Ελληνικός επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών, Ομάδα Εργασίας Συνδυασμένων Μεταφορών και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (ΟΕΣΜΕΕ), Αύγουστος 2007, Ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/osmee2007.pdf>.
2. Αδαμαντιάδης Μ., (2010), 12η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών με Θέμα «Μεταφορές – Μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας και της Περιφέρειας: Προβληματισμοί και προκλήσεις», Κέρκυρα: 26 Ιουνίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/ker-26062010-m.adamantiadis.pdf>.
3. Αθανασακόπουλος Δ., Τιμολογιακή και επενδυτική πολιτική των μεταφορών: Η περίπτωση των ελληνικών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 1994.
4. Αυλωνίτης, Λυμπερόπουλος, Τζαναβάρας, Σύγχρονες Στρατηγικές Μάρκετινγκ για διεθνής αγορές, Αθήνα 2010, εκδόσεις Rosili.
5. Γιαννής Γ. & Γκόλιας Ι, *Καθοριστικοί παράγοντες συναρμογής των πληροφοριακών συστημάτων με τα συστήματα μεταφορών*, Πρακτικά 13^{ου} Εθνικού Συνεδρίου Ελληνικής Εταιρείας Επιχειρησιακών Ερευνών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 30 Νοεμβρίου-1,2 Δεκεμβρίου 2000, σελίδα 12.
6. Γιαννόπουλος Α. Γεώργιος, Η διαδικασία πρόβλεψης μελλοντικών αναγκών και μετακινήσεων, Θεσσαλονίκη 2005, εκδόσεις επίκεντρο Α.Ε.
7. Θανόπουλος Γ., Διεθνής Επιχείρηση, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 2006.

8. Καζαντζής Χρ., Αρχές και πρότυπα χρηματοοικονομικής λογιστικής, Εκδόσεις Business plus A.E., Αθήνα 2009.
9. Καζαντζής Χρ., Αρχές κόστους, Εκδόσεις Business plus A.E., Αθήνα 2008.
10. Κυρίτσης Χ. & Μπουχουράς Ε., *Διερεύνηση δυνατοτήτων εφαρμογής τηλεματικής στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές*, Διπλωματική Εργασία, Επιβλέπων: Μπάσμπας Σ., Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων, Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Νοέμβριος 2004
11. Μάλλιαρης Π., Εισαγωγή στο Μάρκετινγκ, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2001.
12. Νανιόπουλος Α. (1986), *Ιστορική αναδρομή στο νομικό πλαίσιο και κριτική ανάλυση των επιπτώσεων των πιο πρόσφατων νομοθετημάτων*, Συνέδριο «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα», Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκης: Ιούλιος 1986, Τόμος Πρακτικών, σελ. 5 – 14.
13. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988.
14. Νανιόπουλος Α., (2007), *Οικονομία των Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2007.
15. Νανιόπουλος Α., (2009), *Οργάνωση- Διαχείριση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009.
16. Παπαλεξανδρή Ν. - Δ. Μπουραντάς, Διοίκηση Ανθρωπίνων Πόρων, εκδόσεις Γ. Μπένου.
17. Προφυλλίδης Β., Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.

18. Σαμπράκος Ευάγγελος, Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Μεταφορές, Αθήνα 2008.
19. Τζωρτζάκης Κ. Α. Μ. Τζωρτζάκη, Οργάνωση και Διοίκηση, εκδ. Rosili.
20. Τσαμπούλας Δ., (2007), *Συνδυασμένες Μεταφορές, Υποστήριξη εφοδιαστικής αλυσίδας*, 9η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών «Οι ελληνικές μεταφορές απέναντι στις ευρωπαϊκές προκλήσεις και την παγκοσμιοποίηση», Βοιωτία: 8.12.2007, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/media/tsampoulas.pdf>.
21. Τσαμπούλας Δ., (2010), *Ο Αναπτυξιακός Ρόλος των Μεταφορών για την Ελλάδα*, 12η Πανελλήνια Επιμελητηριακή Συνδιάσκεψη Μεταφορών με Θέμα «Μεταφορές – Μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής Οικονομίας και της Περιφέρειας: Προβληματισμοί και προκλήσεις», Κέρκυρα: 26 Ιουνίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/ker-26062010-d.tsamboulas.pdf>.

ΞΕΝΗ

1. Laudon K.– Laudon J, Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης, εκδ. κλειδάριθμος
2. Shim J. Siegel J., Διοικητική Οικονομική, εκδ. Κλειδάριθμος
4. Kotler Ph. , Marketing Management, Εκδόσεις Interbooks 9th Edition, 2010.
5. Mankiw Gr. Principles of Economics, Εκδόσεις Δαρδάνος, Αθήνα 2001.
6. Wheelen Th., & Hunger D., Strategic Management and Business Policy, University of Virginia, Iowa State University, 2010.

7. Μπόϊντ, Γουόλκερ, Λαρέσε, Το Μάρκετινγκ και εισαγωγή στη διοίκηση μάρκετινγκ, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2002.

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. ALPHA Bank (2008), Οικονομικό Δελτίο: *Φορτηγά: Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία Έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σ. 46-63.
2. In.gr, (2010m), *Νέο θεσμικό πλαίσιο: Απελευθέρωση των αδειών για φορτηγά δημόσιας χρήσης προωθεί η κυβέρνηση*, 21 Απρ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1128467>
3. ProMIS, (2010a): *Project Management Integrated Services*, «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.», *Σχέδιο προσδιορισμού προϋποθέσεων βελτίωσης των επιβατικών μεταφορών που εκτελούν τα ταξί της χώρας και αξιοποίηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας: 1ο Παραδοτέο: Η υφιστάμενη κατάσταση των Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης και των Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης στην Ελλάδα*, Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων Αθήνα, Αύγουστος 2010.
4. Αιτ. Έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί «Οικονομικών», «Προστασίας του Πολίτη», «Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», «Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efcb950->
5. Γενίτσαρης Ευάγγελος, διπλωματική εργασία «Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα: Προβλήματα και προοπτικές» Οκτώβριος 2010.
6. In.gr (2010a), *Διαπραγματεύσεις μετά το Πάσχα: Από τις οδικές μεταφορές ξεκινά η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων*, 30 Μαρ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1121543>.

7. In.gr (2010b), *Παραπομπή στην Ολομέλεια: Σημαντική απόφαση από το ΣτΕ για το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων*, 19 Νοε. 2009, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1076804>.

In.gr (2010c), *Αλλαγές μέσα στο 2010: Δεσμεύσεις στην ΕΕ για άνοιγμα Ασφαλιστικού και κλειστών επαγγελμάτων*, 10 Νοε. 2009, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1073239>.

In.gr (2010d), *Ζητά μέτρα άμεσης απόδοσης: Επιτάχυνση στην απελευθέρωση επαγγελμάτων και νέο πρόγραμμα ΤΕΜΠΜΕ, ζητά η ΕΣΕΕ*, 23 Φεβ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1109797>.

In.gr (2010e), *Παραμένει το αδιέξοδο: Συνεχίζουν την απεργία οι ιδιοκτήτες βυτιοφόρων και φορτηγών*, 28 Ιουλ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053685>.

In.gr (2010g), *Συνεχίζουν την απεργία οι βυτιοφορείς, με κυρώσεις προειδοποιεί η κυβέρνηση*, 30 Ιουλ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053963>.

In.gr (2010h), *Αναστολή της απεργίας αποφάσισαν οι ιδιοκτήτες φορτηγών*, 01 Αυγ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231054115>.

In.gr (2010i), *Εμμένουν στις θέσεις τους: Συνεχίζουν τις κινητοποιήσεις οι ιδιοκτήτες φορτηγών βυτιοφόρων*, 15 Σεπ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231059249>.

In.gr (2010k), *Σκληραίνουν τη στάση τους οι βυτιοφορείς, με απεργία απειλούν και οι πρατηριούχοι*, 26 Ιουλ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053489>.

- In.gr (2010), *Παραβίαση κοινοτικής νομοθεσίας: Στο Ευρωδικαστήριο η Ελλάδα για τους περιορισμούς στις άδειες ΦΔΧ και ιδιωτικών βυτιοφόρων*, 27 Σεπ. 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
<http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231060749>.
8. Δελεβέγκος Δ. (2010), *Κλιμακώνεται η σύγκρουση κυβέρνησης - οδηγών φορτηγών*, 27 Ιουλίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
<http://www.capital.gr/News.asp?id=1018302>.
9. Καρκαγιάννης, Κ. (2010), *Προσφυγή Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά της Ελλάδας*, Καθημερινή (Άρθρο εφημερίδας), 28-09-10, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_politics_2_28/09/2010_416620
10. Κεσανίδης Α., (2010), *«Οδικές μεταφορές και ελληνική πραγματικότητα»*, Σεμινάριο Επιμόρφωσης Στελεχών Επιχειρήσεων και Φοιτητών για τις μεταφορές, Επιμελητήριο Αιτωλοακαρνανίας, Αγρίνιο, 19 Μαρτίου 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.eesym.gr/portal/images/agr-19032010-kenanidis.pdf>.
11. Νανιόπουλος Α. (1986), *Ιστορική αναδρομή στο νομικό πλαίσιο και κριτική ανάλυση των επιπτώσεων των πιο πρόσφατων νομοθετημάτων*, Συνέδριο «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα», Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του ΑΠΘ, Θεσσαλονίκης: Ιούλιος 1986, Τόμος Πρακτικών, σελ. 5 – 14.
12. Νανιόπουλος Α., (2009), *Οργάνωση- Διαχείριση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών*, Σημειώσεις Μαθήματος «Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Εμπορευματικών Μεταφορών», Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2009.
13. Τα Νέα (2010), *Ανακοινώθηκε η επιστράτευση των απεργών και η επίταξη των βυτιοφόρων*, 28/07/2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:
<http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artid=4586716>.

14. Τερροβίτης Θ. (1990), *Η εναρμόνιση της πολιτικής των μεταφορών*, Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα 1990, σ. 63 κ.α..
15. ΥΥΜΔ (2010) – Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, διαδικτυακός τόπος διαβουλεύσεων, *Ολοκλήρωση της δημόσιας διαβούλευσης για το νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών* διαθέσιμο από:
16. 1. <http://www.opengov.gr/yme/?c=186>
17. 2. <http://www.opengov.gr/yme/?c=184>
18. 3. <http://www.opengov.gr/yme/?c=178>
19. 4. <http://www.opengov.gr/yme/?c=173>
20. 5. <http://www.opengov.gr/yme/?c=168>
21. 6. <http://www.opengov.gr/yme/?c=167>
22. 7. <http://www.opengov.gr/yme/?c=161>
23. 8. <http://www.opengov.gr/yme/?c=157>
24. 9. <http://www.opengov.gr/yme/?c=151>
25. 10. <http://www.opengov.gr/yme/?c=137>
26. 11. <http://www.opengov.gr/yme/?c=129>
27. 12. <http://www.opengov.gr/yme/?c=111>
28. 13. <http://www.opengov.gr/yme/?c=108>
29. 14. <http://www.opengov.gr/yme/?c=98>
30. 15. <http://www.opengov.gr/yme/?c=95>
31. 16. <http://www.opengov.gr/yme/?c=31>
32. 17. <http://www.opengov.gr/yme/?c=14>
33. 18. <http://www.opengov.gr/yme/?c=8>
34. 19. <http://www.opengov.gr/yme/?c=216>
35. 20. <http://www.opengov.gr/yme/?c=210>
36. 21. <http://www.opengov.gr/yme/?c=159>
37. 22. <http://www.opengov.gr/yme/?c=100>
38. 23. <http://www.opengov.gr/yme/?c=96>
39. 24. <http://www.opengov.gr/yme/?c=75>

40. 25. <http://www.opengov.gr/yme/?c=35>
41. 26. <http://www.opengov.gr/yme/?c=17>
42. 27. <http://www.opengov.gr/yme/?c=12>
43. 28. <http://www.opengov.gr/yme/?c=15>
44. 29. <http://www.opengov.gr/yme/?c=9>
45. 30. <http://www.opengov.gr/yme/?c=3>
46. 31. <http://www.opengov.gr/yme/?c=138>
47. 32. <http://www.opengov.gr/yme/?c=113>
48. 33. <http://www.opengov.gr/yme/?c=107>
49. 34. <http://www.opengov.gr/yme/?c=100>
50. 35. <http://www.opengov.gr/yme/?c=96>
51. 36. <http://www.opengov.gr/yme/?c=75>
52. 37. <http://www.opengov.gr/yme/?c=62>
53. 38. <http://www.opengov.gr/yme/?c=56>
54. 39. <http://www.opengov.gr/yme/?c=35>
55. 40. <http://www.opengov.gr/yme/?c=29>
56. 41. <http://www.opengov.gr/yme/?c=17>
57. 42. <http://www.opengov.gr/yme/?c=15>
58. 43. <http://www.opengov.gr/yme/?c=12>
59. 44. <http://www.opengov.gr/yme/?c=9>
60. 45. <http://www.opengov.gr/yme/?c=4>
61. 46. <http://www.opengov.gr/yme/?c=3>
62. 47. <http://www.opengov.gr/yme/?c=208>
63. 48. <http://www.opengov.gr/yme/?c=198>
64. 49. <http://www.opengov.gr/yme/?c=194>
65. 50. <http://www.opengov.gr/yme/?c=174>
66. 51. <http://www.opengov.gr/yme/?c=169>
67. 52. <http://www.opengov.gr/yme/?c=217>
68. 53. <http://www.opengov.gr/yme/?c=196>
69. 54. <http://www.opengov.gr/yme/?c=211>
70. 55. <http://www.opengov.gr/yme/?c=158>
71. 56. <http://www.opengov.gr/yme/?c=28>
72. 57. <http://www.opengov.gr/yme/?c=43>
73. 58. <http://www.opengov.gr/yme/?c=114>

74. 59. <http://www.opengov.gr/yme/?c=171>
75. 60. <http://www.opengov.gr/yme/?c=160>
76. 61. <http://www.opengov.gr/yme/?c=148>
77. 62. <http://www.opengov.gr/yme/?c=152>
78. 63. <http://www.opengov.gr/yme/?c=147>
79. 64. <http://www.opengov.gr/yme/?c=145>
80. 65. <http://www.opengov.gr/yme/?c=84>
81. 66. <http://www.opengov.gr/yme/?c=81>
82. 67. <http://www.opengov.gr/yme/?c=63>
83. 68. <http://www.opengov.gr/yme/?c=60>
84. 69. <http://www.opengov.gr/yme/?c=141>
85. 70. <http://www.opengov.gr/yme/?c=86>
86. 71. <http://www.opengov.gr/yme/?c=116>
87. 72. <http://www.opengov.gr/yme/?c=127>
88. 73. <http://www.opengov.gr/yme/?c=123>
89. 74. <http://www.opengov.gr/yme/?c=126>
90. 75. <http://www.opengov.gr/yme/?c=124>
91. 76. <http://www.opengov.gr/yme/?c=125>
92. http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%AD%CE%BB%CE%BF_%CE
93. Κλαδική μελέτη της ICAP ΑΕ, Υπηρεσίες διαμεταφοράς, Αθήνα, 2010.
94. Σημειώσεις από το μάθημα «Στρατηγική και πολιτική των επιχειρήσεων» του καθηγητή Νίκου Γεωργόπουλου
95. Σημειώσεις από το μάθημα «Σύγχρονες στρατηγικές μάρκετινγκ» του καθηγητή Μάρκου Τσόγκα
96. EC - European Commission (2009), *Road Freight Transport Vademecum*, European Commission, Directorate General Energy and Transport, Directorate E – Inland Transport, Unit E. 1 – Land Transport Policy, March 2009. Ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:

97. ERF (2010), *European Road Statistics*, European Union Road Federation, Brussels, July 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: http://www.erf.be/images/stories/Statistics/2010/ERF_European_Road_Statistics_2010.pdf.
98. EUROSTAT, International Transport Forum, United Nations Economic Commission for Europe (2009), *Illustrated Glossary for Transport Statistics*, 4th Edition, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/09GloStat.pdf>.
99. http://ec.europa.eu/transport/road/doc/2009_road_freight_vademecum.pdf.
100. <http://epixeirein.gr/2009/07/31/swot-analysis-efarmogi/>
101. http://www.epiheirimatikotita.gr/epiheir_tools/to_montelo_pest.htm
102. Στατιστική Αρχή 1, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
103. Στατιστική Αρχή 2, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
104. Στατιστική Αρχή 3, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
105. Στατιστική Αρχή 4, Ιστοσελίδα, διαθέσιμο από την ιστοσελίδα: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGEthemes?>
106. http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BD%CE%AC%CE%BB%CF%85%CF%83%CE%B7_PEST
107. WEF (2010), *The Global Competitiveness Report 2010–2011*, World Economic Forum - Geneva, Switzerland, 2010, ανακτήθηκε από την ιστοσελίδα:

http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf

108. EUROSTAT, (2010), Ιστοσελίδα, πρόσβαση την περίοδο 07-10.2010:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home>

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_ec_entveh&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ca_c&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ca_hac&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ia_lggt&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_na_dctg&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_na_rl3g&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_na_ru3g&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_mplw&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_lc&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_go_ta_vm&lang=en

http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=tran_hv_frmod&lang=en

109. Τζωρτζάτου Στ., Περιοδικό «Φορτηγό και Μεταφορές» τεύχος 10 Ιανουάριος 2013.

110. <http://www.eklogika.gr/nomosxedia/sxedianomou/snmetafores>

111. http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/O-EMPOMET-PRAK_XPress_Hamster_temp.qxp.pdf

112. <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/o-empomet-eis.pdf>
113. http://www.hft.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=77:2011-01-20-19-17-22&catid=34:2011-01-20-20-03-08&Itemid=50
114. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/366632>
115. <http://www.nextdeal.gr>
116. <http://www.nextdeal.gr/%CE%95%CE%B9%CE%B4%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%99%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE>
117. <http://www.ofae.gr/News.aspx?iid=231&page=1>
118. <http://siamakis-lawyers.gr/%CF%84%CE%B7%CE%BD-%B1%>
119. <http://www.steea.gr/articleinfo.aspx?guid=983f6e08-e7f9-4393-a208-cc765f44ae14>
120. <http://www.yme.gr/getfile.php?id=3064>
121. <http://webcache.googleusercontent.com/search>
121. Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, www.europa.eu.int
122. Barco Enterprise, www.barco.com
123. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-07-1550_el.htm
124. <http://www.athenspress.gr/2011/09/%CE%BD%CE%B5%CE%B5%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%87%CE%BD%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%B5%CF%84%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%99%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE>

125. <http://www.desm-os.gr/2011-06-12-21-45-22>
126. <http://dspace.lib.ntua.gr/bitstream/123456789/6852/1/Kambitsis.pdf>
127. Fleet Management Solutions, www.fmsgps.com
128. <http://www.espa.gr/el/Pages/Proclamationsfs.aspx?item=1933>
129. <http://www.et-online.gr/default.asp?pid=11&la=1&arc=2&art=47&nwID=8>
130. Nexiq Technologies, www.nexiq.com
131. <http://www.peed.gr/default.aspx?tab=page&ContentID=533>
132. <http://pgtransport.civil.auth.gr/ayfantopoulou>
133. <http://el.scribd.com/doc/48796465/%CE%9F%CE%B9-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%80%CF%84%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%8>
134. <http://www.startupgreece.gov.gr/el/content/4%CE%BF-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CF%8C>
135. Siemens VDO, Automotive supplier of electronics and mechatronics,
136. www.siemensvdo.com
137. Tschangho John Kim, Ph.D., *GIS/GPS in transportation*, www.urban.uiuc.edu/
138. http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/7b24652e-78eb-4807-9d68-e9a5d4576eff/O-EMPOMET-PRAK_XPress_Hamster_temp.qxp.pdf
139. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/index_el.htm
140. http://europa.eu/pol/trans/index_el.htm
141. http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/el/displayFtu.html?ftuld=FTU_4_6.4.html

142. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-626_el.htm
143. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004PC0478:EL:HTML>
144. http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/01/?lang=gr&all=1&s=1&e=10
145. <http://www.efepae.gr/metafores.html>
146. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/transport_energy_environment/index_el.htm
147. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-626_el.htm
148. <http://www.antagonistikotita.gr/greek/prokResultsFull.asp?id=236>
149. <http://www.desm-os.gr/profil/205--q-q>
150. <http://www.efepae.gr/metafores.html>
151. <http://www.e-kepa.gr/frontend/article.php?aid=644&cid=228>
152. <http://www.espa.gr/el/Pages/Proclamationsfs.aspx?item=1933>
153. <http://www.greenbelt.gr/gr/solutions.php?action=view&id=17>
154. <http://www.yme.gr/?getwhat=1&oid=131&id=&tid=131>
155. <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=452>

NOMΟΘΕΣΙΑ

1. Νόμος 383/1976 (ΦΕΚ182Α'/76) «Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης»
10. Υπουργική Απόφαση Γ2/36640/5882/1997 (ΦΕΚ 89Β'/97) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
11. Υπουργική Απόφαση Γ2/36648/5883/1997 (ΦΕΚ 89Β'/97) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
12. Υπουργική Απόφαση Β11/37440/4629/2000 (ΦΕΚ 86Β'/00) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
13. Υπουργική Απόφαση Β11/37762/4688/2000 (ΦΕΚ 86Β'/00) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
14. Υπουργική Απόφαση Β11/9570/757/2005 «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
15. Υπουργική Απόφαση Β11/24356/1931/2005 «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
16. Υπουργική Απόφαση Κ/3138/221/2006 (ΦΕΚ 329Β'/06) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
17. Υπουργική Απόφαση Κ/63643/5026/2006 (ΦΕΚ 329Β'/06) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
19. Υπουργική Απόφαση Κ/26147/2169/2008 (ΦΕΚ 856Β'/08) «Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές»
2. Νόμος 1959/1991 (ΦΕΚ123Α'/91) «Για τις οδικές μεταφορές, τις επικοινωνίες και άλλες διατάξεις»
20. Υπουργική Απόφαση Κ/24241/2045/2008 (ΦΕΚ 856Β'/08) «Κόμιστρα Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων»
21. Νόμος 2367/1953 «Περί τίτλων κυριότητας, ταξινομήσεως αδειών κυκλοφορίας και φορολογίας αυτοκινήτων»
22. Νόμος 1667/1986 (ΦΕΚ 196 Α'/86) «Αστικοί συνεταιρισμοί και άλλες διατάξεις»
23. Προεδρικό Διάταγμα 186/1992 (ΦΕΚ 84Α'/92) «Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων»

24. Νόμος 2963/2001 (ΦΕΚ 268Α'/01) «Περί οργάνωσης και λειτουργίας των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χερσαίων μεταφορών και άλλες διατάξεις»
25. Νόμος 3333/2005 (ΦΕΚ 91Α'/05) «Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις»
26. Υπουργική Απόφαση Β2/24688/1892/2006 (ΦΕΚ 556Β'/2006) «Περί καθορισμού όρων, προϋποθέσεων και δικαιολογητικών για την αύξηση του μικτού βάρους των φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ. των οποίων το αρχικό δικαίωμα χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν.δ. 531/1970 ή του ν. 1073/1980»
27. Έγγραφο Υ.Μ.Ε. Αρ.Πρ. Γ5/29829/2313 (14 Ιουνίου 2006) «Λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 4 του Ν. 3446/2006».
3. Νόμος 1073/1980 (ΦΕΚ 214Α'/80) «Περί αντικαταστάσεως των κυκλοφορούντων τριτρόχων φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσεως (μοτοσυκλετών) δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων»
4. Νομοθετικό Διάταγμα 531/1970 (ΦΕΚ 101/70) «Περί αντικαταστάσεως ζωηλάτων οχημάτων, πόλεων, δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως»
5. Νόμος 3446/2006 (ΦΕΚ 49Α'/06) «Για την οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου για την κυκλοφορία των οχημάτων – Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις»
6. Νόμος 2465/1997 (ΦΕΚ 28Α'/97) «Θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών»
7. Προεδρικό Διάταγμα 346/2001 (ΦΕΚ 233Α'/01) «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις των οδηγιών 96/26 ΕΚ και 98/76 ΕΚ του Συμβουλίου, Περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισεως των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών»
8. Προεδρικό Διάταγμα 431/1995 ((ΦΕΚ 245Α'/95) «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ της 7ης Δεκεμβρίου 1992 'θέσπιση Κοινών Κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών Μελών»
9. Υπουργική Απόφαση Β2/29544/5349/1991 (ΦΕΚ 726Β'/91) (Διορθ. σφαλμ. Στο ΦΕΚ 813 Β'/3-10-91) «Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οχημάτων σε μεταφορικές επιχειρήσεις και μεμονωμένους μεταφορείς»

