



**"ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ
ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ"**

Παρακολούθηση / Εποπτεία:

***ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
LOGISTICS***

Διενέργεια Έρευνας:



ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2007

«Πανελλαδική Έρευνα μέτρησης του κλάδου της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην Ελλάδα και της συμβολής του στην ανάπτυξη της Ελληνικής Οικονομίας»



Η μελέτη αυτή εντάσσεται στο Μέτρο 9.1 του Ε.Π.ΑΝ.: «Τεχνική βοήθεια Ε.Τ.Π.Α.» και συγχρηματοδοτήθηκε από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. (Ε.Τ.Π.Α.)

Στόχος του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης είναι:

- Συμβολή στην άμβλυνση των ανισοτήτων όσον αφορά την ανάπτυξη και το βιοτικό επίπεδο μεταξύ των διαφόρων περιφερειών, καθώς και τη μείωση της καθυστέρησης των λιγότερο ευνοημένων περιφερειών.
- Συμβολή στην διόρθωση των κυριοτέρων περιφερειακών ανισοτήτων στην Κοινότητα, χάρη στην συμμετοχή, στην ανάπτυξη και στην διαρθρωτική προσαρμογή των αναπτυξιακά καθυστερημένων περιφερειών, καθώς και στην κοινωνικο-οικονομική ανασυγκρότηση των περιφερειών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	Εισαγωγή	5
1.1	Σκοπός του έργου	5
1.2	Δραστηριότητες & υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας	11
2	Μέγεθος Κλάδου Εφοδιαστικής Αλυσίδας & Συμβολή του στην Εθνική Οικονομία	15
2.1	Μέγεθος κλάδου παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας.....	15
2.2	Μέγεθος δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις μεταποιητικές και εμπορικές επιχειρήσεις	17
2.3	Η συμβολή του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην Εθνική Οικονομία	21
3	Επίκαιρα προβλήματα & προκλήσεις στην Ελλάδα	23
3.1	Θεσμικό πλαίσιο	23
3.2	Νομοθετικό πλαίσιο χωροταξίας	23
3.3	Υποδομές & δίκτυα.....	24
3.4	Τεχνολογικό & τηλεπικοινωνιακό περιβάλλον	29
3.5	Αναπτυξιακά κίνητρα	32
3.6	Εκπαίδευση και δυνατότητες επιμόρφωσης.....	34
3.7	Νομοθετικό πλαίσιο	36
3.8	Νέες μορφές συνεργασιών - οργανωτικών δομών και μοντέλων λειτουργίας	40
3.9	Νέες κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Πολιτικής και καταγραφή αναμενόμενων εξελίξεων	42
3.10	Πλαίσιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών.....	45
3.11	Πλαίσιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής Εφοδιαστικής.....	48
3.12	Αναμενόμενες εξελίξεις λόγω των πολιτικών της Ε.Ε.	50
3.13	Καταγραφή εμπορευματικών ροών μεταξύ της Ελλάδας και λοιπών Βαλκανικών / Ευρωπαϊκών χωρών.....	55
4	Χάραξη Εθνικής Στρατηγικής για την Ανάπτυξη της Ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.	61
4.1	Εισαγωγή.....	61
4.2	Η υφιστάμενη κατάσταση	61
5	Προτάσεις πολιτικής & δράσεων για την στήριξη της Ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.	69
5.1	Ένταξη των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις δράσεις γυναικείας και νεανικής επιχειρηματικότητας.....	70
5.2	Ουσιαστική αναγνώριση των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως οικονομικό τομέα με ουσιαστική συμβολή και δυνατότητες ανάπτυξης.....	70
5.3	Ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.....	71

5.4	Πολυετή Επιχειρηματικά Σχέδια για την ενίσχυση των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας	71
5.5	Δικτύωση (clustering) & συνεργασία – συνέργια επιχειρήσεων στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.....	72
5.6	Δικτύωση (clustering) & συνεργασία – συνέργια επιχειρήσεων στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας με σκοπό την ενίσχυση της παρουσίας αυτών στις διεθνείς αγορές.....	73
5.7	Υποστήριξη των επιχειρήσεων στην υιοθέτηση υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας από τρίτους.....	74
5.8	Επαγγελματική κατάρτιση και πιστοποίηση Επαγγελματικών Προσόντων στον κλάδο της Εφοδιαστικής αλυσίδας	74
5.9	Δημιουργία Εθνικής Υπηρεσίας Εφοδιαστικής Αλυσίδας	75
6	Βιβλιογραφία	76

1 Εισαγωγή

1.1 Σκοπός του έργου

Ο κλάδος των logistics και της διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας γνωρίζει παγκοσμίως πολύ μεγάλη άνθηση τα τελευταία χρόνια, κυρίως λόγω των εξής γεγονότων:

- 1^ο Της επέκτασης των παγκοσμίων ζωνών εμπορίου και των ελεύθερων αγορών, με αποτέλεσμα προϊόντα που παράγονται σε μία χώρα, να χρειάζεται να ταξιδεύουν αρκετά μακριά και μάλιστα σε άλλες χώρες ή ακόμη και ηπείρους.
- 2^ο Της αυξανόμενης μεταποιητικής ικανότητας των αναπτυσσόμενων χωρών, η οποία έχει ως συνέπεια την τεράστια αύξηση του outsourcing, της διάθεσης δηλαδή κυρίως της παραγωγής των προϊόντων ή και άλλων υπηρεσιών σε εταιρείες που εδρεύουν σε χώρες με χαμηλότερο κόστος εργασίας.
- 3^ο Της αναγκαιότητας αύξησης της ανταγωνιστικότητας των Ευρωπαϊκών και ακόμα περισσότερο των Ελληνικών επιχειρήσεων, με την μείωση των λειτουργικών τους δαπανών και την βελτίωση των συνθηκών διαχείρισης και ασφάλειας εμπορευμάτων.
- 4^ο Της αναγκαιότητας προστασίας του περιβάλλοντος και μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο.
- 5^ο Της προτεραιότητας για αύξηση της ασφάλειας των μεταφορών και μείωση των σχετικών ατυχημάτων και του κόστους και επιπτώσεων που αυτά προκαλούν.

Η αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί προνόμιο των σύγχρονων οικονομιών, πηγή εσόδων και ανάπτυξης κρατών προτύπων όπως της Ολλανδίας. Η γεωγραφική θέση κάθε χώρας, σε συνδυασμό με τις σύγχρονες υποδομές και τις αποτελεσματικές διαδικασίες διεκπεραίωσης, παράλληλα με το σωστό Marketing, συνιστούν δυναμική ανάπτυξης προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η χώρα μας βρίσκεται εκ των πραγμάτων σε πλεονεκτική θέση λόγω της γεωγραφικής της διάστασης, καθώς θα μπορούσε να αποτελέσει κόμβο υποδοχής εμπορευμάτων. Ωστόσο, λείπουν οι σύγχρονες υποδομές, οι απλές και αποτελεσματικές διαδικασίες διεκπεραίωσης και το Εθνικό Marketing των εν λόγω υπηρεσιών.

Σκοπός του έργου είναι η μέτρηση της ανάπτυξης και η ανάλυση της αγοράς της εφοδιαστικής αλυσίδας καθώς και η χάραξη της Εθνικής στρατηγικής. Η σημαντικότητα του έργου είναι ιδιαίτερη, καθώς κρίνεται επιτακτικός ο σχεδιασμός ολοκληρωμένης πολιτικής για την ενίσχυση των τομέων εκείνων που χρήζουν ανάπτυξης, ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της χώρας μας και η ανάδειξή της σε κόμβο εμπορίου της ευρύτερης περιοχής. Η αγορά των Logistics μπορεί να αποτελέσει πηγή εσόδων για την Ελληνική Οικονομία ισάξια με τον Τουρισμό, αρκεί να σχεδιασθεί η ανάπτυξή της και να ενισχυθεί.

1.1.i Ιστορική αναδρομή ορολογίας

Μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία της εφοδιαστικής (logistics) είναι ιδιαίτερως ενδιαφέρουσα, καθώς αποδεικνύει ότι η εφοδιαστική «γεννήθηκε» πολύ νωρίτερα από ότι φανταζόμαστε. Η απαρχή της έννοιας αυτής σύμφωνα με διάφορες πηγές βρίσκονται στην αρχαία εποχή, κατά τους πολέμους των Ελληνικών και Ρωμαϊκών αυτοκρατοριών, όπου υπήρχε διακριτή ιεραρχική θέση αξιωματούχων στρατιωτικών με τίτλο "Logistikas". Στους αξιωματούχους αυτούς αναθέτονταν καθήκοντα σχετικά με τις υπηρεσίες εφοδιασμού και διανομής των υπάρχοντων πολεμοφοδίων, τροφίμων, ρουχισμού και

λοιπών πόρων. Με τον τρόπο αυτό διευκολυνόταν η αποτελεσματική και επιτυχημένη μετακίνηση των στρατιωτών από τη θέση βάσης σε νέες επόμενες περιοχές, παράγοντας ιδιαίτερα κρίσιμος για την έκβαση του πολέμου. Στο πλαίσιο των καθηκόντων των "Logistikas" περιλαμβανόταν ακόμα η καταστροφή των εγκαταστάσεων εφοδιασμού των αντιπάλων καθώς και η φύλαξη των εγκαταστάσεων εφοδιασμού των ιδίων. Αυτό οδήγησε στην ανάπτυξη ενός συστήματος που μπορεί να συσχετισθεί με το σύγχρονο σύστημα διαχείρισης εφοδιαστικής.

Η γλωσσική προέλευση του όρου "logistics" δεν είναι σαφώς προσδιορισμένη. Κάποιες από τις επικρατέστερες απόψεις στο χώρο για την αρχαιότερη ρίζα της λέξης είναι οι ακόλουθες:

- Η ελληνική λέξη "λογιστικός" που σήμαινε ο επιδέξιος στον υπολογισμό από την οποία προήλθε η λατινική λέξη "logisticus" με παρεμφερές νόημα (μαθηματικός υπολογισμός και κρίση).
- Η αρχαία ελληνική λέξη "λόγος" που σήμαινε: λογική, ομιλία, αιτία, δημηγορία, υπολογισμός

Παρόλο που για την αρχαία ρίζα της λέξης δεν υπάρχει απόλυτη συμφωνία των ιστορικών, η πιο σύγχρονη χρήση της γλώσσας στην στρατιωτική ορολογία αποδίδεται ομόφωνα στην Γαλλία του 17^{ου} αιώνα. Η λατινική ρίζα "log" εξελίχθηκε στη γαλλική λέξη "loger" που σήμαινε παρέχω κατάλυμα, στεγάζω και αναφερόταν στα στρατιωτικά καταλύματα. Με βάση τη λέξη "loger", το 1670, ένας σύμβουλος του Λουδοβίκου του XIV, πρότεινε αναδιοργάνωση της στρατιωτικής ιεραρχίας, προτείνοντας ανάμεσα στα άλλα, ένα νέο τίτλο αυτόν του "Marechal General de Logis", δηλαδή του αξιωματικού εφοδιαστή. Ακολούθως, ο Baron Antoine Henri Jomini στρατιωτικός στο αναφερθέν αξίωμα επινόησε στα πρώτα μισά του 19^{ου} αιώνα τη γαλλική λέξη "logistique", που μεταφράσθηκε στα αγγλικά σε "logistics".

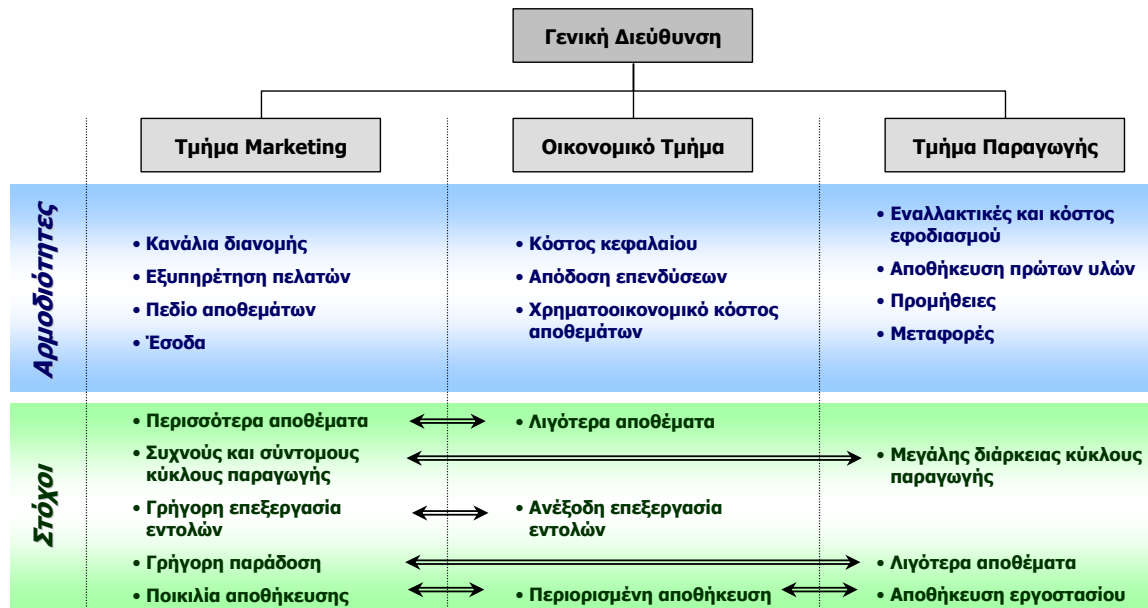
Ο όρος Logistics εμφανίσθηκε για πρώτη φορά – και πάλι στην στρατιωτική ορολογία - κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, γύρω στο 1940, οπότε και η εφοδιαστική γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη. Η εφοδιαστική του στρατού των Ηνωμένων Πολιτειών και των συμμάχων τους αποδείχθηκε να είναι πιο ανεπτυγμένη από αυτή που μπορούσε να χειριστεί ο Γερμανικός στρατός. Ο στρατός των Ηνωμένων Πολιτειών διασφάλισε ότι οι απαιτούμενες υπηρεσίες και προμήθειες παρέχονταν τη σωστή στιγμή, στο σωστό μέρος. Προσπάθησε επίσης να παράσχει τις υπηρεσίες αυτές όταν και όπου χρειαζόταν με τον βέλτιστο και πιο οικονομικό τρόπο. Οι βέλτιστες πρακτικές και μέθοδοι ώστε να επιτευχθεί παροχή των υπηρεσιών όταν και όπου χρειάζονται αναπτύχθηκαν. Δημιουργήθηκαν επίσης πολυάριθμες τεχνικές στρατιωτικής εφοδιαστικής που χρησιμοποιούνται ακόμα, αν και σε πιο εξελιγμένη μορφή.

Μέχρι το 1950, ο όρος "logistics" εμφανιζόταν κυρίως στη στρατιωτική ορολογία. Στην εσωτερική δομή των επιχειρήσεων δεν είχε εμφανισθεί διακριτό τμήμα logistics. Οι δραστηριότητες Logistics δεν είχαν ομαδοποιηθεί ήταν κατανεμημένες στα τμήματα Marketing, Παραγωγής και Οικονομικών όπως παρουσιάζεται στο Σχήμα 1.

Η διάσπαση αυτή των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής σε πολλά επιμέρους τμήματα οδήγούσε σε συγκρούσεις μεταξύ των υπευθύνων για τις δραστηριότητες. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το κόστος των δραστηριοτήτων αυτών και το επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών να υποεκτιμούνται από την οπτική γωνία της ίδιας της επιχείρησης, και να μην βελτιστοποιούνται.

Η επιστήμη του marketing ήταν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος την περίοδο αυτή και οι επιστήμονες περιλάμβαναν τη φυσική διανομή σαν πρωτεύουσα δραστηριότητα της. Το 1969, οι LaLonde and Dawson ερευνώντας την πρόσφατη ιστορία, σημείωσαν ότι ο Arch Shaw διαχώρισε το 1912 αρχικά τις δύο εκφάνσεις του marketing, η μία εκ των οποίων διαπραγματεύεται τη δημιουργία ζήτησης (προώθηση – διαφήμιση) και η άλλη τη φυσική διανομή. Ο Fred Clark το 1922 αναγνώρισε τη φύση της φυσικής διανομής και ανέδειξε τη διαφορά της από την έννοια της δημιουργίας ζήτησης που

είχε το marketing. Λίγο αργότερα άρχισε να αναδεικνύεται η φυσική διανομή σαν ξεχωριστή περιοχή μελέτης και εφαρμογών και να διαχωρίζεται από τις υπόλοιπες marketing δραστηριότητες.



Σχήμα 1: Κατανομή δραστηριοτήτων logistics στις επιχειρήσεις κατά τη δεκαετία του 50

Το 1960 δημιουργήθηκε και διδάχθηκε για πρώτη φορά πανεπιστημιακό μάθημα (Michigan State University) με αντικείμενό του τα Logistics. Υπό το πρίσμα της προσέγγισης του συνολικού κόστους αναλύθηκαν δραστηριότητες όπως η μεταφορά, η διαχείριση αποθεμάτων, η αποθήκευση και τοποθέτηση εγκαταστάσεων.

Το 1964 εμφανίσθηκε ο όρος *επιχειρησιακά logistics (business logistics)*, ώστε να γίνει αντιληπτή η διαφοροποίηση από τον όρο logistics που χρησιμοποιούνταν στην στρατιωτική ορολογία (Heskett 1964) και συμπεριέλαβε σε αυτόν τη φυσική διανομή και την τροφοδοσία.

Κατά τη δεκαετία του '60 και του '70 ερευνήθηκαν περαιτέρω οι δραστηριότητες logistics και η φυσική διανομή των προϊόντων. Τα κόστη των δραστηριοτήτων αυτών ήταν ιδιαίτερος υψηλά τόσο σε εθνικό επίπεδο διαφόρων χωρών (15% του ΑΕΠ των Η.Π.Α., 16% των πωλήσεων στη Μεγάλη Βρετανία, 26,5% των πωλήσεων στην Ιαπωνία) όσο και σε ενδοεπιχειρησιακό επίπεδο. Αναγνωρίσθηκε λοιπόν, ότι μετά την παραγωγή και το marketing, πεδία που ήδη είχαν μελετηθεί αρκετά, η φυσική διανομή και τα Logistics ήταν οι επόμενες περιοχές που προφανώς χρειαζόνταν διοικητική προσοχή και ανάλυση.

Παρότι η διανομή συνδέεται συνήθως εννοιολογικά με την μετακίνηση εξερχόμενων προϊόντων από μια επιχείρηση, σε πολλές περιπτώσεις αφορούσε και την μεταφορά εισερχόμενων προϊόντων. Χαρακτηριστικός είναι ο ορισμός της φυσικής διανομής που δόθηκε από τον Edward Smykay (1962), η οποία αναφέρει ότι:

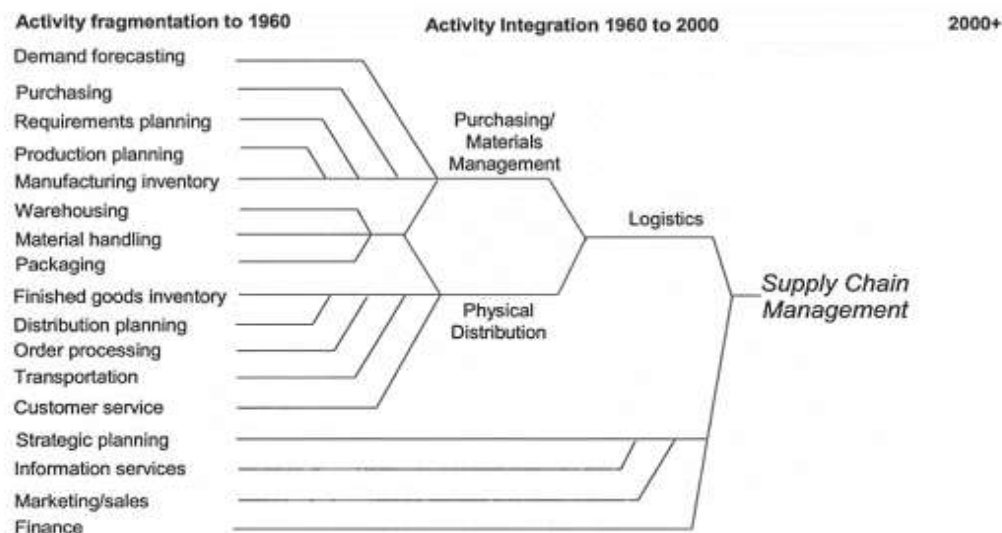
«φυσική διανομή μπορεί να ορισθεί ευρέως ως η περιοχή επιχειρησιακής διοίκησης που ευθύνεται για την μετακίνηση των πρώτων υλών και των τελικών προϊόντων καθώς και την ανάπτυξη συστημάτων μετακίνησης».

Ο Heskett οριοθέτησε τα επιχειρησιακά logistics περιλαμβάνοντας την τροφοδοσία και την φυσική διανομή των επιχειρήσεων, σημειώνοντας όμως πως ο συντονισμός των δραστηριοτήτων αυτών πρέπει να λαμβάνει χώρα καθ' όλο το μήκος του καναλιού ενός προϊόντος, στο οποίο συμμετέχουν πολλές εταιρείες.

Αυτές οι ερμηνείες των logistics και της διανομής που περιγράφηκαν από ερευνητές και επαγγελματίες του χώρου στις δεκαετίες του '70, πλησιάζουν αρκετά την έννοια της Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Management) που εμφανίσθηκε πρόσφατα. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται ευρέως σήμερα καθώς εταιρείες από πλήθος διαφορετικών επιχειρηματικών πεδίων τον έχουν υιοθετήσει και εντάσσουν ορισμένες δραστηριότητες τους σε αυτόν.

1.1.ii Διοίκηση εφοδιαστικής (Logistics) & Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Management)

Η έννοια της Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (S.C.M.) είναι πολυσήμαντη, έχει ερμηνευτεί με ποικίλους τρόπους και συχνά συγχέεται ή αλληλοκαλύπτεται με την έννοια της διοίκησης της Εφοδιαστικής (Logistics). Η διαμόρφωση των Logistics και η μετεξέλιξη τους σε S.C.M., παρουσιάζεται σχηματικά στο Σχήμα 2.



Σχήμα 2: Μετεξέλιξη των Logistics σε Supply Chain Management

Το Συμβούλιο των Επαγγελματιών Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP), που είναι από τις βασικότερες οργανώσεις επαγγελματιών, ερευνητών και ακαδημαϊκών της εφοδιαστικής αλυσίδας, επιχείρησε να διαχωρίσει τις δύο έννοιες τονίζοντας ότι:

«η διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας περιλαμβάνει τον σχεδιασμό και τη διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων που εμπλέκονται στην τροφοδοσία, την προμήθεια, την μεταποίηση καθώς και τη διαχείριση όλων των Logistics δραστηριοτήτων. Περιλαμβάνει επίσης το συντονισμό και τη συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα, οι οποίοι μπορεί να είναι προμηθευτές, ενδιάμεσοι, εξωτερικοί παροχείς υπηρεσιών και πελάτες».

Στην ουσία, η διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας ενοποιεί τη διαχείριση της τροφοδοσίας (supply) και της ζήτησης (demand) εντός των επιχειρήσεων καθώς και μεταξύ αυτών και περιλαμβάνει συχνά και την δραστηριότητα μεταποίησης, όπου αυτή υπάρχει.

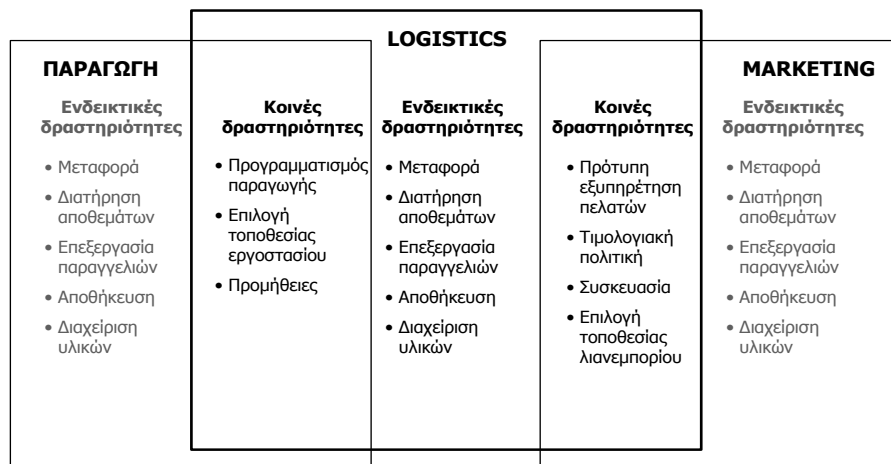
Ενώ, η διοίκηση των *logistics*, σύμφωνα πάντα με τον ίδιο φορέα (CSCMP), είναι:

«το σύνολο των λειτουργιών σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου που απαιτούνται για την αποδοτική και αποτελεσματική ροή και αποθήκευση των αγαθών, υπηρεσιών, καθώς και

την διαχείριση των σχετιζόμενων με αυτές πληροφορίες από το σημείο αφετηρίας έως το σημείο κατανάλωσης, με στόχο την ικανοποίηση του πελάτη με το ελάχιστο δυνατό κόστος».

Σε αυτούς τους δύο ορισμούς, παρατηρούμε δύο βασικές διαφορές. Πρώτον, οι προμήθειες και η μεταποίηση περιλαμβάνονται ρητά στην διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά όχι άμεσα στα logistics. Παρατηρούμε επίσης πως όσον αφορά στη διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη συνεργασία, στο συντονισμό και στις σχέσεις που δομούνται μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, έννοιες οι οποίες απουσιάζουν από τα Logistics.

Θα μπορούσαμε να πούμε δηλαδή, ότι η διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας έχει τρεις διαστάσεις, τη διοίκηση δραστηριοτήτων και διαδικασιών, το δια-λειτουργικό συντονισμό και το δι-επιχειρησιακό συντονισμό. Η πρώτη διάσταση περιλαμβάνει περίπου το αντικείμενο των logistics, δηλαδή της διοίκησης δραστηριοτήτων όπως η μεταφορά, η διατήρηση αποθεμάτων, η αποθήκευση και η επεξεργασία παραγγελιών. Ο δια-λειτουργικός συντονισμός αφορά στην συνεργασία και στη δημιουργία σχέσεων με άλλες λειτουργίες της ίδιας επιχείρησης, όπως το marketing και την παραγωγή (βλ.Σχήμα 3).



Σχήμα 3: Διεπαφές της λειτουργίας Logistics με άλλες λειτουργίες της επιχείρησης

Ο δι-επιχειρησιακός συντονισμός σχετίζεται με τη συνεργασία και το συγχρονισμό των προϊόντων μεταξύ των επιχειρήσεων που είναι μέλη των ίδιων προϊόντικών καναλιών.

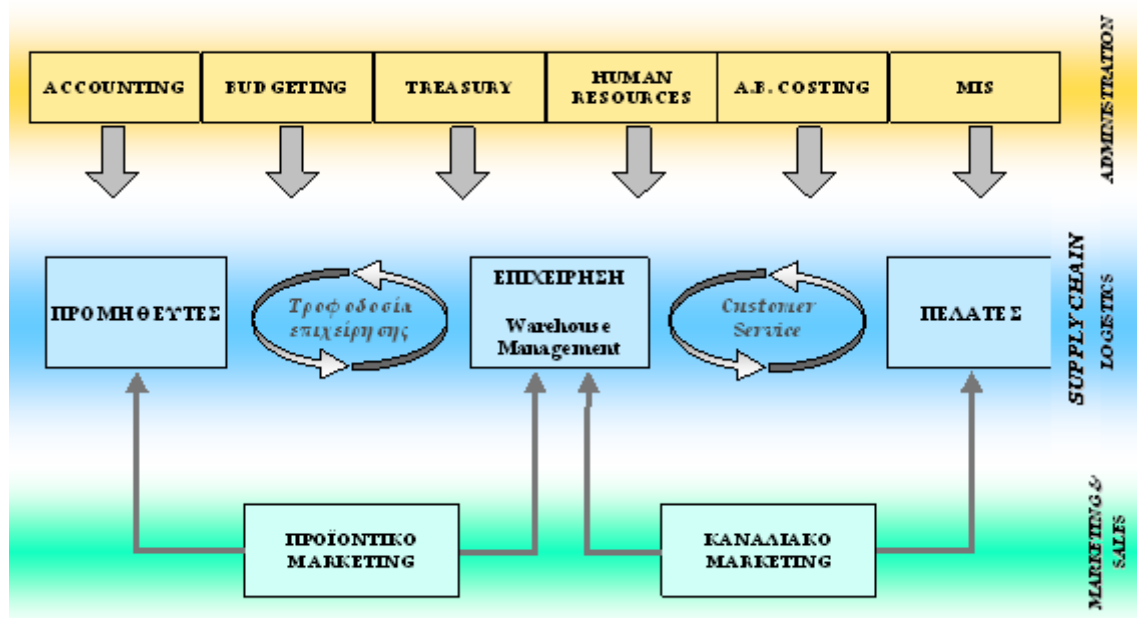
Συμπερασματικά η βασική διαφορά των δύο όρων είναι ότι η διοίκηση εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η διοίκηση της προϊόντικής ροής καθώς και της απαιτούμενης πληροφοριακής και οικονομικής ροής μεταξύ των διαφόρων επιχειρήσεων, ενώ τα logistics αποτελούν την διοίκηση των δραστηριοτήτων των αντίστοιχων ροών εντός της ίδιας επιχείρησης.

Η Εφοδιαστική αλυσίδα σε μια σύγχρονη παραγωγική και εμπορική επιχείρηση έχει σημαντική συμβολή στην επίτευξη των στρατηγικών της στόχων καθώς αποτελεί τον σημαντικότερο ίσως παράγοντα στην παροχή του επιθυμητού επιπέδου εξυπηρέτησης στους πελάτες, με το μικρότερο δυνατό συνολικό κόστος σε όλα τα στάδια διαχείρισης των υλικών. Ο ρόλος αυτός απεικονίζεται στο Σχήμα 4, το οποίο παρουσιάζει μια σύγχρονη επιχείρηση να αποτελεί από τις εξής 3 κύριες ζώνες επιχειρηματικών λειτουργιών:

- Διοικητικής Υποστήριξης & Οικονομικής Διαχείρισης (Administration & Finance)
- Διοίκησης Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain)
- Εμπορική Διαχείριση (Sales & Marketing)

Η φύση των επιχειρήσεων σήμερα αλλάζει. Οι εταιρείες τείνουν να είναι «χωρίς όρια», εννοώντας ότι οι διαχωριστικές γραμμές στις ενδοεπιχειρησιακές λειτουργίες απαλείφονται ευνοώντας την οριζοντιοποιημένη διοίκηση λειτουργιών. Παράλληλα, και στο εξωτερικό περιβάλλον, ο διαχωρισμός μεταξύ πωλητών, ειδικών συνεργατών, πελατών και της ίδιας της εταιρείας φθίνει σταδιακά. Αυτή είναι η ιδέα της διευρυμένης επιχείρησης που διαμορφώνει τις σκέψεις μας για το πως θα είναι ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και ότι οι αλυσίδες αξίας (value chains) μπορεί και πρέπει να μετασχηματισθούν.

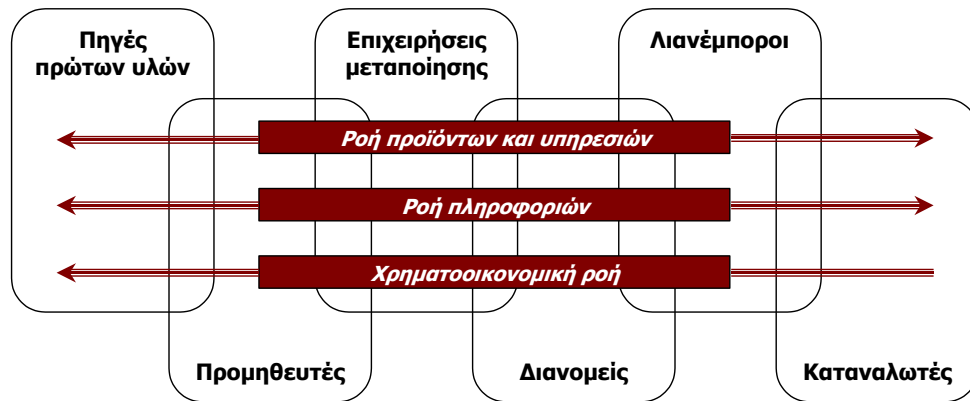
Ενισχυτικό και υποστηρικτικό ρόλο στην αρχή της διευρυμένης επιχείρησης έχει και η κοινή «λεωφόρος» πληροφοριών, δηλαδή η κοινή χρήση πληροφοριών η οποία καθιστά δυνατή τη διαλειτουργική οριζόντια διοίκηση. Ακόμα σημαντικότερη είναι η ύπαρξη κοινών βάσεων πληροφοριών για όλα τα μέλη της εφοδιαστικής αλυσίδας έτσι ώστε να διευκολύνεται καθοριστικά η άμεση & απρόσκοπτη ροή των υλικών από την αρχή ως το τέλος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Επομένως, αυτό που ορίζεται πλέον «εικονική» επιχείρηση και «εικονική» εφοδιαστική αλυσίδα είναι στην ουσία μια σειρά σχέσεων μεταξύ των μελών που βασίζεται στην προστιθέμενη αξία της ανταλλαγής πληροφοριών. Στο Σχήμα 5 αναπαρίσταται αυτή η αρχή.



Σχήμα 4: Η δομή της σύγχρονης Παραγωγικής & Εμπορικής επιχείρησης

Πηγή: Planning A.E.

Η έννοια των συμφωνιών με τους συνεργάτες και η αντίληψη της συνεργασίας που είναι πιο αποτελεσματικές από την παραδοσιακή ανταγωνιστική και συχνά εχθρική φύση των σχέσεων, κερδίζουν έδαφος. Επομένως, η εφοδιαστική αλυσίδα τείνει να γίνει η ομοσπονδία οργανισμών που θέτουν κοινούς στόχους και ενδυναμώνουν τη συνολικά προστιθέμενη αξία στο σύστημα της παραγωγής/μεταποίησης και της διανομής. Αυτή η διαδικασία επιταχύνεται καθώς συνεχίζεται η τάση της ανάθεσης προς εκτέλεση δραστηριοτήτων σε εξωτερικούς συνεργάτες-τρίτους (outsourcing).



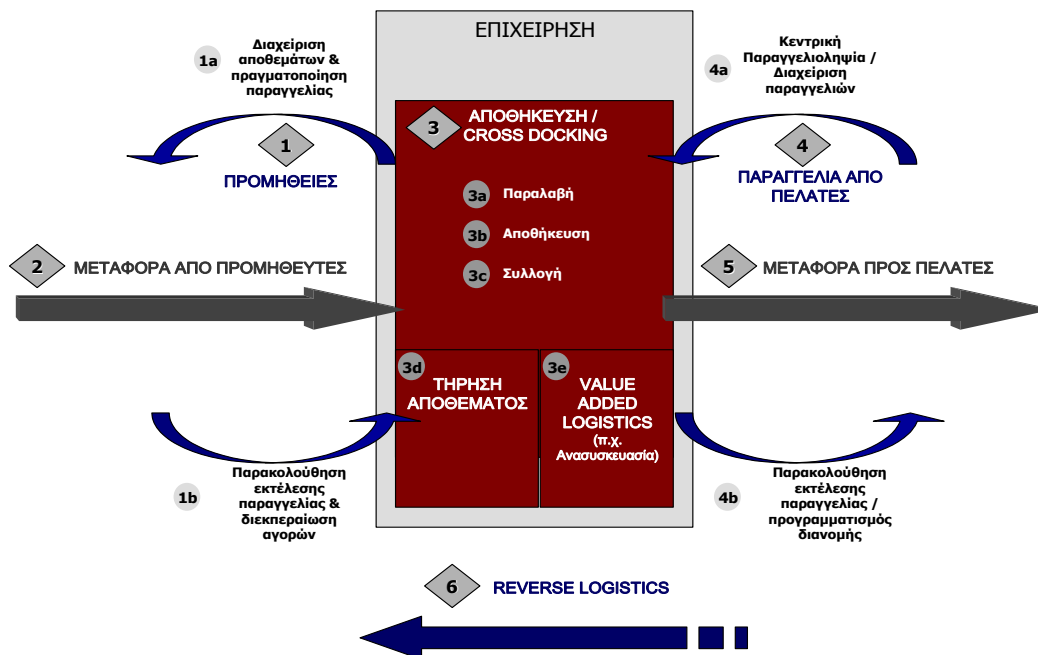
Σχήμα 5: Η εικονική επιχείρηση και η εικονική εφοδιαστική αλυσίδα

Πηγή: A.T. Kearney

1.2 Δραστηριότητες & υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας

1.2.ι Δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας στις εμπορικές και παραγωγικές επιχειρήσεις

Επισημαίνεται ότι στην παρούσα έρευνα δεν θα εξετασθεί ως δραστηριότητα εφοδιαστικής αλυσίδας η παραγωγή / μεταποίηση, παρότι ανήκει στην ευρύτερη έννοια αυτής. Οι υπόλοιπες δραστηριότητες που θα αποτελέσουν αντικείμενο της έρευνας, παρουσιάζονται στο Σχήμα 6.



Σχήμα 6: Δραστηριότητες Εφοδιαστικής Αλυσίδας Εμπορικών & Παραγωγικών επιχειρήσεων

Πηγή: PLANNING A.E.

Το περιεχόμενο της κάθε μίας από τις δραστηριότητες που θα εξετασθεί στην παρούσα έρευνα είναι το εξής:

1. Προμήθειες

Μια πολύ σημαντική δραστηριότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας μιας εμπορικής & παραγωγικής επιχείρησης είναι οι προμήθειες. Στη δραστηριότητα εντάσσονται οι εξής ενέργειες:

- 1.α *Στρατηγικός σχεδιασμός προμηθειών (κατηγοριοποίηση υλικών, επιλογή τρόπου προμηθειών, επιλογή προμηθευτών, σύναψη συμβολαίων)*
- 1.β. *Παρακολούθηση αποθεμάτων και πραγματοποίηση παραγγελίας*
- 1.γ *Παρακολούθηση εκτέλεσης παραγγελίας και διεκπεραίωσης αγορών*

2. Μεταφορά από προμηθευτές

Η μεταφορά εισερχόμενων υλικών και τελικών προϊόντων αποτελεί επίσης μία πολύ σημαντική δραστηριότητα και περιλαμβάνει :

- 2.α *την μεταφορά των προμηθευόμενων υλικών παραγωγής στις εγκαταστάσεις μεταποίησης*
- 2.β *την μεταφορά εμπορευμάτων (τελικά προϊόντα των οποίων η ανάπτυξη και το εμπορικό σήμα δεν ανήκει στην επιχείρηση) από τους προμηθευτές μέχρι τα τελικά κέντρα διανομής*
- 2.γ *την μεταφορά των παραγόμενων προϊόντων μέχρι τα τελικά κέντρα διανομής*

3. Αποθήκευση / Cross Docking

Η αποθήκευση των υλικών παραγωγής και τελικών προϊόντων περιλαμβάνει τα εξής:

- 3.α *την φυσική παραλαβή των υλικών και προϊόντων που αφορά στην εκφόρτωση, έλεγχο, αναδιάταξη μονάδων φορτίου, τακτοποίηση φορτίου εντός του αποθηκευτικού χώρου*
- 3.β *την αποθήκευση που αφορά στην παραμονή του φορτίου εντός του αποθηκευτικού χώρου*
- 3.γ *την συλλογή των υλικών και προϊόντων που αφορά στην εσωτερική μετακίνηση φορτίων, συλλογή ποσοτήτων για παραγγελίες πελατών (εσωτερικών & εξωτερικών), προετοιμασία φορτίων και φόρτωση αυτών*
- 3.δ *την τήρηση του αποθέματος από χρηματοοικονομική σκοπιά*
- 3.ε *λοιπές δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας (Value Added) όπως ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση.*

4. Διαχείριση παραγγελιών από πελάτες

Η διαχείριση παραγγελιών από πελάτες είναι μια δραστηριότητα αρκετά κρίσιμη αναφορικά με την εξυπηρέτηση του πελάτη και περιλαμβάνει τα εξής:

- 4.α *Κεντρική παραγγελιοληψία (χωρίς μεσολάβηση πωλητών) & διαχείριση παραγγελιών πελατών.*
- 4.β *Παρακολούθηση εκτέλεσης παραγγελιών, προγραμματισμός διανομής*

5. Μεταφορά προς πελάτες

Η μεταφορά εξερχόμενων προϊόντων σε πελάτες, αποτελεί επίσης μια κρίσιμη δραστηριότητα και περιλαμβάνει την μεταφορά των τελικών προϊόντων σε πελάτες της επιχείρησης είτε σε αποθηκευτικές τους εγκαταστάσεις είτε σε καταστήματα λιανικής πώλησης είτε και σε τελικούς καταναλωτές (όταν η επιχείρηση διενεργεί λιανικό εμπόριο)

6. Reverse Logistics

Η δραστηριότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας όπου τα τελευταία χρόνια αποκτά όλο και σημαντικότερη διάσταση, τόσο λόγω οικονομικών όσο και λόγω περιβαλλοντικών αιτιών, είναι τα reverse logistics. Στον όρο reverse logistics, περιλαμβάνονται τα εξής:

- 6.α *Η περισυλλογή από πελάτες, διαχείριση και τυχόν προώθηση στον προμηθευτή των επαναχρησιμοποιούμενων μονάδων συσκευασίας & μεταφοράς φορτίου (παλέτες, εμπορευματοκιβώτια)*

- 6.β Η περισυλλογή από πελάτες, διαχείριση και τυχόν προώθηση στον προμηθευτή των επανακτώμενων και επαναχρησιμοποιούμενων υλικών συσκευασίας (μπουκάλια γυαλιού, πλαστικά κιβώτια, βαρέλια)
- 6.γ Η περισυλλογή από πελάτες, διαχείριση και τυχόν προώθηση στον προμηθευτή ή καταστροφή των επιστρεφόμενων τελικών προϊόντων (λόγω αλλοίωσης, λήξης, καταστροφής, ανάκλησης ή μη διάθεσης)

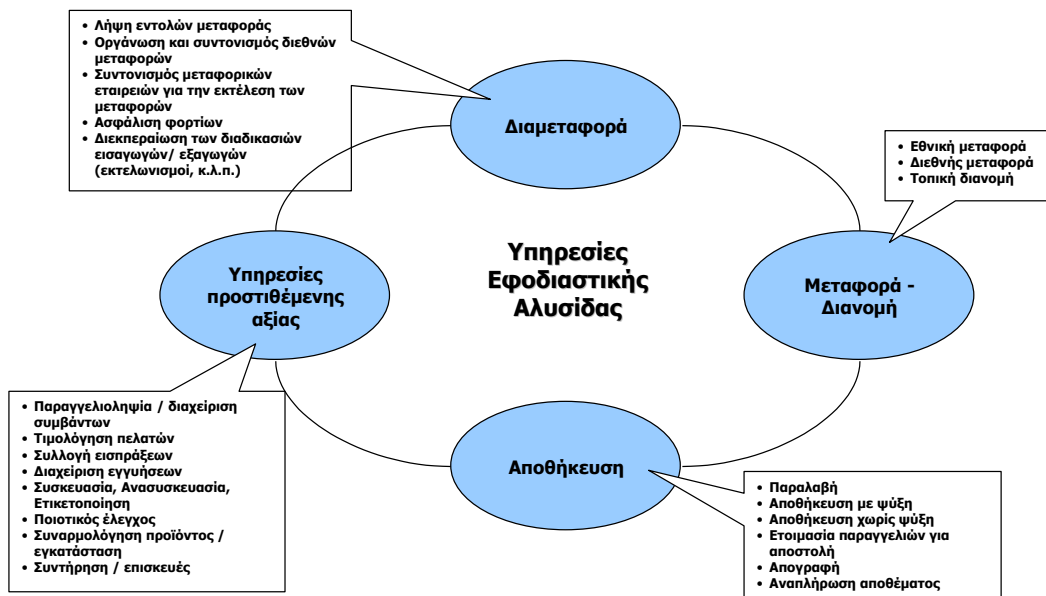
1.2.ii Δραστηριότητες Εφοδιαστικής Αλυσίδας από εταιρείες που παρέχουν σχετικές υπηρεσίες

Οι υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας που προσφέρονται από εξειδικευμένες εταιρείες (3PL-Third Party Logistics) περιλαμβάνουν θεωρητικά όλες τις προαναφερθείσες δραστηριότητες που εκτελούνται στις παραγωγικές και εμπορικές επιχειρήσεις. Επειδή οι παροχές υπηρεσιών δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο σε ορισμένες από αυτές, η ομαδοποίηση των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (βλ. Σχήμα 7) διαφέρει αυτής των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι βασικές κατηγορίες είναι οι εξής τέσσερις:

1. Διαμεταφορά

Η υπηρεσία αυτή αφορά στην οργάνωση και το συντονισμό μεταφορών κυρίως διεθνούς εμβέλειας, όπου πιθανώς εμπλέκονται παραπάνω του ενός μεταφορέα ή και μέσω μεταφορέα. Ο διαμεταφορέας έχει τη συνολική ευθύνη για τη μεταφορά του προϊόντος, ενώ συχνά προσφέρει και δευτερεύουσες υπηρεσίες όπως ασφάλιση μεταφερόμενου προϊόντος, εκτελωνισμός, κλπ. Ενδέχεται ο διαμεταφορέας να εκτελεί μέρος των μεταφορών με δικά του μέσα, δηλαδή να προσφέρει και υπηρεσίες μεταφοράς, όπως επίσης και να αναθέτει όλη τη μεταφορά σε άλλες εταιρείες.



Σχήμα 7: Προσφερόμενες υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας

Πηγή: PLANNING A.E.

2. Μεταφορά – διανομή

Η υπηρεσία αυτή αφορά στην φυσική μετακίνηση φορτίων από σημείο σε σημείο κατά εντολή του πελάτη

3. Αποθήκευση

Η υπηρεσία αυτή αφορά στην φυσική διαχείριση των υλικών σε αποθηκευτικούς χώρους

4. Υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (συσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση)

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται όλες οι δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας (συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση, συντήρηση, κλπ), καθώς και λοιπές δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως η παραγγελιοληψία & διαχείριση συμβάντων, η τιμολόγηση πελατών και η συλλογή εισπράξεων.

2 Μέγεθος Κλάδου Εφοδιαστικής Αλυσίδας & Συμβολή του στην Εθνική Οικονομία

2.1 Μέγεθος κλάδου παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας

Οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελούν σημαντικό τμήμα της Ελληνικής οικονομίας με ιδιαίτερη προοπτική και ανάπτυξη.

Από τις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας που οριοθετήθηκαν και αναπτύχθηκαν στις προηγούμενες ενότητες, μόνο η μεταφορά και η αποθήκευση αντιστοιχούν σε διακριτό κωδικό σύμφωνα με την κωδικοποίηση των επιχειρήσεων κατά ΣΤΑΚΟΔ.

Συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας, εμπίπτουν σύμφωνα με την κωδικοποίηση ΣΤΑΚΟΔ (Στατιστική Ταξινόμηση Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας) στον κλάδο Θ: «Μεταφορές, Αποθήκευση και Επικοινωνίες». Ο κλάδος αυτός αποτελείται από τέσσερις υποκλάδους. Ακολουθώς αναφέρουμε ποιες επιμέρους κατηγορίες δραστηριοτήτων κάθε υποκλάδου αντιστοιχούν σε υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας.

60: Χερσαίες μεταφορές – μεταφορές μέσω αγωγών

Περιλαμβάνει σιδηροδρομικές μεταφορές (601), άλλες χερσαίες μεταφορές (602) και μεταφορές μέσω αγωγών (603). Εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας εντάσσονται στις δύο πρώτες κατηγορίες. Εξαιρέση αποτελούν εταιρείες που μεταφέρουν επιβάτες και όχι εμπορεύματα – προϊόντα.

61: Υδάτινες μεταφορές

Αποτελείται από τις θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές (611) και τις μεταφορές μέσω εσωτερικών υδάτινων οδών (612). Παρότι περιλαμβάνουν εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, οι κατηγορίες αυτές δεν συμπεριλαμβάνονται στην ακόλουθη ανάλυση καθώς το μεγαλύτερο τμήμα αυτών αντιστοιχεί σε επιβατική μεταφορά και δεν είναι δυνατή η απομόνωση των μεγεθών που αφορούν αποκλειστικά εμπορευματικές μεταφορές.

62: Εναέριες μεταφορές

Στον υποκλάδο αυτό εντάσσονται επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε προγραμματισμένες αεροπορικές μεταφορές (621), σε μη προγραμματισμένες αεροπορικές μεταφορές (622). Οι κατηγορίες αυτές αποκλείονται από την ακόλουθη ανάλυση για τον ίδιο λόγο που αποκλείστηκαν και οι υδάτινες μεταφορές. Οι διαστημικές μεταφορές (623) αποκλείονται από την παρούσα μελέτη καθώς προφανώς δεν εξυπηρετούν την εφοδιαστική αλυσίδα.

63: Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες – δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων

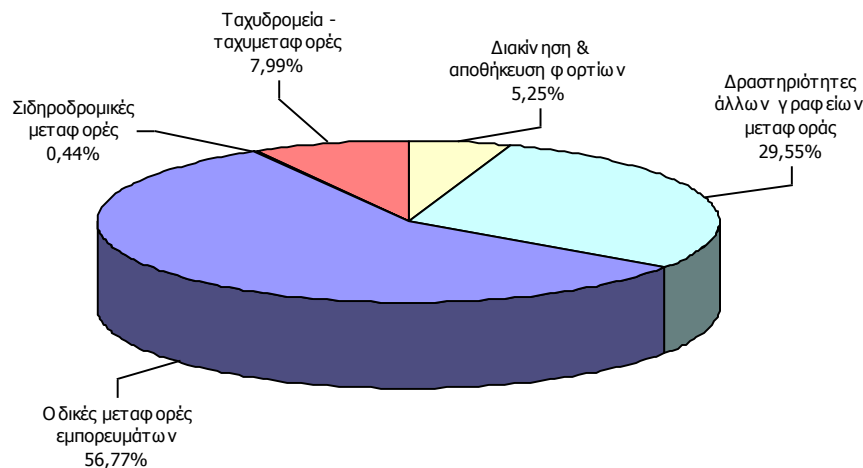
Οι κατηγορίες αυτού του υποκλάδου που εντάσσονται στο πεδίο ενδιαφέροντός μας είναι οι εξής:

- η κατηγορία διακίνησης και αποθήκευσης φορτίων (631) και
 - η κατηγορία δραστηριοτήτων άλλων γραφείων μεταφορών (634) στην οποία ουσιαστικά εντάσσονται οι διαμεταφορείς.

64: Ταχυδρομεία και τηλεπικοινωνίες

Τέλος από τον τελευταίο διψήφιο αυτό κλάδο, όπου εντάσσονται τα ταχυδρομεία και οι τηλεπικοινωνίες, εξαιρούμε τις τηλεπικοινωνίες καθώς και τα δημόσια ταχυδρομεία που κατά το μεγαλύτερο μέρος δεν παρέχουν εμπορευματικές μεταφορές.

Κατόπιν επεξεργασίας τόσο των δευτερογενών στοιχείων όσο και πρωτογενών στοιχείων της Έρευνας, εκτιμάται ότι ο συνολικός κύκλος εργασιών του συνόλου των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας είναι 3,95 δις € (βλ. Πίνακα 1). Η κατανομή αυτού ανά κατηγορία παρεχόμενων υπηρεσιών παρουσιάζεται στο Σχήμα 8.



Σχήμα 8: Κατανομή κύκλου εργασιών εταιρειών παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας ανά κατηγορία υπηρεσιών

Πηγή: ΕΣΥΕ, επεξεργασία PLANNING A.E.

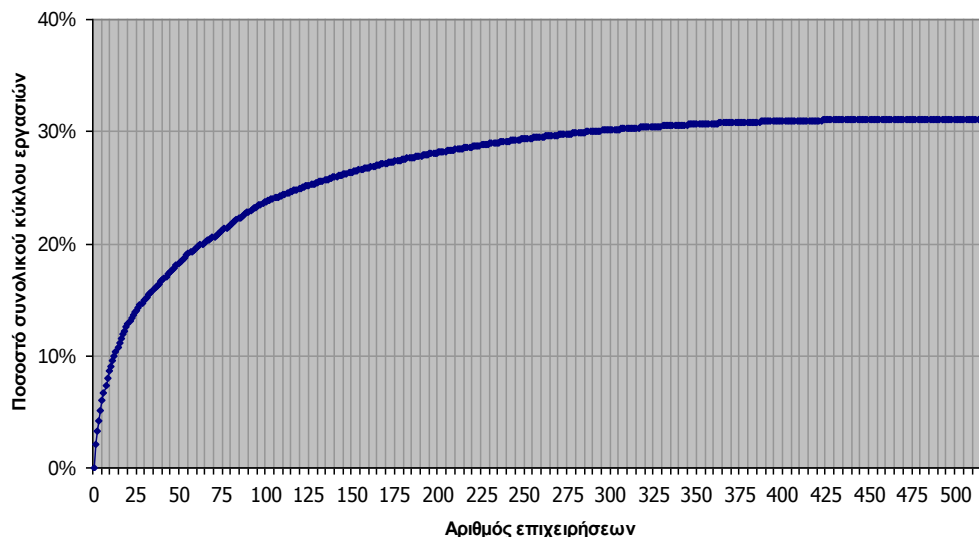
Ο συνολικός αριθμός απασχολούμενων στις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας υπολογίζεται για το 2006 στις 88.749.

ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΣΤΑΚΟΔ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΤΖΙΡΟΣ (ΕΚΑΤ. €)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧ/ΜΕΝΩΝ
60 Χερσαίες μεταφορές - Μεταφορές μέσω αγωγών	23.119	2.727,12	54.816
6010 Σιδηροδρομικές μεταφορές	8	31,47	305
6024 Οδική μεταφορά εμπορευμάτων	23.111	2.695,65	54.511
63 Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες - δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων	5.789	1.459,48	25.491
631 Διακίνηση & Αποθήκευση φορτίων	402	218,61	4.318
6340 Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών	5.387	1.240,88	21.173
64 Ταχυδρομεία και τηλεπικοινωνίες	768	433,35	8.442
6412 Ταχυδρομικές δραστηριότητες, εκτός από τις δραστηριότητες των εθνικών ταχυδρομείων (ιδιωτικά ταχυδρομικά γραφεία)	768	433,35	8.442
Σύνολο υποκλάδων που περιλαμβάνουν τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας	29.676	4.619,95	88.749

Πίνακας 1: Βασικά μεγέθη επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας

Στην αγορά όλων των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, υπάρχει πολύ μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων ο οποίος ανέρχεται σε 29.676, καθώς επίσης και μεγάλος βαθμός συγκέντρωσης στις μεγάλες επιχειρήσεις.

Στο Σχήμα 9, παρουσιάζεται το μερίδιο αγοράς των 500 μεγαλύτερων επιχειρήσεων του κλάδου όπου φαίνεται η έντονη συγκέντρωση της αγοράς. Οι 500 μεγαλύτερες επιχειρήσεις συγκεντρώνουν σχεδόν το 30% του συνολικού τζίρου, ενώ στις 75 μεγαλύτερες επιχειρήσεις αντιστοιχεί μερίδιο ίσο με το 20%.



Σχήμα 9: Βαθμός συγκέντρωσης επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας

Πηγή: Hellastat, επεξεργασία PLANNING A.E.

2.2 Μέγεθος δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις μεταποιητικές και εμπορικές επιχειρήσεις

Η παρούσα έρευνα εκτός των επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, περιλαμβάνει μεταποιητικές και εμπορικές επιχειρήσεις για τις οποίες η εφοδιαστική αλυσίδα είναι σημαντική δραστηριότητα, με σκοπό να αποτυπώσει το μέγεθος των σχετικών δραστηριοτήτων που διενεργούνται εντός αυτών.

Οι επιχειρήσεις που εξετάζονται παρουσιάζονται στον Πίνακα 2.

Το σύνολο των μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων που εξετάζουμε στην παρούσα έρευνα με βάση τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, εκτιμάται ότι είχε κατά το 2006, κύκλο εργασιών ίσο με 153,9 δις € ενώ ο συνολικός αριθμός απασχολούμενων σε αυτές εκτιμάται σε 1,183 εκατομμύρια απασχολούμενους.

« ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ »

I. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΠΟΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΠΝΟΥ	
Δ	Μεταποιητικές βιομηχανίες
15	Βιομηχανία τροφίμων και ποτών
16	Παραγωγή προϊόντων καπνού
II. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΛΩΣΤΟΥΦΑΝΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΔΕΡΜΑΤΟΣ, ΞΥΛΟΥ ΚΑΙ ΧΑΡΤΙΟΥ	
Α	Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα και δασοκομία
0162	Εκκόκιση βαμβακιού
0202	Βοηθητικές δραστηριότητες συναφείς με τη δασοκομία και την υλοτομία
Δ	Μεταποιητικές βιομηχανίες
17	Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών
18	Κατασκευή ειδών ένδυσης- κατεργασία και βαφή γουναρικών
19	Κατεργασία και δέψη δέρματος- κατασκευή ειδών ταξιδιού (αποσκευών), τσαντών, ειδών σελλοποιίας, ειδών σαγματοποιίας και υποδημάτων
20	Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελδό, εκτός από τα έπιπλα- κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής
21	Παραγωγή χαρτοπολτού, χαρτιού και προϊόντων από χαρτί
22	Εκδόσεις, εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων εγγραφής ήχου και εικόνας και μέσων πληροφορικής
III. ΟΡΥΧΕΙΑ -ΛΑΤΟΜΕΙΑ, ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΑΠΟ ΟΡΥΚΤΑ, ΧΗΜΙΚΩΝ ΟΥΣΙΩΝ, Κ.Α.	
Γ	Ορυχεία και λατομεία
10	Εξόρυξη άνθρακα και λιγνίτη- εξόρυξη τύρφης
11	Άντληση αργού πετρελαίου και φυσικού αερίου- βοηθητικές δραστηριότητες συναφείς με την άντληση πετρελαίου και φυσικού αερίου, με εξαίρεση τις μελέτες
13	Εξόρυξη μεταλλικών μεταλλευμάτων
14	Άλλες εξορυκτικές και λατομικές δραστηριότητες
Δ	Μεταποιητικές βιομηχανίες
23	Παραγωγή οπτάνθρακα (κωκ), προϊόντων διύλισης πετρελαίου και πυρηνικών καυσίμων
24	Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων
25	Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες
26	Κατασκευή άλλων προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά
27	Παραγωγή βασικών μετάλλων
28	Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού
IV. ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ, ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	
Δ	Μεταποιητικές βιομηχανίες
29	Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού μ.α.κ.
30	Κατασκευή μηχανών γραφείου και ηλεκτρονικών υπολογιστών
31	Κατασκευή ηλεκτρικών μηχανών και συσκευών μ.α.κ.
32	Κατασκευή εξοπλισμού και συσκευών ραδιοφωνίας, τηλεόρασης και επικοινωνιών
33	Κατασκευή ιατρικών οργάνων, οργάνων ακριβείας και οπτικών οργάνων, κατασκευή ρολογιών κάθε είδους
34	Κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων- κατασκευή ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων
35	Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών
36	Κατασκευή επίπλων- λοιπές βιομηχανίες μ.α.κ.
37	Ανακύκλωση
V. ΕΜΠΟΡΙΟ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ	
Ζ	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο - Επισκευή αυτοκινήτων
50	Εμπόριο, συντήρηση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών-
VI. ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΠΛΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ)	
Ζ	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο - Επισκευή αυτοκινήτων
51	Χονδρικό εμπόριο και εμπόριο με προμήθεια, εκτός από το εμπόριο αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών
VII. ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΠΛΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ)	
Ζ	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο - Επισκευή αυτοκινήτων
52	Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών- επισκευή ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης

Πίνακας 2: Βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα έρευνα - Πηγή: ΕΣΥΕ, επεξεργασία PLANNING A.E.

« ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ »

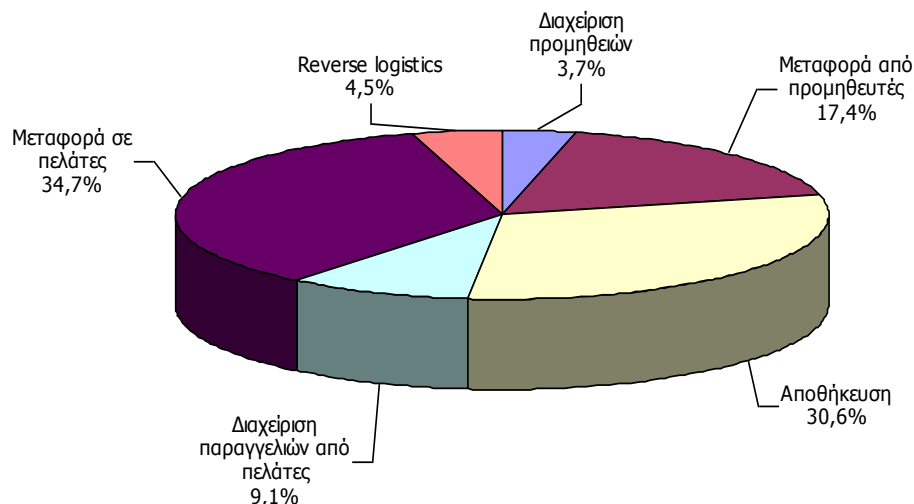
Με βάση τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά την παρούσα έρευνα, προσεγγίσθηκε το μέγεθος της εφοδιαστικής αλυσίδας των σχετικών ανά κατηγορία δραστηριοποίησής τους. Συγκεκριμένα, εκτιμήθηκε ότι το κόστος δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας για όλες τις και εμπορικές επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται στη μελέτη, ανέρχεται σε 12,6 δις € (βλ. Πίνακα 3).

Επίσης, το σύνολο των απασχολούμενων στις σχετικές δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας είναι 155,4 χιλιάδες.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ (χιλ. €)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ Ε.Α. (χιλ. €)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΜΕΣΑ ΑΠΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΕ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ Ε.Α.
I Βιομηχανία τροφίμων, πότων και καπνού	16.320	12.864	104.701	846	12.329
III Βιομηχανία κλωστουφαντουργίας, δέρματος, ξύλου και χαρτιού & εκδόσεις - εκτυπώσεις	36.182	10.311	126.383	740	8.512
III Ορυχεία - λατομεία & παραγωγή και επεξεργασία χημικών ουσιών, προϊόντων από ορυκτά, κ.α.	23.210	22.693	125.776	1.482	13.208
IV Κατασκευή μηχανημάτων, συσκευών και εξοπλισμού	23.047	8.329	110.978	650	16.252
V Εμπόριο, συντήρηση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών	36.388	14.929	109.689	1.154	2.748
VI Χονδρικό εμπόριο (πλην αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών)	74.577	52.088	300.508	6.215	90.156
VII Λιανικό εμπόριο (πλην αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών)	196.359	32.741	305.881	1.507	12.240
Σύνολο	406.083	153.956	1.183.916	12.596	155.445

Πίνακας 3: Βασικά μεγέθη μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων που αφορούν τις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας

Η κατανομή του συνολικού κόστους εφοδιαστικής αλυσίδας ανά δραστηριότητα, παρουσιάζεται στο Σχήμα 10, όπου φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτού αφορά στη μεταφορά (52,1%) και στην αποθήκευση (30,6%).

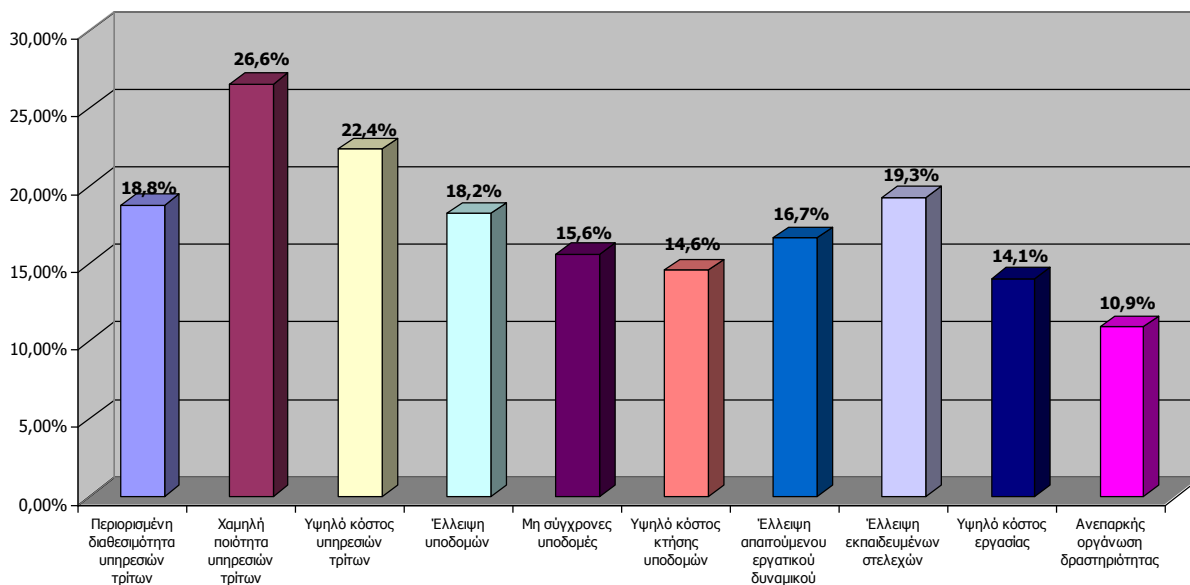


Σχήμα 10: Κατανομή συνολικού κόστους εφοδιαστικής αλυσίδας ανά δραστηριότητα

Αναλύοντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παραγωγικές και εμπορικές επιχειρήσεις στην εκτέλεση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας (βλ. Σχήμα 11), διαπιστώνεται ότι τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις είναι η χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών τρίτων, η

υψηλή αμοιβή αυτών, καθώς και η περιορισμένη διαθεσιμότητα υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας από τρίτους.

Ακολουθεί η έλλειψη εκπαιδευμένων στελεχών και απαιτούμενου εργατικού δυναμικού που επιβεβαιώνει το κενό που υπάρχει στην εκπαίδευση, στη συνεχή επιμόρφωση αλλά και στην πιστοποίηση των απασχολούμενων στην εφοδιαστική αλυσίδα. Επίσης, η έλλειψη υποδομών, οι μη σύγχρονες υποδομές καθώς και το υψηλό κόστος κτήσης αυτών, εντάσσονται στα σημαντικά προβλήματα. Τέλος, ακολουθεί το υψηλό κόστος εργασίας και η μη επαρκής οργάνωση δραστηριοτήτων.



Σχήμα 11: Σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις στις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας

2.3 Η συμβολή του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην Εθνική Οικονομία

Στον Πίνακα 4 παρουσιάζονται συγκεντρωτικά τα βασικά μεγέθη της εφοδιαστικής αλυσίδας που υπολογίσθηκαν, τόσο από τις επιχειρήσεις που προσφέρουν τέτοιες υπηρεσίες όσο και από τις βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις, για τις οποίες αποτελούν τμήμα της συνολικής δραστηριοποίησής τους.

Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΤΖΙΡΟΣ (εκατ. €)	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧ/ΜΕΝΩΝ
	6010	Σιδηροδρομικές μεταφορές	31,47	305
	6024	Οδική μεταφορά εμπορευμάτων	2.695,65	54.511
	631	Διακίνηση & Αποθήκευση φορτίων	218,61	4.318
	6340	Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών	1.240,88	21.173
	6412	Ταχυδρομικές δραστηριότητες, εκτός από τις δραστηριότητες των εθνικών ταχυδρομείων (ιδιωτικά ταχυδρομικά γραφεία)	433,35	8.442
	Σύνολο		4.619,95	88.749
Επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ		ΚΟΣΤΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ Ε Δ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΜΕΣΑ ΑΠΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΕ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
	I	Βιομηχανία τροφίμων, πότων και καπνού	846,20	12.329
	III	Βιομηχανία κλωστουφαντουργίας, δέρματος, ξύλου και χαρτιού & εκδόσεις - εκτυπώσεις	740,12	8.512
	III	Ορυχεία - λατομεία & παραγωγή και επεξεργασία χημικών ουσιών, προϊόντων από ορυκτά, κ.α.	1.482,20	13.208
	IV	Κατασκευή μηχανημάτων, συσκευών και εξοπλισμού	650,04	16.252
	V	Εμπόριο, συντήρηση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών	1.154,39	2.748
	VI	Χονδρικό εμπόριο (πλην αυτοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών)	6.215,35	90.156
	VII	Λιανικό εμπόριο (πλην αυτοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών)	1.507,49	12.240
	Σύνολο		12.595,80	155.445
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ			17.215,75	244.194

Πίνακας 4: Σύνολο μεγεθών εφοδιαστικής αλυσίδας

Δεδομένου ότι το σύνολο των απασχολούμενων σε όλους τους κλάδους της οικονομίας ανέρχεται σε 4,52 εκατομμύρια, η Εφοδιαστική Αλυσίδα στην Ελλάδα, απασχολεί το 5,4% του εργατικού δυναμικού.

Συμπερασματικά, βάσει των ποσοτικών αποτελεσμάτων της παρούσας έρευνας, διαπιστώνεται ότι:

- Αφενός το μέγεθος του των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, που αντιστοιχεί ήδη σε σημαντικά μεγέθη της εθνικής οικονομίας, βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο εξέλιξης στη χώρα μας και αναμένεται να αναπτυχθεί γοργά τα επόμενα έτη.
- Αφετέρου η εφοδιαστική αναπτύσσεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της οριζοντίως σε όλους σχεδόν τους κλάδους επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα.

3 Επίκαιρα προβλήματα & προκλήσεις στην Ελλάδα

3.1 Θεσμικό πλαίσιο

Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου αναφορικά με την εφοδιαστική αλυσίδα στη χώρα μας, είναι κατακερματισμένη μεταξύ διαφορετικών υπουργείων.

Η ανάπτυξη υποδομής εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί αρμοδιότητα κυρίως του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) και του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών (Υ.Μ.Ε.). Το πρώτο φροντίζει για τη δημιουργία γενικών υποδομών όπως το οδικό δίκτυο, συντάσσει το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ανέγερση χώρων εφοδιαστικής αλυσίδας καθώς και το χωροταξικό σχέδιο της χώρας. Το δεύτερο ενεργεί σε ειδικότερες περιπτώσεις όπως η δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και η αντίστοιχη νομοθεσία επίγειων και αεροπορικών μεταφορών, ενώ οι υποδομές και η νομοθεσία θαλάσσιων μεταφορών είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.).

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση προγραμμάτων χρηματοδότησης επενδύσεων εφοδιαστικής αλυσίδας είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας ενώ εμπλέκεται και το Υπουργείο Ανάπτυξης όπως και σε θέματα αδειών εγκατάστασης και λειτουργίας αποθηκευτικών χώρων.

Άλλα έμμεσα εμπλεκόμενα υπουργεία είναι το Παιδείας (αναφορικά με τα θέματα εκπαίδευσης), Εργασίας (αναφορικά με τα θέματα εργασίας και ασφάλειας και επαγγελματικής επιμόρφωσης), Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (αναφορικά με θέματα υγιεινής και ασφάλειας τροφίμων), Εσωτερικών (αναφορικά με θέματα ασφάλειας και πυροπροστασίας) κλπ.

Το σύνθετο αυτό σχήμα απαιτεί συνεχή συνεργασία, επικοινωνία των εμπλεκόμενων Υπουργείων, η οποία συχνά απουσιάζει και ως εκ τούτου, ο συντονισμός και η υλοποίηση των απαιτούμενων δράσεων για την ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδα δεν είναι αποτελεσματική. Η δημιουργία κρατικής Αρχής Εφοδιαστικής Αλυσίδας, υπό τη μορφή της Εθνικής Υπηρεσίας, Γενικής Γραμματείας ή Διεύθυνσης, με συντονιστικό ρόλο, θα συνέβαλλε ιδιαίτερα στην προώθηση του κλάδου εφοδιαστικής αλυσίδας. Η αρχή αυτή θα μπορούσε να μεταφέρει τα θέματα και τους προβληματισμούς των εμπλεκόμενων φορέων και οργανώσεων του κλάδου και να προτείνει δράσεις και λύσεις στα αρμόδια υπουργεία. Παράλληλα θα συμμετείχε στο σχεδιασμό της Εθνικής Στρατηγικής.

3.2 Νομοθετικό πλαίσιο χωροταξίας

Το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά σε αποθηκευτικούς χώρους είναι ιδιαίτερως περίπλοκο, καθώς οι σχετικοί οικοδομικοί όροι αναγράφονται σε πολυάριθμους νόμους και υπουργικές αποφάσεις. Οι οικοδομικοί όροι στις περιοχές εντός σχεδίου πόλεως είναι περιοριστικοί, ενώ η ανεπάρκεια αποθηκευτικών χώρων και διαθέσιμων οικοπέδων σε περιοχές δίπλα στα αστικά κέντρα, οδηγεί σε αύξηση των τιμών της γης. Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων δημιουργεί αποθηκευτικούς χώρους σε περιοχές κατά κανόνα χαμηλού κόστους, χωρίς να υπάρχει περιθώριο διερεύνησης και αξιολόγησης λοιπών κριτηρίων όπως η μακροπρόθεσμη κάλυψη των αναγκών, η πρόσβαση σε μεταφορικούς άξονες, η ύπαρξη αναγκαίων υποδομών, κλπ. Ως αποτέλεσμα, οι σημερινές εγκαταστάσεις εφοδιαστικής αλυσίδας είναι διάσπαρτες στον αστικό και μη ιστό των πόλεων, με χαμηλό βαθμό λειτουργικότητας και συχνά ακόμα και παράνομες, με την έννοια ότι αναπτύσσονται επιμέρους δραστηριότητες εφοδιαστικής που κανονικά δεν επιτρέπονται.

Χωροθετημένες περιοχές για εγκαταστάσεις δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας δεν έχουν αναπτυχθεί ακόμα στη χώρα μας. Στο νέο γενικό χωροταξικό σχέδιο που ψηφίστηκε πρόσφατα δίνεται η κατεύθυνση προς τη δημιουργία τέτοιων υποδομών και κρίνεται απαραίτητη η εξυγίανση των περιοχών στους οποίους είχαν δομηθεί άναρχα διάσπαρτα εγκαταστάσεις βιομηχανίας και αποθήκευσης.

Ειδικότερα, στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τη Βιομηχανία, προβλέπεται η δημιουργία οργανωμένων υποδοχέων βιομηχανίας, εντός των οποίων επιτρέπεται και η δημιουργία εμπορευματικών κέντρων, εγκαταστάσεων χονδρεμπορίου και εφοδιαστικής, κλπ. Ωστόσο, δίνεται προτεραιότητα στη Βιομηχανία, καθώς υπάρχει περιοριστικός όρος σύμφωνα με τον οποίο *«οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το 60% της συνολικής έκτασης των υποδοχέων, με εξαίρεση τους εξειδικευμένους υποδοχείς που προορίζονται για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων νέας και υψηλής τεχνολογίας, ερευνητικών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, καθώς και επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών, για τους οποίους το ποσοστό αυτό ορίζεται σε 40%»*.

Το συγκεκριμένο χωροταξικό πλαίσιο δεν προβλέπει τη χωροθέτηση αυτόνομων εμπορευματικών κέντρων, τα οποία προβλέπονται από τον Ν.3333/2005. Ο σχετικός νόμος θέτει το πλαίσιο που καθορίζει τον τρόπο ίδρυσης, χωροθέτησης, εγκατάστασης και λειτουργίας των Εμπορευματικών Κέντρων. Παράλληλα καθορίζει τους όρους και τις συνθήκες, κάτω από τις οποίες δύνανται να επιχορηγηθούν τέτοιες αναπτυξιακές πρωτοβουλίες. Μεταξύ των βασικών στόχων περιλαμβάνεται και η ενεργοποίηση του ιδιωτικού τομέα σε επενδυτικές δραστηριότητες που θα συμβάλλουν στον εξορθολογισμό των εμπορευματικών μεταφορών.

Η θέσπιση του νόμου αυτού αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς την ανάπτυξη των απαιτούμενων υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας στη χώρα μας. Ωστόσο η όλη προσπάθεια δημιουργίας εμπορευματικών κέντρων χαρακτηρίζεται από σημαντικές καθυστερήσεις. Η πρώτη μελέτη τεκμηρίωσης για τη δημιουργία του ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων διενεργήθηκε το 1997 και ο σχετικός νόμος ψηφίστηκε το 2005. Έκτοτε, το μόνο εμπορευματικό κέντρο που προχωρά προς δημιουργία είναι αυτό του Θριάσιου, ενώ για την ενεργοποίηση του Νόμου 3333/2005 εκκρεμεί η έκδοση του συνόλου σχεδόν των απαιτούμενων Υ.Α. και Κ.Υ.Α.

3.3 Υποδομές & δίκτυα

3.3.i Οδική μεταφορά

3.3.i.a Υποδομές

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδος αποτελείται από 114.931χλμ (2004), εκ των οποίων τα 105.507χλμ είναι ασφαλτοστρωμένα και τα 880χλμ αντιστοιχούν σε αυτοκινητόδρομους.

Σύμφωνα με το ολοκληρωμένο σχέδιο για το Δίκτυο Δρόμων, σημαντικότερα οδικά έργα ανατέθηκαν πρόσφατα ή βρίσκονται ήδη σε στάδιο ολοκλήρωσης. Στο Πίνακα 5 και στο Σχήμα 12 παρουσιάζονται όλοι οι αυτοκινητόδρομοι που κατασκευάζονται, ανακατασκευάζονται ή επιδιορθώνονται.

Τα σχεδιασθέντα έργα αναμένεται να αναδιαμορφώσουν πλήρως το οδικό δίκτυο της χώρας, το επίπεδο του οποίου υπολείπεται σημαντικά του μέσου όρου των μελών της Ε.Ε.. Η εκτέλεσή τους είναι καθοριστικής σημασίας για την Ελλάδα, καθώς θα δώσουν νέα ώθηση στην ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας και στην ανάδειξή της ως διαμετακομιστικό κέντρο των Βαλκανίων.

« ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ »

Εγνατία οδός		670 χ/μ	Επίσημο 453 χ/μ Κατασκευή 170 χ/μ, προς δημοπράτηση 47 χ/μ	Το 2010 ολοκλήρωση
Ιονία οδός		382 χ/μ	Κατασκευή και διαχείριση 196 χ/μ. (Αντίρριο - Ιωάννινα) Επιμετάλλευση 175 χ/μ. (Μεταμόρφωση - Σκάρφεια) και 11 χ/μ. (Σημετάρι - Χαλκίδα)	Σε 20 μήνες: τμήμα Μεταμόρφωση - Αγ. Κωνσταντίνος, πλήρη του τμήματος Ριτσώνα - Θήβα και της παράκαμψης Αγρινίου (32 μήνες). Σε 40 μήνες ολοκλήρωση του τμήματος Αντιρρίου - νοτίου άκρου παράκαμψης Αγρινίου.
Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας (Σκάρφεια - Ράχες)		175 χ/μ	Εξ ολοκλήρου νέα χάραξη 118 χ/μ. (Μαλικιάς - Εγνατία Οδός) Κατασκευή 57 χ/μ. (Σκάρφεια - Ράχες της ΠΑΕΕ)	Οι εργασίες θα διαρκέσουν 5,5 χρόνια.
Αυτοκινητόδρομος Ράχες Μαλιακού - Κλειδί Ημαθίας		230 χ/μ	Νέος αυτοκινητόδρομος 25 χ/μ. (Τόμπη - Σκιάττα) Επιβόσκος βελτίωσης στα υπόλοιπα 205 χ/μ. θα υπάρξουν	Σε 15 μήνες: τμήμα Ράχες - Ευαγγελισμός και Σκιάττα - Κατερίνη. Σε 36 μήνες: τμήμα Κατερίνη - Κλειδί και Σε 54 μήνες: λειτουργία των σφράγγων και λοιπών τμημάτων.
Νοτιοδυτικός αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Καλό Νερό - Τσακώνα)		365,4 χ/μ	Θα έχει μήκος 365,4 χ/μ., από τα οποία τα 283,7 χ/μ. είναι νέος δρόμος, ενώ τα 81,7 βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου.	Σε 12 μήνες: βελτίωση η ασφάλεια στην υπάρχουσα εθνική οδό Κορινθίου - Πατρέων, Σε 20 μήνες: αναβάθμιση του τμήματος Ελευσίνα - Κόρινθος, Σε 42 μήνες: τμήμα Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος Σε 70 μήνες: τμήμα Πύργος - Τσακώνα.
Ανατολικός αυτοκινητόδρομος Πελοποννήσου (Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα - Λαμία - Σπάρτη)		205 χ/μ	Κατασκευή εξ αρχής 100 χ/μ., βελτίωση περίπου 82,5 χ/μ. Κατασκευή ως δημόσια έργα και παραχώρηση 22,5 χ/μ.	Σε 24 μήνες: τμήμα Κόρινθος - Τρίπολη, νέος κλάδος της σφράγγας Αρτεμισίου και τμήμα Τρίπολη - Αθήναιο, Σε 40 μήνες: τμήμα Τσακώνα - Καλαμάτα Σε 54 μήνες: τμήμα Λαμία - Σπάρτη.
Υποθαλάσσια Αιθρία Θεσσαλονίκης		6,5 χ/μ	Η νέα αιθρία θα έχει μήκος 6,5 χ/μ., από τα οποία τα 1.240 μ. υποθαλάσσια σφράγγα	Θα ολοκληρωθεί σε 6,5 χρόνια.
Αττική οδός			Επέκταση Ανατολικού κλάδου δυτικής Περιφερειακής Υψητού μέχρι τη Ραφήνα και νότια επέκταση μέχρι τη Λ. Βουλιαγμένης και νότια σύνδεση αεροδρομίου με τη λεωφόρο Περαιώνας	

Πίνακας 5: Έργα οδικού δικτύου σε εξέλιξη



Σχήμα 12: Υφιστάμενο οδικό δίκτυο και έργα σε εξέλιξη

Ουσιαστικά δημιουργούνται κεντρικοί άξονες που διατρέχουν το σύνολο της χώρας και συνδέουν τις σημαντικότερες πόλεις που αποτελούν κόμβους στο Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών:

- Σύνδεση της Ηπείρου και του Λιμένα Ηγουμενίτσας με την Αλεξανδρούπολη μέσω της Εγνατίας οδού. Μέσω του τμήματος αυτού συνδέεται ουσιαστικά η Αδριατική με την Τουρκία και την Ανατολή.
- Σύνδεση της Εγνατίας οδού με την Πελοπόννησο και τον Λιμένα Πάτρας αλλά και με την Αττική μέσω της Ιονίας Οδού και του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας.

Με τα έργα αυτά αναμένεται αποσυμφόρηση των υπερφορτωμένων τμημάτων του οδικού δικτύου αλλά και μεγαλύτερη ασφάλεια σε αυτό, όπου η Ελλάδα παρουσιάζει παραδοσιακά σημαντικό πρόβλημα.

3.3.i.b Στόλος φορτηγών

Η αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εντός της Ελληνικής επικράτειας είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική, αφού πέρα από τον μεγάλο αριθμό των οδικών επιχειρήσεων και φορτηγών Δ.Χ., στην ίδια αγορά κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζουν τα ΙΧ φορτηγά αυτοκίνητα.

Η αγορά των Διεθνών μεταφορών, για πολλά χρόνια κυριαρχείτο από Ελληνικά φορτηγά Δ.Χ. δεδομένου ότι το εμπόριο (εισαγωγές και εξαγωγές) αφορούσε κυρίως χώρες της Δυτικής Ευρώπης όπου ένα φορτηγό Ελληνικών συμφερόντων είχε σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους (λόγω κυρίως των χαμηλότερων αμοιβών οδηγών και του κόστους καυσίμων). Τα τελευταία όμως χρόνια παρατηρείται αύξηση της δραστηριότητας των ξένων φορτηγών στη χώρα για την κάλυψη έργου Διεθνών μεταφορών και μερικές φορές και Εθνικών Μεταφορών. Ιδιαίτερα ισχύει αυτό ως προς τα χαμηλού κόστους φορτηγά ορισμένων βαλκανικών χωρών, καθώς και ως προς τα ελληνικών συμφερόντων φορτηγά, των οποίων η έδρα βρίσκεται σε κάποια από τις χώρες της ΕΕ, κυρίως Γερμανία και κάτω χώρες όπου έχει απελευθερωθεί πλήρως η χορήγηση αδειών Δ.Χ.Φ.Α. με ασήμαντο κόστος κτήσης.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΕΣΥΕ που παρουσιάζονται στον Πίνακα 6, το οδικό εμπορευματικό μεταφορικό έργο της χώρας που αναφέρθηκε πιο πάνω, το 2006 εκτελούνταν από:

- 1.219.889, περίπου, φορτηγά αυτοκίνητα, -από τα οποία 36.495 ήταν ΔΧ και τα υπόλοιπα 1.183.394 ΙΧ.
- από τα ξένα φορτηγά που δραστηριοποιούνταν στον ελληνικό χώρο και για τα οποία δεν υπάρχουν ανάλογα στοιχεία.

Στον Πίνακα 7, παρουσιάζεται η εξέλιξη του πλήθους των κυκλοφορούντων φορτηγών από το 1985 ως σήμερα. Το σύνολο των φορτηγών αυξάνεται με σταθερό ρυθμό ίσο με περίπου 15% ανά πενταετία

ΕΤΟΣ	Σύνολο	ΙΧΦΑ	ΔΧΦΑ	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	Ι.Χ.Φ.Α.	Δ.Χ.Φ.Α.	ΣΥΝΟΛΟ
1985	595.761	559.501	36.260	Αττική	259.978	10.700	270.678
1990	766.429	730.006	36.423	Λοιπή Στερεά Ελλάδα και Εύβοια	138.384	3.689	142.073
1995	883.823	847.328	36.495	Πελοπόννησος	143.967	3.599	147.566
1999	1.023.987	987.492	36.495	Ιόνιοι νήσοι	25.816	741	26.557
2006	1.219.889	1.183.394	36.495	Ήπειρος	39.892	1.375	41.267
Ποσοστιαία αύξηση				Θεσσαλία	91.230	2.643	93.873
1985-1990	128,65%	130,47%	100,45%	Μακεδονία	273.744	9.410	283.154
1990-1995	115,32%	116,07%	100,20%	Θράκη	39.843	770	40.613
1995-1999	115,86%	116,54%	100,00%	Νήσοι Αιγαίου	58.970	1.730	60.700
1999-2006	119,13%	119,84%	100,00%	Κρήτη	111.570	1.838	113.408
1985-2006	204,76%	211,51%	100,65%	Σύνολο	1.183.394	36.495	1.219.889

**Πίνακας 6: Εξέλιξη μεγέθους στόλου
κυκλοφορούντων φορτηγών κατά το
διάστημα 1985-2006**

**Πίνακας 7: Στόλος κυκλοφορούντων
φορτηγών 2006 ανά γεωγραφικό διαμέρισμα**

Η διαχωριστική γραμμή του έργου που εκτελείται από τα Δ.Χ.Φ.Α. και τα Ι.Χ.Φ.Α. είναι σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα των νομικών περιορισμών και ρυθμίσεων που διέπουν τη λειτουργία των Δ.Χ.Φ.Α..

Το αποτέλεσμα των περιορισμών αυτών είχε σαν αποτέλεσμα την περίοδο 1985-2006 ο αριθμός των Ι.Χ.Φ.Α. να αυξηθεί κατά 111%, ενώ των Δ.Χ.Φ.Α. παρέμεινε στάσιμος.

Για το σχηματισμό πληρέστερης εικόνας των μεταβολών που σημειώθηκαν στην περίοδο αυτή στη μεταφορική ικανότητα και κατ' επέκταση του έργου που εκτελέσθηκε από τα Δ.Χ.Φ.Α. και τα Ι.Χ.Φ.Α., πρέπει να ληφθούν υπόψη και σημαντικές μεταβολές της χωρητικότητας των φορτηγών Δ.Χ., δεδομένου ότι έγινε αύξηση του μικτού βάρους για τα αυτοκίνητα Νομαρχιακών μεταφορών από 3 τόνους σε 6 τόνους ενώ για τα αυτοκίνητα που αποτελούνται από έλκον όχημα και από ρυμουλκούμενο, δόθηκε η δυνατότητα 2 ή 3 ρυμουλκούμενων για το ίδιο έλκον όχημα δηλαδή η μεταφορική ικανότητα έχει αυξηθεί 2-3 φορές ενώ ο αριθμός αδειών έχει παραμείνει ο ίδιος.

Από τα παραπάνω στοιχεία, συνεπάγεται ότι υπάρχει διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση μεταφορικού έργου και εάν δεν υπήρχαν οι περιορισμοί για την πρόσβαση στο επάγγελμα και το αυξημένο κόστος που συνεπάγονται αυτοί, το έργο των Δ.Χ.Φ.Α. θα ήταν πολύ μεγαλύτερο, αφού ένας μεγαλύτερος αριθμός επιχειρήσεων θα προτιμούσε να χρησιμοποιήσει τα Δ.Χ.Φ.Α. αντί να επενδύσει σε Ι.Χ.Φ.Α..

3.3.i.c Δομή της αγοράς των Δ.Χ.Φ.Α.

Η μορφή οργάνωσης των Δ.Χ.Φ.Α. προσδιορίζεται από το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία τους. Ο βασικός νόμος είναι ο 383/76 σύμφωνα με τον οποίο, οι επιχειρήσεις που διενεργούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων με Δ.Χ.Φ.Α., διαχωρίζονται ως εξής: α)Μεταφορικές επιχειρήσεις και β)Μεμονωμένοι μεταφορείς.

Οι επιχειρήσεις και οι μεμονωμένοι μεταφορείς πρέπει να έχουν την άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.

Ένταξη σε μεταφορικές εταιρείες έχει γίνει μόνο από το 2.3% του συνολικού αριθμού των Δ.Χ.Φ.Α. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι το υφιστάμενο περιοριστικό σύστημα απέτυχε σ' έναν από τους βασικούς του στόχους, τη δημιουργία δηλαδή μεγάλων εταιρειών μεταφορών, οι οποίες κατά κανόνα είναι αποτελεσματικότερες από τις μικρές και ακόμη περισσότερο από τους μεμονωμένους μεταφορείς. Η εξέλιξη αυτή αποκτά πρόσθετη βαρύτητα αν ληφθεί υπόψη ότι η ένταξη σε εταιρείες όχι μόνο είναι υποχρεωτική, αλλά προβλέπονται και οικονομικά κίνητρα για όσους ενταχθούν σ' αυτές, καθώς και αντικίνητρα για όσους δεν ενταχθούν.

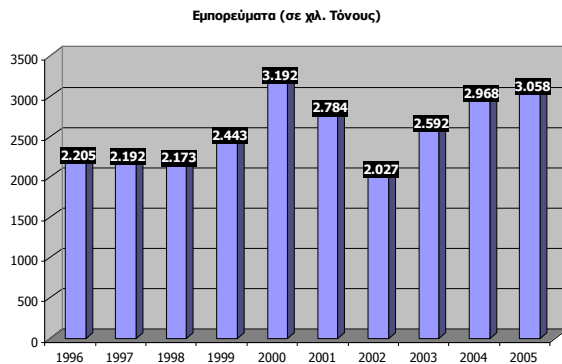
Ακριβή στοιχεία για τον αριθμό των απασχολούμενων στα Δ.Χ.Φ.Α. δεν υπάρχουν. Οι όποιες εκτιμήσεις βασίζονται στον αριθμό των Δ.Χ.Φ.Α. και στις πληροφορίες των εκπροσώπων των συλλογικών οργάνων των Δ.Χ.Φ.Α. Σε κάθε φορτηγό εκτιμάται ότι αντιστοιχεί ένας πλήρως απασχολούμενος (ο οδηγός και ιδιοκτήτης), και ότι μόνο στο 10% των φορτηγών απασχολείται και δεύτερο άτομο.

Στους απασχολούμενους αυτούς δεν περιλαμβάνονται τα άτομα που απασχολούνται αποκλειστικά με τη φορτοεκφόρτωση. Επίσης δεν περιλαμβάνονται ο αριθμός των οδηγών των Ι.Χ.Φ.Α., καθώς και εκείνοι που εργάζονται στις επιχειρήσεις διαμεταφορών και τις άλλες σχετικές επιχειρήσεις.

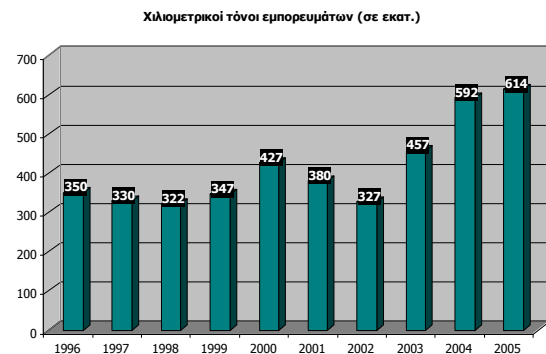
3.3.ii Σιδηροδρομικό δίκτυο

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στη χώρα μας βρίσκονται σε πολύ χαμηλό ύψος (περίπου 2,5% των επίγειων εμπορευματικών μεταφορών). Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος μέσω της θεσμικής ανασυγκρότησης που διενεργεί και του εκσυγχρονισμού του υλικού του, διεκδικεί την ανάκτηση σημαντικών μεριδίων μεταφορικού έργου. Ήδη έχει ξεκινήσει συνεργασίες με σημαντικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας. Η ανοδική αυτή πορεία των

τελευταίων ετών αποτυπώνεται στο Σχήμα 13 και στο Σχήμα 14, όπου παρουσιάζεται το εμπορευματικό του έργου την τελευταία δεκαετία.



**Σχήμα 13: Μεταφορικό έργο ΟΣΕ
(εμπορεύματα)**



**Σχήμα 14: Μεταφορικό έργο ΟΣΕ
(χιλιόμετρικοί τόνοι εμπορευμάτων)**

Ο σιδηρόδρομος αναμένεται να προσελκύσει ειδικά και επικίνδυνα εμπορεύματα, τα οποία απασχολούν κατά καιρούς την κοινή γνώμη εξαιτίας ορισμένων δυστυχημάτων. Επίσης ο σιδηρόδρομος θα αυξήσει το μεταφορικό του έργο και για έναν ακόμα σημαντικό λόγο. Οι συνεχείς αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων αλλάζουν μεσομακροπρόθεσμα το τοπίο στις μεταφορές μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων. Πολλές παραγωγικές εταιρείες, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, διαμεταφορείς και επιχειρήσεις Third Party Logistics έχουν αρχίσει να μελετούν εναλλακτικά σενάρια συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων με τον σιδηρόδρομο, χρησιμοποιώντας σε αρκετές περιπτώσεις εμπορευματοκιβώτια.

3.3.iii Θαλάσσιο δίκτυο

Η χώρα μας διαθέτει 65 λιμένες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ., το σύνολο των φορτωθέντων εμπορευμάτων κατά το 2005 αντιστοιχεί σε 24.447.714 τόνους και το σύνολο των εκφορτωθέντων εμπορευμάτων σε 51.938.420 τόνους. Στον Πίνακα 8 παρουσιάζονται οι λιμένες στους οποίους οι φορτωθείσες ποσότητες ξεπερνούν το 1 εκατομμύριο τόνους. Αντιστοίχως στον Πίνακα 9 παρουσιάζονται οι λιμένες στους οποίους οι εκφορτωθείσες ποσότητες υπερέβησαν το ένα εκατομμύριο τόνους.

Λιμένες	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Εμπορευμ.	Ρο-ρο	Γενικά	ΣΥΝΟΛΟ
Θεσσαλονίκη	6.362.274	1.136.886	1.464.167	504	811.452	9.775.283
Πειραιάς	88.846	251.538	8.602.214	557.766	146.506	9.646.870
Μέγαρα	8.069.215	0	0	0	0	8.069.215
Άγιοι Θεόδωροι	6.623.734	1.869	0	0	0	6.625.603
Ελευσίνα	3.691.983	850.676	67	71	1.180.504	5.723.301
Πάτρα	69.213	138.185	0	1.609.630	24.947	1.841.975
Βόλος	27.432	1.612.779	16.186	0	146.335	1.802.732
Χαλκίδα	118.364	563.669	0	0	687.625	1.369.658
Αλιβέρι	0	1.089.685	0	0	13.270	1.102.955
Ηγουμενίτσα	0	0	0	1.014.411	0	1.014.411

Πίνακας 8: Φορτωθείσες ποσότητες ανά κατηγορία φορτίου στα κυριότερα λιμάνια

Λιμένες	Χύμα υγρά	Χύμα στερεά	Εμπορευμ.	Ρο-ρο	Γενικά	ΣΥΝΟΛΟ
Πειραιάς	4.301	700	5.678.915	153.184	13.632	5.850.732
Άγιοι Θεόδωροι	2.552.367	0	0	0	0	2.552.367
Ελευσίνα	1.273.559	956.793	0	0	300.771	2.531.123
Πάτρα	2.302	0	0	2.033.614	0	2.035.916
Αλιβέρι	0	1.688.896	0	0	86.295	1.775.191
Θεσσαλονίκη	135.550	172.748	967.299	0	433.211	1.708.808
Μήλος	0	1.610.100	0	0	1.368	1.611.468
Βόλος	25.087	1.235.811	12.029	710	270.958	1.544.595

Πίνακας 9: Εκφορτωθείσες ποσότητες ανά κατηγορία φορτίου στα κυριότερα λιμάνια

Οι δέκα λιμένες με τη συνολικά μεγαλύτερη δραστηριότητα παρουσιάζονται στον Πίνακα 10.

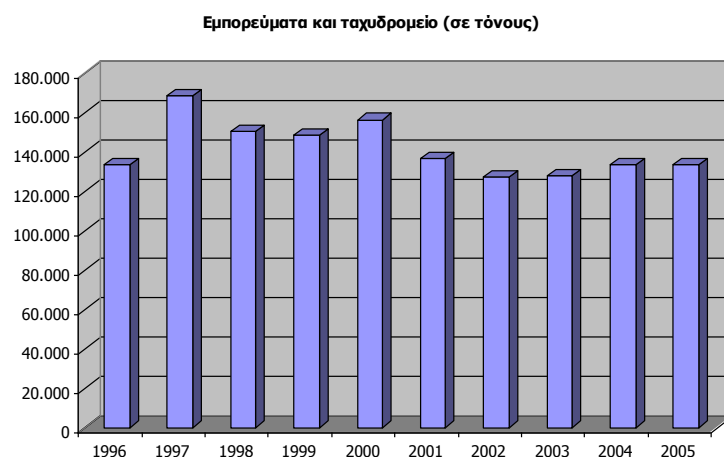
Λιμένες	Ποσότητες	Φορτώσεις	Εκφορτώσεις
Πειραιάς	15.497.602	38%	62%
Θεσσαλονίκη	11.484.091	15%	85%
Άγιοι Θεόδωροι	9.177.970	28%	72%
Ελευσίνα	8.254.424	31%	69%
Μέγαρα	8.069.215	0%	100%
Πάτρα	3.877.891	53%	47%
Βόλος	3.347.327	46%	54%
Αλιβέρι	2.878.146	62%	38%
Ηγουμενίτσα	1.957.549	48%	52%

Πίνακας 10: Οι 10 μεγαλύτεροι λιμένες της χώρας και οι ποσότητες διαχειριζόμενων εμπορευμάτων (σε τόνους)

3.3.iv Αεροπορικό δίκτυο

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ η χώρα διέθετε 21 αεροδρόμια το 2001. Παράγοντες του κλάδου επισημαίνουν ότι από το 2001 το εκτελούμενο μεταφορικό έργο μέσω του νέου αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος έχει περιορισθεί αισθητά λόγω των υψηλών τελών (φόροι αεροδρομίου). Οι ίδιοι παράγοντες επισημαίνουν ότι παρόλο που το νέο αεροδρόμιο έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει σημαντική εμπορευματική κίνηση από όλα τα Βαλκάνια, η σχεδιάσή του προσφέρεται περισσότερο για επιβατική κίνηση.

Η εμπορευματική εναέρια μεταφορά δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες διακυμάνσεις την τελευταία δεκαετία, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ. που παρουσιάζονται στο Σχήμα 15. Περί του έτους 2002 παρουσιάστηκε σχετική ύφεση των μεταφερόμενων ποσοτήτων, ενώ τα τελευταία 3 έτη σημειώνεται οριακή ανάκαμψη.



Σχήμα 15: Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού (εμπορεύματα και ταχυδρομεία): 1996-2005

3.4 Τεχνολογικό & τηλεπικοινωνιακό περιβάλλον

3.4.i Ο ρόλος των κινητών και ασύρματων εφαρμογών στην εκτελεστική εφοδιαστική αλυσίδα

Η σημερινή αναγκαιότητα άμεσης και αλάνθαστης ικανοποίησης των πελατειακών αναγκών απαιτεί σημαντική αύξηση της αποτελεσματικότητας των διεργασιών της αποθήκης. Η απαίτηση αυτή, μπορεί

να υποστηριχθεί από την ανάπτυξη και εκτενή χρήση ασύρματων συστημάτων. Ασύρματα, φορητά τερματικά, RFID και μικροκυματικοί ανιχνευτές ενσωματωμένοι σε φορτηγά, μπορούν να θεωρηθούν ως μια βασική λύση η οποία μπορεί υποστηρίξει την διαχείριση μέσω κινητών συστημάτων.

Πιθανοί χρήστες ασύρματων τεχνολογιών αποτελούν όλες οι εταιρείες μεταφορών με αυξημένες ανάγκες αποθήκευσης και διαχείρισης logistics (μεγάλες μονάδες παραγωγής, αεροπορικές εταιρείες, εταιρείες 3PL, αλυσίδες πολυκαταστημάτων). Οι περισσότερες από αυτές αυξάνουν ήδη την χρήση τους σε ασύρματες τεχνολογίες.

Οι κινητές και ασύρματες εφαρμογές περιέχουν ένα μεγάλο αριθμό πληροφοριών σε συνδυασμό με άλλα χαρακτηριστικά όπως την δυνατότητα εντοπισμού της θέσεως ενός χρήστη με μεγάλη ακρίβεια, την δυνατότητα λήψης αποφάσεων στο σημείο που είναι αναγκαίες καθώς επίσης και την δυνατότητα real-time ενημέρωσης. Βασιζόμενοι στα παραπάνω χαρακτηριστικά των κινητών και ασύρματων εφαρμογών, πολλές διαδικασίες της εκτελεστικής εφοδιαστικής αλυσίδας μπορούν να υποστηριχθούν. Στον Πίνακα 11 αναφέρονται χαρακτηριστικά αυτές που αφορούν την διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΦ. ΑΛΥΣΙΔΑΣ	ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ
<i>Κινητή διαχείριση του καταλόγου απογραφής</i> (Mobile inventory management)	Εντοπισμός της θέσεως προϊόντων και αγαθών (π.χ εμπορεύματα σε αποθήκη), ασύρματη ενημέρωση εισόδου/εξόδου εμπορευμάτων από την αποθήκη
<i>Κινητή διαχείριση των προμηθειών</i> (Mobile procurement)	Αυτόματη λειτουργία παραγγελιών προς τους προμηθευτές με την χρήση ασύρματικών δικτύων
<i>Κινητός εντοπισμός & ιχνηλασία προϊόντων/αγαθών</i> (Mobile product location & tracking))	Εντοπισμός συγκεκριμένων προϊόντων μετά την πώλησή τους
<i>Κινητή διαχείριση των υπηρεσιών που προσθέτουν αξία</i> (Mobile added-value service management)	Αποστολή πληροφοριών για συγκεκριμένα εξαρτήματα που χρειάζονται αλλαγή (π.χ εξαρτήματα αυτοκινήτων)

Πίνακας 11: Ταξινόμηση ασύρματων εφαρμογών για την διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας

Τα βασικά πλεονεκτήματα τα οποία η εφοδιαστική αλυσίδα μπορεί να αντλήσει από τις κινητές και ασύρματες εφαρμογές και τα οποία της προσδίδουν ταχύτητα και ακρίβεια είναι τα εξής:

- **Επαναπροσδιορισμός της βασικής διαδικασίας order-to-deliver** καθώς οι κινητές και ασύρματες τεχνολογίες συμβάλλουν στην απλούστευση και επιτάχυνση αυτής
- **Γρήγορη και ακριβής εκπλήρωση της διαδικασίας παραγγελίας** λόγω του βέλτιστου συντονισμού μεταξύ προμηθευτών και κατασκευαστών που επιτυγχάνεται μέσω των κινητών και ασύρματων τεχνολογιών
- **Ακριβέστερη ανίχνευση των εμπορευμάτων με την χρήση υπηρεσιών πρόσθετης αξίας (value-adding services)** μέσω του real-time εντοπισμού των προϊόντων και της κινητής διαχείρισης του καταλόγου απογραφής
- **Μεγαλύτερη ανταπόκριση στην διαχείριση υπηρεσιών (service management)** με την χρήση κινητής διαχείρισης των πελατειακών σχέσεων που μπορεί να βοηθήσει τις εταιρείες να αυξήσουν τα κέρδη τους και παράλληλα να μειώσουν τις επιστροφές προϊόντων

Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά τεχνολογίες υποστήριξης των διανομών και της αποθήκευσης

- ▶ Τεχνολογίες εσωτερικού περιβάλλοντος (ανεξάρτητες δικτύου)
Ασύρματα Τοπικά Δίκτυα (Wireless Local Area Networks - W-LAN), Bluetooth, RFID
- ▶ Τεχνολογίες εξωτερικού περιβάλλοντος (εξαρτώμενες δικτύου)
Global System for Mobile Communications (GSM), General Packet Radio System (GPRS), Επίγειο Ομαδοποιημένο Σύστημα Ραδιοεπικοινωνιών (TETRA), Παγκόσμιο Κινητό Σύστημα Τηλεπικοινωνίας (UMTS)
- ▶ Ασύρματες συσκευές
Έξυπνα Τηλέφωνα (Smart Phones), PDAs, Tablet PCs
- ▶ Ψηφιακή χαρτογραφία και συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών (GIS)

3.4.ii Υφιστάμενη κατάσταση χρήσης κινητών & ασύρματων συστημάτων και εφαρμογών από εταιρείες logistics στην Ελλάδα & τάσεις αγοράς

Η υφιστάμενη κατάσταση στην χρήση κινητών & ασύρματων συστημάτων και εφαρμογών από ελληνικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αποτυπώνεται σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε, στα πλαίσια της μελέτης «Κινητές και ασύρματες εφαρμογές στη μεταφορά και στην εφοδιαστική» στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Κοινωνία της Πληροφορίας».

Ακολούθως συνοψίζονται τα αποτελέσματα της έρευνας.

- Ιδιαίτερως διαδεδομένη η χρήση κινητών τηλεφώνων στους οδηγούς, ενώ είναι χαμηλό το ποσοστό διείσδυσης της τηλεματικής

	Κανένα	<25%	25-50%	50-75%	>75%	Όλοι
Τι ποσοστό των οδηγών σας που διαθέτουν κινητά τηλέφωνα;	1,41%	0,00%	4,23%	0,00%	12,67%	81,69%
Τι ποσοστό των οχημάτων σας διαθέτει εξοπλισμό τηλεματικής;	55,00%	7,00%	8,00%	5,00%	0,00%	0,00%

Σχεδόν το σύνολο των εταιρειών που έχουν εφαρμογές τηλεματικής, ελέγχουν τη θέση του οδηγού. Σημαντικά ποσοστά ελέγχουν επίσης την οδηγική του συμπεριφορά και τη συμμόρφωσή του με τις ώρες οδήγησης.

	Θέση οδηγού	Οδηγική συμπεριφορά	Συμμόρφωση με ώρες οδήγησης	Έξοδα οδηγού	Βάρος φορτίου	Ασφάλεια πόρτας
Ποια στοιχεία μπορείτε να ελέγξετε μέσω των εφαρμογών τηλεματικής	94,74%	63,16%	57,89%	26,32%	5,26%	5,26%

Οι περισσότερες εταιρείες δεν παρέχουν υπηρεσίες ιχνηλασιμότητας, αλλά στα επόμενα τρία έτη εκτιμάται ότι θα παρέχει σχεδόν το σύνολο των υπηρεσιών (98,63%).

Η πλειοψηφία των εταιρειών εκτελούν έντυπα την επιβεβαίωση παραλαβής και την καταγραφή σφαλμάτων. Αναμένεται την επόμενη τριετία οι δραστηριότητες αυτές να εκτελούνται ηλεκτρονικά σε ποσοστό 79,45% και 73,97% αντίστοιχα.

	Καμία	Εγγράφως	Προφορικά	Τηλεφωνικά	Διαδίκτυο	Άλλη ηλεκτρονική εφαρμογή	Άλλο
Τι υπηρεσίες ιχνηλασιμότητας παρέχετε;	1,37%	20,55%		9,59%	61,64%	10,96%	1,37%
Τι σύστημα παραλαβής χρησιμοποιείτε;	8,22%	82,19%				8,22%	
Πώς καταγράφετε τα σφάλματα;	6,85%	54,79%	53,42%	47,95%			

- Η επικοινωνία με τους οδηγούς βασίζεται σήμερα στα κινητά τηλέφωνα.

Τα επόμενα 3 χρόνια εντυπωσιακή αύξηση θα γνωρίσει η packet-based κινητή (GPRS) και δορυφορική επικοινωνία, αφού το 80,08% και 69,86% των εταιρειών αντίστοιχα αναμένεται να τις χρησιμοποιήσουν.

	Καμία	Ραδιοεπικοινωνία	GSM	SMS	GPRS	Δορυφορικά	Άλλως
Τρόπος επικοινωνίας με οδηγό	0,94%	6,60%	62,26%	5,66%	15,09%	8,49%	0,94%

- Η δρομολόγηση των φορτηγών διανομής γίνεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό χειρωνακτικά χρησιμοποιώντας χάρτη. Μόλις το 28,67% πραγματοποιούν αυτόματη δρομολόγηση, ποσοστό που αναμένεται να φτάσει το 80,82% τα επόμενα 3 έτη.

	Καμία, αποφασίζει ο οδηγός	Χειρωνακτικός με γεωγραφικό χάρτη	Αυτόματος με ειδικό λογισμικό	Επαναδρομολόγηση σε πραγματικό χρόνο
Τρόπος δρομολόγησης οχημάτων διανομής	24,00%	45,33%	28,67%	2,00%

- Όσον αφορά τους λόγους που δεν επενδύουν οι εταιρείες σε εφαρμογές τηλεματικής, τα βασικότερα εμπόδια είναι οικονομικά (υψηλό κόστος αγοράς, υψηλό κόστος συντήρησης, αβεβαιότητα απόδοσης).

	Υψηλό κόστος	Αβεβαιότητα απόσβεσης	Κόστος συντήρησης	Εκπαίδευση προσωπικού	Αποδοχή προσωπικού	Ολοκλήρωση τηλεμετρικών εφαρμογών με συστήματα Ε.Α.
Βασικά εμπόδια επένδυσης σε τεχνολογίες ασύρματες και κινητές	73,97%	71,23%	36,76%	5,71%	16,90%	25,35%
Μέτρια εμπόδια επένδυσης σε τεχνολογίες ασύρματες και κινητές	25,00%	24,66%	63,38%	34,29%	54,93%	63,38%

3.5 Αναπτυξιακά κίνητρα

Η εφοδιαστική αλυσίδα και οι συναφείς εργασίες για πολλά χρόνια δεν συμπεριλαμβάνονταν στις δραστηριότητες που ήταν επιλέξιμες για χρηματοδότηση από τα χρηματοδοτικά προγράμματα των ΚΠΣ και τις διατάξεις των εθνικών αναπτυξιακών νόμων.

Αυτή η δυσμενής μεταχείριση άλλαξε το 2004 όταν συνέβησαν δύο σημαντικές εξελίξεις:

- Η «παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας» συμπεριλήφθηκε στις επιλέξιμες δραστηριότητες του Επενδυτικού Νόμου 3299/2004 και συνεπώς τα σχετικά επενδυτικά σχέδια εγκρίνονταν για επιχορήγηση
- Προκηρύχθηκαν δράσεις του ΕΠΑΝ (Δράσεις Μέτρου 2.5) οι οποίες κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις χρηματοδοτούσαν επενδύσεις σχετικές με την εφοδιαστική αλυσίδα επιχειρήσεων

Έτσι, για πρώτη φορά, οι υπηρεσίες «εφοδιαστικής αλυσίδας» αναγνωρίστηκαν ως σημαντική και αυτοτελής επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία είτε ανατίθεται σε τρίτους (π.χ. εταιρείες 3PL) είτε εκτελείται ως «εσωτερική» δραστηριότητα από διακριτό τμήμα της εταιρείας (παραγωγικών ή εμπορικής). Η ανταπόκριση των επιχειρήσεων στις δύο αυτές εξελίξεις δικαίωσε πλήρως την πρωτοβουλία.

Χαρακτηριστικά, μέχρι 30/6/2007 με την λήξη της α' φάσης εφαρμογής του Επενδυτικού Νόμου 3299/04, στην κατηγορία ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ (στην οποία ανήκει και η παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας) είχαν εγκριθεί 415 αιτήσεις συνολικού προϋπολογισμού 5.649 εκ. € και συνολικής επιδότησης 483 εκ. €.

Στην κατηγορία ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ περιλαμβάνονται συνολικά 15 τύποι επενδυτικών σχεδίων εκ των οποίων:

- 1 τύπος αφορά την παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας
- 2 τύποι αφορούν ευρυζωνικά δίκτυα
- 1 τύπος αφορά ανάπτυξη λογισμικού
- 3 τύποι αφορούν εργαστήρια και υπηρεσίες προηγμένης τεχνολογίας
- 1 τύπος αφορά ίδρυση σταθμών επιβατηγών αυτοκινήτων]
- 1 τύπος αφορά δημιουργία κέντρων αποθεραπείας και αποκατάστασης
- 1 τύπος αφορά επενδυτικά σχέδια ιερών μονών
- 2 τύποι δεν έχουν ενεργοποιηθεί
- 3 τύποι αφορούν άλλες επενδυτικές δραστηριότητες.

Εκτιμάται ότι περισσότερες από 50% των εγκρίσεων αφορούσε επενδύσεις για την παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας με αντίστοιχο ύψος προϋπολογισμού.

Είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι το φάσμα των επιχειρήσεων που υπέβαλαν αιτήσεις και εγκρίθηκαν περιελάμβανε και τις τρεις κατηγορίες που προέβλεπε η ερμηνευτική εγκύκλιος της 21/12/2005 (που εξέδωσε το ΥΠΟΙΟ), ήτοι:

i. Επιχειρήσεις αμιγώς παροχής υπηρεσιών προς τρίτους (δηλ. επιχειρήσεις 3PL):

Στην κατηγορία αυτή αρχίζει να διαφαίνεται η «ωρίμανση» του «υποκλάδου» των γενικών προϊόντων και η ανάδειξη του εξειδικευμένου «κλαδικού» 3PL: π.χ. ένδυση, ανταλλακτικά αυτοκινήτων, φάρμακα και τρόφιμα, με συγκεκριμένες εξειδικευμένες προδιαγραφές και απαιτήσεις λειτουργίας.

ii. Επιχειρήσεις που λειτουργούν ως ενδιάμεσοι μεταξύ προμηθευτών / παραγωγών και καταναλωτών (π.χ. χονδρέμποροι).

Οι επιχειρήσεις που ανήκουν στην κατηγορία των ενδιάμεσων, προσφέρουν στην ουσία και αυτές υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας αφού παραλαμβάνουν, αποθηκεύουν, και διανέμουν εμπορεύματα τρίτων και αμείβονται για την εργασία αυτή (άσχετα αν εκδίδουν τιμολόγια πώλησης ή τιμολόγια παροχής υπηρεσιών). Οι επιχειρήσεις αυτές επιτελούν σημαντικό έργο ιδιαίτερα στην περιφέρεια όπου η δυνατότητά τους να φτάσουν στο τελικό (συχνά απομακρυσμένο και μικρό) σημείο λιανικής πώλησης είναι ζωτικής σημασίας.

iii. Επιχειρήσεις του δευτερογενούς ή τριτογενούς τομέα με ίδια κέντρα αποθήκευσης και διανομής των προϊόντων / εμπορευμάτων που παράγουν ή/και διακινούν

Αρκετές εμπορικές και παραγωγικές επιχειρήσεις αξιοποίησαν τον Ν.3299 για να εκσυγχρονίσουν τα κέντρα αποθήκευσης και διανομής των προϊόντων που που ιδιοχρησιμοποιούν για να διακινούν τα προϊόντα τους.

Στον ισχύοντα Επενδυτικό Νόμο και στην κατηγορία ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ όμως, υπάρχουν δύο τύποι επενδυτικών σχεδίων η εφαρμογή των οποίων δεν έχει αρχίσει ακόμη διότι αναμένονται οι σχετικές Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις. Αυτές οι δύο περιπτώσεις αφορούν επενδυτικά σχέδια που σχετίζονται άμεσα με την εφοδιαστική αλυσίδα. Συγκεκριμένα, οι δύο τύποι είναι:

- i. Επενδυτικά σχέδια συνεργαζόμενων εμπορικών και μεταφορικών επιχειρήσεων, υπό ενιαίο φορέα, για τη δημιουργία εμπορευματικών σταθμών, εμπορευματικών κέντρων και

διαμετακομιστικών κέντρων (εκκρεμεί κοινή υπουργική απόφαση που θα ορίζει ποιους ακριβώς αφορούν και ποιες είναι οι ενισχυόμενες δαπάνες)

- ii. Επενδυτικά σχέδια των μεταφορικών ή και εμπορικών επιχειρήσεων, υπό ενιαίο φορέα, για τη δημιουργία υποδομών αποθήκευσης, συσκευασίας και τυποποίησης, καθώς και κλειστών χώρων στάθμευσης φορτηγών οχημάτων (εκκρεμεί κοινή υπουργική απόφαση που θα ορίζει ποιους ακριβώς αφορούν και ποιες είναι οι ενισχυόμενες δαπάνες)

3.6 Εκπαίδευση και δυνατότητες επιμόρφωσης

3.6.i Προπτυχιακά και μεταπτυχιακά προγράμματα

Σύμφωνα με τα δεδομένα της αγοράς εργασίας σήμερα και στο χώρο παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, απαιτείται η πρόσληψη διοικητικών στελεχών υψηλού επιπέδου κατάρτισης. Ένας επαγγελματίας στη διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να διαθέτει και πανεπιστημιακή κατάρτιση (προπτυχιακή και μεταπτυχιακή) στον συγκεκριμένο τομέα ώστε να είναι ικανός να καθοδηγεί το σχεδιασμό, την εφαρμογή και τη διοίκηση διαλειτουργικών επιχειρηματικών επιλογών.

Η εκπαίδευση στον τομέα των Logistics σήμερα, αποτελείται περισσότερο από τη διδασκαλία μεμονωμένων μαθημάτων στα πλαίσια γενικότερων προγραμμάτων σπουδών. Παραδείγματα Σχολών που προσφέρουν μεμονωμένα μαθήματα σχετικά με την Εφοδιαστική Αλυσίδα (π.χ. όπως Εφοδιαστική, προγραμματισμός & Έλεγχος Παραγωγής, Διοίκηση Εφοδιαστικής Αλυσίδας) είναι τα: Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου, Τμήμα Μηχανολόγων – Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης, Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης της Πολυτεχνικής Σχολής Ξάνθης, Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Τμήμα Εφαρμοσμένης Πληροφορικής του Πανεπιστημίου Μακεδονίας.

Τα προπτυχιακά τμήματα που έχουν ως κύριο αντικείμενό τους την εφοδιαστική αλυσίδα είναι 2, σε επίπεδο ΤΕΙ. Οι σχετικοί κύκλοι εξειδίκευσης που παρέχονται στην Ελλάδα από δημόσιες ή ιδιωτικές σχολές είναι πολύ λίγοι (βλ. Πίνακα 12).

3.6.ii Προγράμματα κατάρτισης - Δια βίου εκπαίδευση

Η συνεχής εκπαίδευση που απαιτείται παρέχεται στην Ελλάδα από εκπαιδευτικά προγράμματα που συνήθως αφορούν σε επιμέρους αντικείμενα και δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας. Τα προγράμματα αυτά υλοποιούνται κυρίως από επαγγελματικά ινστιτούτα, εταιρείες, ενώσεις, σωματεία και ιδιωτικές εταιρείες και συνήθως έχουν χρονική διάρκεια 1-3 μέρες. Καθώς τα περισσότερα από αυτά δεν είναι κρατικά πιστοποιημένα, το περιεχόμενο και η ποιότητα εξαρτάται της τεχνογνωσίας του οργανισμού που τα πραγματοποιεί, καθώς και της εμπειρίας και ικανότητας των εισηγητών.

Πρόσφατα επίσης, ξεκίνησε η υλοποίηση προγραμμάτων κατάρτισης από τα Πιστοποιημένα Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης διάρκειας 40 - 80 ώρες που αφορούν και σε αντικείμενα εφοδιαστικής αλυσίδας και χρηματοδοτούνται από το επιχειρηματικό σχέδιο «Ανταγωνιστικότητα». Τα προγράμματα κατάρτισης μπορούν να τα παρακολουθήσουν εργαζόμενοι και επιχειρηματίες εμπορικών επιχειρήσεων του ιδιωτικού τομέα όλων των κλάδων, που κατά το έτος 2004 απασχολούσαν, με σχέση εξαρτημένης εργασίας, από 0 μέχρι και 50 άτομα.

« ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ »

ΣΧΟΛΗ		ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ/ΕΙΔΟΣ	ΓΛΩΣΣΑ	ΔΙΑΡΚΕΙΑ	ΤΟΠΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ
ΙΔΙΩΤΙΚΑ	BCA Business Studies	BA in Logistics & Transport (προπτυχιακό)	ελληνική ή αγγλική	Τέσσερα έτη	Αθήνα, Κηφισιά, Γλυφάδα
		MSc in Purchasing & Supply Chain Management (μεταπτυχιακό)	ελληνική	Ένα έτος (full time) ή Τρία έτη (part time)	
	City College	Master of Science in Management (Logistics & Supply Chain Management) (μεταπτυχιακό)	αγγλική	Ένα έτος (full time) ή δύο έτη (part time)	Θεσσαλονίκη
		Executive MBA in Logistics Management (μεταπτυχιακό)	αγγλική	Δύο έτη	
	IST / University of Hertfordshire	Master of Business Administration (MBA) with specialization in Logistics (μεταπτυχιακό)	αγγλική	12 μήνες (full time) ή 21 μήνες (part time) ή 18 μήνες (weekend)	Αθήνα
	Ελληνική Εταιρεία Διοικήσεως Επιχειρήσεων (ΕΕΔΕ)	Graduate Diploma in Logistics Management (Executive Postgraduate Diploma για επαγγελματίες)	ελληνική	Ένα έτος	Αθήνα
ΔΗΜΟΣΙΑ	Ελληνικό Ινστιτούτο Προμηθειών	International federation of Purchasing & Supply Management Certificate of Competence in Purchasing Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Πιστοποίησης Επάρκειας και Ικανότητας στο Purchasing & Supply κατά το πρότυπο της International federation of Purchasing & Supply Management (μεταπτυχιακό)	ελληνική & αγγλική	Τρία εξάμηνα	Αθήνα και Θεσσαλονίκη
	Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών	Τμήμα Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, κατεύθυνση "Εφοδιαστική Αλυσίδα και Πωλήσεις" (προπτυχιακό)	ελληνική	Τέσσερα έτη	Αθήνα
		MBA International Program (I-MBA), με ειδίκευση "Logistics & Transport" (μεταπτυχιακό)	αγγλική	14 μήνες (full time) ή δύο έτη (Part time)	
	Πανεπιστήμιο Πειραιά σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο	Οργάνωση και Διοίκηση Βιομηχανικών Συστημάτων, με κατεύθυνση Logistics - Εφοδιασμός και Διακίνηση Προϊόντων (διατμηματικό μεταπτυχιακό πρόγραμμα)	ελληνική	Δύο έτη	Πειραιάς
	Αλεξάνδρειο Τ.Ε.Ι. Θεσσαλονίκης	Τμήμα Τυποποίησης και Διακίνησης Προϊόντων (Logistics) (προπτυχιακό)	ελληνική	Οκτώ εξάμηνα	Κατερίνη
	Τ.Ε.Ι. Χαλκίδας	Τμήμα Διοίκησης Συστημάτων Εφοδιασμού (προπτυχιακό)	ελληνική	Οκτώ εξάμηνα	Θήβα

Πίνακας 12: Προγράμματα σπουδών εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα

3.6.iii Επαγγελματική πιστοποίηση

Τα επαγγελματικά προγράμματα πιστοποίησης στελεχών αποτελούνται από μία σειρά μαθημάτων, εργασιών, εξετάσεων, και διπλωματικών εργασιών. Ακολουθούν τα πρότυπα αναγνωρισμένων ευρωπαϊκών και παγκόσμιων επαγγελματικών ενώσεων, τα οποία έχουν καθοριστεί από τις σχετικές επιτροπές διαπίστευσης (Accreditation Boards). Τα μέλη των επιτροπών αυτών, ανάλογα με τον οργανισμό, μπορεί να είναι ακαδημαϊκοί, ανώτερα στελέχη αλλά και ιδιώτες ή απλοί επαγγελματίες. Τα σοβαρά προγράμματα πιστοποίησης έχουν κατεξοχήν πρακτική προσέγγιση (λόγω ότι συμμετέχουν τόσο ενεργά στελέχη όσο και ακαδημαϊκοί, και απευθύνονται σε ενεργά στελέχη) και ελέγχονται ανά τακτικά χρονικά διαστήματα από τα αντίστοιχα Accreditation Boards.

Στη χώρα μας ο θεσμός των επίσημων επαγγελματικών περιγραμμάτων και αντίστοιχων προγραμμάτων σπουδών που οδηγούν σε πιστοποίηση προσόντων σε διάφορα ιεραρχικά επίπεδα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκώς, παρόλο που η ανάγκη υιοθέτησης τέτοιων θεσμών έχει αναγνωρισθεί από τους ενδιαφερόμενους επαγγελματίες και κυρίως από την αγορά εργασίας και τις επιχειρήσεις.

Στο εξωτερικό, υπάρχουν ειδικά προγράμματα πιστοποίησης επαγγελματικών προσόντων ειδικά για χαμηλότερα ιεραρχικά επίπεδα (αποθηκάριος, εργοδηγός αποθήκης, εργάτης αποθήκης, οδηγός φορτηγού). Ιδιαίτερα ανεπτυγμένο περιβάλλον πιστοποίησης προγραμμάτων και προσόντων έχει αναπτύξει το Ηνωμένο Βασίλειο. Στον αντίστοιχο χώρο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, οργανισμοί όπως οι CILT (Chartered Institute of Logistics and Transport), PAA/VQSET, OCR, EDEXCEL, Open University, EMTA, EDI, αντίστοιχα προγράμματα σπουδών που οδηγούν σε πιστοποίηση προσόντων. Τα

προγράμματα αυτά είναι πιστοποιημένα από αντίστοιχες Αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου και η ανάπτυξή τους έχει βασισθεί στα αντίστοιχα επίσημα επαγγελματικά περιγράμματα.

3.7 Νομοθετικό πλαίσιο

Ειδικό και ενιαίο νομοθετικό πλαίσιο για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας δεν υφίσταται στη χώρα μας αλλά η έλλειψη αυτή αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου σύμφωνα με τις επιχειρήσεις, διότι αποστερεί το χώρο από ένα σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο που θα έθετε τους όρους και τις προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να προστατεύεται η δραστηριότητα των επιχειρήσεων που λειτουργούν με τα σωστά πρότυπα (κώδικα δεοντολογίας).

Το ζήτημα αυτό γίνεται ακόμη πιο κρίσιμο, δεδομένου ότι δεν υφίσταται ενιαίος κανονισμός για την εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics σε Κοινοτικό επίπεδο, ώστε να καταστεί αναγκαία η συμμόρφωση και της εθνικής νομοθεσίας προς ένα διεθνές, κοινά αποδεκτό λειτουργικό πλαίσιο. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει κατά καιρούς κανονισμούς και οδηγίες που αφορούν επίκαιρα θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας, με τις οποίες οφείλουν να συμμορφώνονται όλα τα κράτη-μέλη.

Ακολουθως αναφέρονται ενδεικτικά οι κυριότερες νομοθετικές διατάξεις και κανονισμοί που διέπουν τις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας.

3.7.i Διαχείριση τροφίμων

Όλες οι εταιρείες που διαχειρίζονται τρόφιμα, είτε αυτά είναι νωπά ή ξηρά, πρέπει πλέον να συμμορφώνονται προς τον Κανονισμό ΕΚ αριθ. 178/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Ιανουαρίου 2002 «για τον καθορισμό των γενικών αρχών και απαιτήσεων της νομοθεσίας για τα τρόφιμα, για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Αρχής για την Ασφάλεια των Τροφίμων και τον καθορισμό διαδικασιών σε θέματα ασφαλείας των τροφίμων». Ο κανονισμός αυτός αφορά σε οποιοδήποτε στάδιο παραγωγής, μεταποίησης, αποθήκευσης και διανομής τροφίμων που κινούνται ή εισάγονται εντός της κοινότητας. Εν συντομία, ο κανονισμός:

Προσδιορίζει τις γενικές υποχρεώσεις εμπορίου τροφίμων και τις απαιτήσεις ασφαλείας τροφίμων και ζωοτροφών

Υποδεικνύει τις υποχρεώσεις τόσο των κρατών μελών για την τήρηση της ισχύουσας νομοθεσίας και το συχνό έλεγχο αυτής, όσο και των υπευθύνων επιχειρήσεων τροφίμων και ζωοτροφών για: α) την ικανοποίηση όλων των απαιτήσεων αναφορικά με τρόφιμα ή ζωοτροφές που έχουν υπό τον έλεγχό τους, β) την ορθή αντίδρασή τους σε αντίθετη περίπτωση και την έγκαιρη ενημέρωση αρμοδίων για απόσυρση των επιβλαβών τροφίμων ή ζωοτροφών από την αγορά και γ) την υποχρέωση τους για την συμβολή τους στην ανιχνευσιμότητα τροφίμων ή ζωοτροφών, με την εκτέλεση απαιτούμενων διαδικασιών για την πληροφόρηση των αρμόδιων αρχών σε εθνικό επίπεδο και τα συστήματα εντοπισμού οποιασδήποτε ουσίας χρησιμοποιείται κατά την παραγωγή και τη διανομή των προϊόντων, καθώς και της πηγής προέλευσής της (δηλ. συνεργάτες και προμηθευτές).

Καθορίζει ότι «τα τρόφιμα ή οι ζωοτροφές που διατίθενται ή ενδέχεται να διατεθούν στην αγορά της Κοινότητας πρέπει να φέρουν κατάλληλη επισήμανση ή σήμα αναγνώρισης ώστε να διευκολύνεται η ανιχνευσιμότητά τους, μέσω κατάλληλων εγγράφων ή πληροφοριών, σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις των ειδικότερων διατάξεων».

Ιδρύει την Ευρωπαϊκή Αρχή για την Ασφάλεια των Τροφίμων.

Αναπτύσσει σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης, διαχείρισης κρίσεων και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, όπου καθορίζονται κανόνες, μέτρα και διαδικασίες για τέτοιες περιπτώσεις.

Ο κανονισμός αυτός έχει τεθεί σε ισχύ για όλα τα κράτη μέλη από τον Ιανουάριο του 2005.

3.7.ii Διαχείριση αγροτικών προϊόντων

Η Ε.Ε., σε συνεργασία με την ECSLA και άλλους αρμόδιους φορείς, εκδίδει μια σειρά από οδηγίες για την αποθήκευση, μεταφορά και συσκευασία αγροτικών προϊόντων. Οι πιο σημαντικές είναι οι εξής:

- ▶ Κανονισμός 178/2002: Υποχρεώνει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κλάδο των τροφίμων να διαθέτουν από 1-1-2005 σύστημα ιχνηλασιμότητας (traceability). Το θέμα καλύπτει κάθε κρίκο Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Αντικείμενο παρεμβάσεων της ECSLA είναι να αποτελέσει η ιχνηλασιμότητα αντικείμενο αρχικής συμφωνίας μεταξύ επιχείρησης και πελάτη
- ▶ Προετοίμασε μια νέα οδηγία, διορθωτική της οδηγίας 92/1/ΕΟΚ, σχετικά με την εναρμόνιση των οργάνων μέτρησης θερμοκρασιών στις ψυκτικές εγκαταστάσεις και στα φορτηγά – ψυγεία. Η καινούργια οδηγία ξεκίνησε να εφαρμόζεται από 1-1-2005 για νέες εγκαταστάσεις. Θα δοθεί μια περίοδος χάριτος μέχρι το 2008, ώστε να εναρμονιστούν και οι παλιότερες εγκαταστάσεις.
- ▶ Ειδικά για τις μεταφορές, έχει καταρτιστεί ο κανονισμός 2135/98, ο οποίος αφορά στα νέα φορτηγά, σχετικά με τους ταχογράφους, οι οποίοι πρέπει πλέον να είναι ψηφιακοί
- ▶ Θα επιβληθούν νέα τέλη στα φορτηγά, για τη χρήση δημόσιων υποδομών
- ▶ Προετοίμασε νέα οδηγία, που θα διορθώσει την 1994/62 για τη συσκευασία και τα κατάλοιπά της, με βασικό σκοπό την αύξηση του ελάχιστου ποσοστού ανακύκλωσης των καταλοίπων από 25% που είναι σήμερα στο 55% μέχρι το 2008 (για την Ελλάδα η αντίστοιχη χρονική μετάθεση έγινε για το 2011).
- ▶ Συνέταξε κοινοτική οδηγία για τα ψυκτικά ρευστά, η οποία θα εναρμονιστεί με το πρωτόκολλο του Κιότο που περιορίζει τη χρήση φρέον. Επεξεργασία γίνεται για τον καθορισμό της συχνότητας επιθεωρήσεων διαρροών και την εγκατάσταση συστημάτων ανίχνευσης.
- ▶ Το Μάρτιο του 2005 μπήκε σε εφαρμογή νέα Νομοθεσία, σχετική με το ωράριο των οδηγών. Σύμφωνα με αυτή, οι ώρες εργασίας θα είναι κατά μέγιστο 48 εβδομαδιαία, υπολογιζόμενη κατά μέσο όρο σε εύρος 4 μηνών, ενώ κάθε βδομάδα δεν μπορεί να είναι περισσότερες από 60. Η Νομοθεσία αυτή θα επιφέρει αναπροσαρμογές κόστους και θα απαιτήσει πολύ καλύτερες οργανωτικές δομές. Οι καθυστερήσεις πλέον θα έχουν μεγάλο κόστος, πράγμα που πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα αποθηκευτικά κέντρα κατά τις φορτοεκφορτώσεις.

3.7.iii Περιβάλλον

Σχετικά με περιβαλλοντικά θέματα που άπτονται του supply chain υπάρχουν επίσης διάφορα ΦΕΚ (στο Εθνικό Δίκαιο) και Ευρωπαϊκές Οδηγίες (στο Κοινοτικό Δίκαιο). Ανάλογα, δε, με τη φύση του προϊόντος, οι νομικές απαιτήσεις διαφοροποιούνται σημαντικά (όπως π.χ. στην περίπτωση της διαχείρισης επικίνδυνων υλικών).

3.7.iii.a Ανακύκλωση

Αναφορικά με την Ανακύκλωση, πρωτεύουσα εξέλιξη αποτελεί η συγκρότηση του Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (ΕΟΕΣΔΑΠ) που σκοπό έχει την εφαρμογή της πολιτικής για την εναλλακτική διαχείριση στη χώρα μας.

Η λειτουργία του ΕΟΕΣΔΑΠ αναμένεται να αυξήσει τα ποσοστά ανακύκλωσης στη χώρας μας. Ενώ το 2003 ανακυκλώθηκε μόλις το 6% της συνολικής ποσότητας παραγόμενων αποβλήτων, το 2006 το

ποσοστό αυτό ανήλθε στο 20%, δηλαδή ανακυκλώθηκαν 886 χιλιάδες τόνοι. Προβλέπεται ότι το ποσοστό το 2007 θα φτάσει το 23%, δηλαδή περίπου 1 εκατ. τόνοι. Σήμερα, πλέον, λειτουργούν στη χώρα μας 10 εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης για τις συσκευασίες, τα χρησιμοποιημένα ελαστικά, τα οχήματα τέλους κύκλου ζωής, τον ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό, τις ηλεκτρικές στήλες, τους συσσωρευτές, τα απόβλητα λιπαντικών ελαίων κ.ά. Πρόσφατα, εξάλλου, υπεγράφη και το σχέδιο Π.Δ. με το οποίο ρυθμίζονται οι διαδικασίες για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων εκσκαφών, κατασκευών και κατεδαφίσεων (ΑΕΚΚ), με το οποίο η ανακύκλωση επεκτείνεται και στα μπάζα.

3.7.iii.b Οχήματα εμπορευματικών μεταφορών

Σε σχέση με τα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών, τέσσερις είναι οι βασικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες που είναι ήδη σε ισχύ:

- ▶ Για τη χρήση κινητήρων τεχνολογίας Euro 4: Οδηγία 2005/55/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (της 28ης Σεπτεμβρίου 2005).
- ▶ Για την ηχορρύπανση που προκαλούν τα οχήματα: Οδηγία 1999/101/EK της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1999.
- ▶ Για τα ελαστικά και τον θόρυβο που προκαλούν στο οδόστρωμα: Οδηγία 2001/43/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001.
- ▶ Για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα οχημάτων ελαφρύτερων των 3,5 τόνων: Οδηγία 2004/3/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004.

3.7.iv Οδικές Μεταφορές

Οι βασική νομοθετική διάκριση στον χώρο των οδικών μεταφορών έγκειται στον διαχωρισμό ανάλογα με την ιδιοκτησία του μέσου.

▶ Μεταφορές με ΙΧ φορτηγά αυτοκίνητα.

- Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 383/76, ως «φορτηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης (Ι.Χ.Φ.Α.) θεωρείται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του, απαγορευόμενης σε κάθε περίπτωση της άμεσης ή έμμεσης εισπραξης κομίστρου με οποιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό».

Κατά την διενέργεια εμπορευματικής μεταφοράς με Ι.Χ.Φ.Α. πρέπει να πληρούνται αθροιστικά οι εξής όροι:

- τα μεταφερόμενα εμπορεύματα να ανήκουν στην επιχείρηση (ή στον επαγγελματία) ή να έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί με χρηματοδοτική μίσθωση, παραχθεί, εξορυχθεί, μετατραπεί ή επισκευασθεί από αυτόν ή είναι είδη απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών του.
- Οι μεταφορές πρέπει να είναι απαραίτητες στο πλαίσιο των κύριων δραστηριοτήτων της επιχείρησης ή του επαγγέλματος.
- Το Ι.Χ.Φ.Α. πρέπει να οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό της επιχείρησης ή από επαγγελματία οδηγό που έχει προσληφθεί με σχέση εξαρτημένης εργασίας. Ειδικότερα Ι.Χ.Φ.Α. μεικτού βάρους κάτω από 4.000 kg μπορεί να οδηγείται από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη.

► Μεταφορές με Δ.Χ.Φ.Α.

Η χορήγηση άδειας επαγγέλματος μεταφορέα γίνεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κατόπιν σχετικών εξετάσεων. Οι υποψήφιοι πρέπει να έχουν παρακολουθήσει κάποια από τις ειδικές σχολές που λειτουργούν, η δε διδακτέα ύλη και η διαδικασία εξετάσεων είναι κοινές σε όλη την ΕΕ. Σημειώνεται ότι για να πάρει κάποιος την άδεια του διεθνούς μεταφορέα πρέπει πρώτα να είναι κάτοχος εθνικής άδειας, υπάρχει όμως η δυνατότητα να δώσει εξετάσεις και για τις δύο μαζί.

Για την απόκτηση άδειας επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών ή εμπορευμάτων έχει γίνει πλήρη εναρμόνιση (με το Π.Δ. 346/2001) με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία (οδηγίες 96/26/ΕΚ και 98/76 ΕΚ περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών). Στη συνέχεια αναφέρονται επιγραμματικά, οι σχετικές προϋποθέσεις και τα αντίστοιχα δικαιολογητικά που ζητούνται για τη διαπίστωση της «πλήρωσης» των προϋποθέσεων αυτών:

- Η αξιοπιστία: η οποία στην Ελλάδα αποδεικνύεται με απόσπασμα ποινικού μητρώου τύπου Β και βεβαίωση περί μη πτωχεύσεως.
- Η οικονομική επιφάνεια: η οποία αποδεικνύεται με βεβαίωση πιστωτικού ιδρύματος ότι ο υποψήφιος διαθέτει κεφάλαιο ή αποθεματικό 3000 €. Σύμφωνα με την οδηγία 98/76/ΕΚ το ποσό αυτό αναθεωρήθηκε σε 9000 € για το πρώτο όχημα και 5000 € για κάθε πρόσθετο όχημα.
- Η επαγγελματική ικανότητα: η οποία αποδεικνύεται με πιστοποιητικό επαγγελματικής ικανότητας (που αποκτάται μετά από επιτυχή φοίτηση σε σχολή επαγγελματικής κατάρτισης μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)). Ειδικότερα για τα νομικά πρόσωπα, απαιτείται η επαγγελματική ικανότητα για το φυσικό πρόσωπο που διευθύνει την μεταφορική δραστηριότητα της επιχείρησης.

Στην Ελλάδα, δεν υφίστανται, θεωρητικά περιορισμοί στην άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων. Στην πράξη όμως υπάρχουν σημαντικοί περιορισμοί οι οποίοι διακρίνονται σε δυο κυρίως ενότητες, σε εκείνους που αφορούν στη χορήγηση των αδειών και σε εκείνους που αφορούν στο καθορισμό των ναύλων.

Η αναμόρφωση του πλαισίου που διέπει τις εθνικές μεταφορές αποτελεί, κατά κάποιο τρόπο, τη λογική συνέχεια και συνέπεια της αναμόρφωσης που έγινε στις διακοινοτικές και διεθνείς μεταφορές, όμως για λόγους κυρίως πολιτικού κόστους δεν έχει προχωρήσει.

Τα κόμιστρα στις διεθνείς οδικές μεταφορές που πραγματοποιούνται με Δ.Χ.Φ.Α., καθώς και εκείνες που πραγματοποιούνται με Δ.Χ.Φ.Α., που έχουν άδεια για νομαρχιακές μεταφορές διαμορφώνεται στην αγορά με βάση την προσφορά και τη ζήτηση.

Στις εθνικές μεταφορές όμως ισχύει το σύστημα του αμφιοριακού κομίστρου. Ο καθορισμός του ανώτερου και κατώτερου ορίου μεταξύ των οποίων πρέπει να διαμορφωθεί το κόμιστρο στην αγορά, γίνεται από το κράτος με απόφαση των (συν)αρμόδιων υπουργείων (ΥΜΕ και ΥΠΕΘΟ) και η εφαρμογή τους, τυπικά, είναι υποχρεωτική. Στην πράξη, ισχύουν μόνο στις περιπτώσεις, όπου τα συλλογικά όργανα των Δ.Χ.Φ.Α. των εθνικών μεταφορών μπορούν να ελέγξουν την κατάσταση, όπως τα λιμάνια όπου ασκείται έλεγχος και εισπράττονται τα προβλεπόμενα κόμιστρα.

Η υποχρεωτική εφαρμογή του αμφιοριακού κομίστρου βασίζεται στην υπόθεση ότι: «αποφεύγεται «ο αθέμιτος ανταγωνισμός τόσο μεταξύ των διαφορετικών μέσων (π.χ. σιδηρόδρομος και Δ.Χ.Φ.Α.) όσο και μεταξύ των ίδιων των Δ.Χ.Φ.Α., περιορίζονται οι συνέπειες των εποχικών διακυμάνσεων της

ζήτησης και εξασφαλίζεται η ποιότητα και η βιωσιμότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων, αφού στο μέσο κόστος μεταφοράς περιλαμβάνεται και ένα λογικό ποσοστό κέρδους».

3.8 Νέες μορφές συνεργασιών - οργανωτικών δομών και μοντέλων λειτουργίας

Είναι πλέον κοινή διαπίστωση ότι η φύση των επιχειρήσεων σήμερα αλλάζει πολύ γρήγορα, σαν συνέπεια τόσο της εξέλιξης της τεχνολογίας όσο και το κυριότερο της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, της απελευθέρωσης αγορών και της εξάλειψης περιορισμών στην διακίνηση των αγαθών.

Οι εταιρείες τείνουν πλέον να είναι «χωρίς όρια», και ο παραδοσιακός αυστηρός διαχωρισμός μεταξύ προμηθευτών, μεταφορέων, πωλητών, διανομέων, πελατών και της ίδιας της εταιρείας φθίνει σταδιακά. Αυτή είναι η ιδέα της διευρυμένης επιχείρησης που λειτουργεί ευθυγραμμισμένα σε περισσότερους του ενός κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας προμηθειών και πωλήσεων. Η διαλειτουργική οριζόντια διοίκηση και η άμεση και απρόσκοπτη ροή των υλικών επιτυγχάνεται μέσω της χρήσης πληροφοριών κοινών βάσεων δεδομένων από όλα τα συνεργαζόμενα μέλη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την μετατροπή μιας παραδοσιακής επιχείρησης σε διευρυμένη, είναι η αλλαγή των παραδοσιακών συμφωνιών με τους συνεργάτες. Η διαλειτουργική οριζόντια διοίκηση δεν μπορεί να επιτευχθεί εάν δεν αλλάξει η παραδοσιακή ανταγωνιστική και συχνά εχθρική φύση των σχέσεων. Απαιτείται να αναπτυχθούν νέα μοντέλα συνεργασιών στην κατεύθυνση της δημιουργίας «ομοσπονδίας» οργανισμών που θέτουν κοινούς στόχους και ενδυναμώνουν συνολικά την προστιθέμενη αξία στο σύστημα.

3.8.i Νέες μορφές συνεργασιών για αύξηση ανταγωνιστικότητας δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας εντός των επιχειρήσεων

Οι εμπορικές και παραγωγικές επιχειρήσεις σήμερα στην Ελλάδα προσπαθούν να επιβιώσουν στα πλαίσια του παγκοσμιοποιημένου ανταγωνισμού κινούμενες στους εξής στρατηγικούς άξονες:

- Ανάπτυξη / διάθεση προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας (τιμή, ποιότητα, καινοτομία)
- Άριστη διαχείριση / περιορισμός κόστους λειτουργίας
- Υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση των πελατών τους (ταχύτητα, ποιότητα, επικοινωνία)
- Συνολική διαχείριση των σχέσεων με τους πελάτες τους.

Για την επίτευξη ορισμένων από τους παραπάνω στόχους, ο ρόλος της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι καθοριστικός. Συχνά απαιτείται η ανάθεση ενός μεγάλου τμήματος των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας σε τρίτους (out-sourcing). Η ανάθεση αυτή πρέπει να έχει σαν στρατηγική όχι απλώς την σημαντική μείωση του κόστους λειτουργίας με την επίτευξη συνεργιών και οικονομικών κλίμακας από τον συνεργάτη, αλλά την δημιουργία ενός νέου κρίκου στην εφοδιαστική αλυσίδα πιο ευέλικτου, αποτελεσματικού και ανταγωνιστικού ο οποίος θα προσθέτει αξία και στο πεδίο της εξυπηρέτησης.

Η επίτευξη μικρότερου κόστους λειτουργίας αλλά και συνολικής διαχείρισης των σχέσεων με τους πελάτες έχει οδηγήσει τα τελευταία χρόνια αρκετές επιχειρήσεις σε κεντροποίηση των δραστηριοτήτων τους. Η τάση αυτή συνεχίζεται και επεκτείνεται και σε κλάδους που μέχρι σήμερα δεν είχε εφαρμοσθεί.

Η κεντριοποίηση επηρεάζει άμεσα την δομή της εφοδιαστικής αλυσίδας και συχνά επιβάλλει να ενισχυθούν οι κεντρικές δομές και υποδομές, να αναπτυχθεί ένα γεωγραφικά ευρύτερο δίκτυο διανομής ή και να ανατεθούν δραστηριότητες διανομής σε πελάτες με κεντριοποιημένες δομές. Επίσης επιβάλλει την ανάπτυξη ισχυρών πληροφοριακών υποδομών και την αξιοποίηση τεχνολογίας αιχμής (π.χ. ασύρματες επικοινωνίες, δορυφορικός εντοπισμός θέσης), έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η άμεση καταγραφή και διαχείριση μεγάλου όγκου πληροφοριών σε ένα δίκτυο πολλών συνεργατών με μεγάλη γεωγραφική διασπορά.

Οι δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας που εκτελούνται εντός των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων σταδιακά περιορίζονται και τα ανώτερα στελέχη της εφοδιαστικής εστιάζουν σε θέματα συντονισμού και παρακολούθησης συνεργατών, στρατηγικού σχεδιασμού και επιχειρησιακού προγραμματισμού για το σύνολο της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Σε περιπτώσεις δε Ελληνικών επιχειρήσεων με παρουσία και σε άλλες χώρες ή πολυεθνικών που χρησιμοποιούν την Ελλάδα σαν περιφερειακό κέντρο, τα ανώτερα στελέχη της εφοδιαστικής συντονίζουν και διοικούν τα τμήματα της εφοδιαστικής και σε αυτές τις χώρες. Η κυρίαρχη τάση σήμερα είναι η στενή συνεργασία και η ενοποίηση των επιμέρους εθνικών δικτύων και η δημιουργία κοινών κεντρικών υποδομών λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές ανάγκες της αγοράς μιας ευρύτερης γεωγραφικής περιφέρειας, τους γεωγραφικούς περιορισμούς και την διαθεσιμότητα των υποδομών.

3.8.ii Νέες μορφές συνεργασιών για αύξηση της ανταγωνιστικότητας επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας παραδοσιακά αναπτύχθηκαν είτε διότι μπορούσαν να επιτύχουν μικρότερο κόστος λειτουργίας με την επίτευξη συνεργιών και οικονομιών κλίμακας είτε διότι η ύπαρξη κανονιστικών διατάξεων ή η έλλειψη πληροφοριών επέβαλε την χρησιμοποίηση σχετικών υπηρεσιών (κυρίως διαμεταφοράς).

Στην παρούσα φάση όμως, αυτό δεν είναι αρκετό και ο ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα οξύς και επίσης με τάσεις παγκοσμιοποίησης. Οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι για επιβιώσουν θα πρέπει να είναι στοιχεία του ενός συνολικού συστήματος που παράγει αξία.

Ήδη στην Ελληνική αγορά δραστηριοποιούνται αρκετές από τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου στην Ευρώπη, αρχικά σε υπηρεσίες διαμεταφοράς και τα τελευταία χρόνια και σε υπηρεσίες 3PL.

Στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς έχουν αναπτυχθεί προμηθευτές «συνολικών λύσεων» εφοδιαστικής μέσω της συγχώνευσης και εξαγορών επιχειρήσεων συμπληρωματικών υπηρεσιών εφοδιαστικής και έχουν δημιουργήσει έτσι κάθετα δίκτυα που δραστηριοποιούνται στο σύνολο του Ευρωπαϊκού χώρου. Συχνά δε, προσεγγίζουν την κάθε επιμέρους αγορά ή μεγάλο πελάτη με εξειδικευμένες λύσεις και υπηρεσίες στοχεύοντας στην επίτευξη στρατηγικών συνεργασιών και ξεφεύγοντας από το μοντέλο του «γενικού παροχέα».

Παρόμοια τάση παρατηρείται και στην Ελλάδα, όπου εταιρείες που παραδοσιακά δραστηριοποιούνταν σε ένα είδος υπηρεσιών π.χ. εθνικής μεταφοράς, διαμεταφοράς, αποθήκευσης, προσπαθούν να διευρύνουν τις υπηρεσίες και να παράσχουν συνολικές λύσεις εφοδιαστικής με καθιερωμένη οργάνωση σε επιμέρους αγορές που εστιάζουν (π.χ. τροφίμων, ποτών, ηλεκτρονικών, ένδυσης, ανταλλακτικών, οχημάτων, χημικών, επίπλων, φαρμάκων κλπ). Συχνά η παροχή αυτών των λύσεων γίνεται μέσω συνδεδεμένων εταιρειών και η επιδιωκόμενη πανελλαδική κάλυψη με περιφερειακό δίκτυο συνεργατών.

Σε ορισμένους δε κλάδους (π.χ. καπνού, ζαχαρωδών, τροφίμων και ποτών, φαρμάκων) υπάρχει ισχυρή τάση από τις επιχειρήσεις που κατέχουν ή διακινούν στην Ελλάδα τα σχετικά προϊόντα να προσεγγίσουν απευθείας εμπορικά και σε πανελλαδικό επίπεδο το σύνολο ή ένα πολύ μεγάλο τμήμα των πελατών τους, συχνά δε ακόμα και των πιο μικρών. Αυτό έχει σαν συνέπεια ότι τα παραδοσιακά δίκτυα εμπορικών συνεργατών / χονδρεμπόρων καταργούνται και ορισμένοι εξ αυτών μετασχηματίζονται σε δίκτυα Logistics συνεργατών και παρέχουν πλέον υπηρεσίες κυρίως εφοδιαστικής. Αυτό έχει σαν συνέπεια την δημιουργία αξιολογών λύσεων για 3PL σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο και την ανάγκη δικτύωσης αυτών των επιχειρήσεων με παρόχους λύσεων σε Εθνικό επίπεδο.

3.9 Νέες κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Πολιτικής και καταγραφή αναμενόμενων εξελίξεων

3.9.i Υφιστάμενη Κατάσταση

Σύμφωνα με την Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8 % του παγκόσμιου ΑΕΠ.

Η βιομηχανία της εφοδιαστικής έχει πολύ πιο σημαντικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή οικονομία και τους πολίτες της από αυτόν που φαίνεται να έχει στο ευρύτερο κοινό. Το 2006, ο συνολικός κύκλος εργασιών του κλάδου εφοδιαστικής ανήλθε σε 800-900 δις €. Ο μακροπρόθεσμος ρυθμός αύξησης της βιομηχανίας της εφοδιαστικής κυμαίνεται μεταξύ 4-8% και υπερβαίνει κατά μέσο όρο 2,5 φορές την αύξηση του ΑΕΠ. Ο ανταγωνισμός στον ευρωπαϊκό κλάδο της εφοδιαστικής είναι έντονος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το χαμηλό ποσοστό συγκέντρωσης της εφοδιαστικής εξωτερικής ανάθεσης στην Ευρώπη, όπου οι 20 μεγαλύτερες εταιρείες έχουν μερίδιο αγοράς μόνο της τάξεως του 33%.

Κατά μέσο όρο, το κόστος της εφοδιαστικής αντιπροσωπεύει το 10-15% του συνολικού κόστους του τελικού προϊόντος.

Η αύξηση της μεταφοράς εμπορευμάτων στην ΕΕ, με ρυθμό 2,8% ετησίως, συμβαδίζει σχεδόν με την οικονομική της ανάπτυξη, η οποία ήταν 2,3% κατά μέσο όρο την περίοδο 1995-2004. Συνολικά, οι μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 28% κατά την περίοδο 1995-2004

Οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν αντίστοιχα κατά 35%.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων παρουσίασαν τον ίδιο ρυθμό αύξησης. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία σε ορισμένα κράτη μέλη (50% στο Βέλγιο, 30% στη Γαλλία).

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη που άνοιξαν νωρίς την αγορά τους σιδηροδρομικών δρομολογίων παρουσίασαν μεγαλύτερη αύξηση σε σύγκριση με άλλες χώρες. Σε γενικές γραμμές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 6% την περίοδο 1995-2004.

Οι αεροπορικές μεταφορές αυξήθηκαν σε ποσοστό άνω του 50% την ίδια περίοδο παρά την κάμψη που παρατηρήθηκε μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες της 11^{ης} Σεπτεμβρίου.

Το μεγαλύτερο μερίδιο των ενδοκοινοτικών μεταφορών κατέχουν οι οδικές μεταφορές, από τις οποίες το 44% είναι εμπορευματικές. Το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι 10% και 6%, αντίστοιχα. Οι αεροπορικές μεταφορές κυριαρχούν στην αγορά επιβατικών μεταφορών μεγάλων

αποστάσεων όπου οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους εκτελούν πλέον το 25% του συνόλου των προγραμματισμένων ενδοκοινοτικών πτήσεων και έχουν τονώσει την ανάπτυξη περιφερειακών αερολιμένων. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 39% των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών και με αυτές διακινείται σχεδόν το 90% του όγκου εξωτερικού εμπορίου.

Καίτοι οι μεταφορές συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη, συνεπάγονται ταυτόχρονα κόστος για την κοινωνία. Ο κυκλοφοριακός φόρτος έχει ενταθεί και κοστίζει αυτή τη στιγμή στην ΕΕ το 1% περίπου του ΑΕΠ της. Οι επιβλαβείς εκπομπές καυσαερίων από τις οδικές μεταφορές έχουν σημειώσει σημαντική πτώση με την εισαγωγή καταλυτών, φίλτρων σωματιδίων και άλλων τεχνολογικών εξαρτημάτων των οχημάτων, τα οποία έχουν συντελέσει σε μείωση των εκπομπών ΝΟx και σωματιδίων κατά 30 έως 40% τα τελευταία 15 χρόνια παρά την αύξηση του όγκου της κίνησης.

Στις αερομεταφορές, μολονότι οι αεροπορικές εταιρείες μείωσαν την κατανάλωση καυσίμων κατά 1-2% ανά επιβατοχιλιόμετρο, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου έχουν σημειώσει άνοδο άνω του 4% ετησίως την τελευταία δεκαετία.

3.9.ii Τάσεις

Η ανάθεση σε τρίτους δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας από τις παραγωγικές, εμπορικές κ.α. επιχειρήσεις αυξάνεται συνεχώς και η ετήσια αύξηση υπολογίζεται σε 10 εκ. €. Περίπου το 40% του συνολικού μεγέθους του κλάδου εφοδιαστικής αποδίδεται σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, ενώ το 60% καταμετράται στις εσωτερικές δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας επιχειρήσεων των λοιπών τομέων.

Παρουσιάζεται επίσης το φαινόμενο ενοποίησης των πολλών υπάρχοντων εθνικών κέντρων διανομής σε λιγότερα και κεντρικότερα, αυξάνοντας τη ζήτηση μεγάλων χώρων αποθήκευσης. Οι περιοχές της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ζήτηση.

Αξιοσημείωτη τάση αποτελεί επίσης η εξωτερική ανάθεση δραστηριοτήτων εφοδιαστικής από διαμεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες χρησιμοποιούν πολυλειτουργικές υπηρεσίες εφοδιαστικής από εξειδικευμένους παρόχους υπηρεσιών.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις για την περίοδο από το 2000 έως το 2020, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ΑΕΠ θα είναι 2,1 % (52% για όλη την περίοδο). Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν με παρόμοιους ρυθμούς (50% για όλη την περίοδο), ενώ στις επιβατικές μεταφορές αναμένεται χαμηλότερος ρυθμός, της τάξεως του 1,5% κατά μέσο όρο ετησίως (35% για όλη την περίοδο). Στον Πίνακα 13 παρουσιάζεται η εξέλιξη των βασικότερων μεγεθών μεταφορών στην Ε.Ε. ανά μέσο μεταφοράς.

« ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ »

	Οδικές μεταφορές	Σιδηροδρομικές μεταφορές	Πλωτές μεταφορές	Αεροπορικές μεταφορές																				
Άμεσα απασχολούμενοι	1,7 εκατομμύρια στις επιβατικές μεταφορές (λεωφορεία, πούλμαν και ταξί) 2,6 εκατομμύρια στις εμπορευματικές μεταφορές	περίπου 1,2 εκατομμύρια	περίπου 200.000, εκ των οποίων σχεδόν το 80% στις θαλάσσιες μεταφορές και το 20% στην εσωτερική ναυσιπλοΐα	περίπου 400.000																				
Μερίδιο επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών	44% (σε ελαφρά άνοδο)	10% (σε ελαφρά πτώση)	42% (ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές 39%, εσωτερική ναυσιπλοΐα 3%· κατά το μάλλον ή ήττον σταθερό το ποσοστό και στις δύο περιπτώσεις)	0,1% σε τονοχιλιόμετρα, όσον αφορά την ενδοκοινοτική κυκλοφορία																				
Αύξηση από το 1995 έως το 2004	• + 35% στις εμπορευματικές μεταφορές • + 19% στα επιβατικά οχήματα και + 5% στα λεωφορεία και τα πούλμαν στις επιβατικές μεταφορές • ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση στην ΕΕ των 10: <table><tr><th colspan="4">Αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών 2000-2004 (%)</th></tr><tr><th></th><th>εθνικές</th><th>διεθνείς</th><th>σύνολο</th></tr><tr><td>ΕΕ-15</td><td>8,3</td><td>16,9</td><td>10,5</td></tr><tr><td>ΕΕ-10</td><td>16,6</td><td>47,7</td><td>31,8</td></tr><tr><td>ΕΕ-25</td><td>9</td><td>23</td><td>12,9</td></tr></table>	Αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών 2000-2004 (%)					εθνικές	διεθνείς	σύνολο	ΕΕ-15	8,3	16,9	10,5	ΕΕ-10	16,6	47,7	31,8	ΕΕ-25	9	23	12,9	• + 6% στις εμπορευματικές μεταφορές (+ 15% στην ΕΕ των 15, - 9% στην ΕΕ των 10) • + 9% στις επιβατικές μεταφορές (+8% για τα υπεραστικά τρένα, +14% για τον αστικό σιδηρόδρομο (τραμ και μετρό) • το μερίδιο των νέων επιχειρήσεων που εισήλθαν στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανήλθε περίπου στο 10% (ως προς τα διανυόμενα τονοχιλιόμετρα)· • τα τρένα μεγάλης ταχύτητας κατέλαβαν το 2004 το 21,5% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων των υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών	• + 29% μεταφορές (+31% στις ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές, +9% στην εσωτερική ναυσιπλοΐα) • μέση ετήσια αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από το 2001 έως το 2004: 13,5% • μέση ετήσια αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από το 2001 έως το 2004: 13,5%	• + 55% στις ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές • μερίδιο των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στην αγορά όσον αφορά τις τακτικές ενδοκοινοτικές πτήσεις (ως προς τις διαθέσιμες θέσεις): 25% το 2005 • αύξηση του αριθμού των ενδοκοινοτικών δρομολογίων: +100% από το 1992 έως το 2004
Αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών 2000-2004 (%)																								
	εθνικές	διεθνείς	σύνολο																					
ΕΕ-15	8,3	16,9	10,5																					
ΕΕ-10	16,6	47,7	31,8																					
ΕΕ-25	9	23	12,9																					
Μερίδιο επί του συνόλου της κατανάλωσης ενέργειας	25,20%	0,80%	0,50%	4,00%																				
Απόδοση οχημάτων σε toe/Mtkm (τόνος ισοδυνάμου πετρελαίου/εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα)	φορτηγά 72,4, αυτοκίνητα 37,8, δημόσιες συγκοινωνίες 14,5	επιβάτες 16,0 φορτίο -5,5	(εσωτερικής ναυσιπλοΐας) 17,5																					

Πίνακας 13: Εξέλιξη βασικότερων μεγεθών στην Ε.Ε. ανά μέσο μεταφοράς

3.10 Πλαίσιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών

3.10.i Στόχοι

Στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής είναι τα συστήματα μεταφορών να εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας. Ο κλάδος των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών αντιπροσωπεύει το 7% περίπου του ευρωπαϊκού ΑΕΠ και το 5% περίπου της απασχόλησης στην ΕΕ.

Οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, από τη Λευκή Βίβλο του 1992 και τη Λευκή Βίβλο του 2001 έως σήμερα, παραμένουν οι ίδιοι: να διαθέτουν οι Ευρωπαίοι αποδοτικά και αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών, τα οποία:

- προσφέρουν υψηλό επίπεδο κινητικότητας σε κοινό και επιχειρήσεις σε όλη την Ένωση.

προστατεύουν το περιβάλλον, εγγυώνται ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, προωθούν ελάχιστα πρότυπα εργασίας στον τομέα και προστατεύουν τον επιβάτη και τον πολίτη.

- καινοτομούν ως προς την υποστήριξη των δύο πρώτων στόχων για κινητικότητα και προστασία, αυξάνοντας την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα του αναπτυσσόμενου τομέα των μεταφορών.
- προσφέρουν διεθνή σύνδεση, προβάλλοντας τις πολιτικές της Ένωσης που αποβλέπουν στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, της προστασίας και της καινοτομίας, με τη συμμετοχή της Ένωσης στους διεθνείς οργανισμούς

Οι στόχοι αυτοί είναι από τη φύση τους μακροπρόθεσμοι και αποκαθιστούν την ισορροπία μεταξύ των επιταγών της οικονομικής μεγέθυνσης, της κοινωνικής ευημερίας και της προστασίας του περιβάλλοντος σε όλες τις πολιτικές επιλογές. Ενώ οι κύριοι στόχοι παραμένουν διαχρονικά σταθεροί, το γενικό πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών συνεχίζει να εξελίσσεται:

- ✓ Με τη διεύρυνση η ΕΕ έλαβε διαστάσεις ηπείρου. Η επέκταση των κύριων αξόνων του διευρωπαϊκού δικτύου δημιουργεί περισσότερους διαδρόμους, οι οποίοι ενδείκνυνται ιδιαίτερα για τις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές.
- ✓ Ο κλάδος των μεταφορών έχει αλλάξει. Οι ενοποιήσεις επιχειρήσεων δραστηριοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αρχικά στις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές και πιο πρόσφατα στις οδικές μεταφορές
- ✓ Οι μεταφορές αποβαίνουν όλο και περισσότερο ένα κλάδος υψηλής τεχνολογίας, για την περαιτέρω ανάπτυξη του οποίου η έρευνα και η καινοτομία είναι καίριας σημασίας.
- ✓ Οι διεθνείς περιβαλλοντικές δεσμεύσεις, συμπεριλαμβανομένων των δεσμεύσεων του Πρωτοκόλλου του Κιότο, πρέπει να ενσωματωθούν στην πολιτική μεταφορών.
- ✓ Η πολιτική μεταφορών πρέπει να συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής, όπως αυτή εκτίθεται στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου το Μάρτιο του 2006, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια εφοδιασμού και την αειφορία.
- ✓ Το διεθνές πλαίσιο έχει αλλάξει και αυτό με άλλους τρόπους. Η συνεχής απειλή τρομοκρατικών ενεργειών έχει και αυτή τον αντίκτυπό της περισσότερο στις μεταφορές παρά σε οποιοδήποτε άλλον τομέα.

- ✓ Τέλος, η ευρωπαϊκή διακυβέρνηση είναι σε εξέλιξη. Το βασικό νομικό πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς έχει καθιερωθεί σε μεγάλο βαθμό. Τώρα, πολλά εξαρτώνται πλέον από την αποτελεσματική εφαρμογή επιτοπίως.

Σύμφωνα με τις πρόσφατες ανακοινώσεις της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι απαιτούμενες παρεμβάσεις και ενέργειες για τα επόμενα χρόνια θα εστιαστούν στα εξής:

3.10.ii Χερσαίες μεταφορές

Το πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών έχει πλέον συγκροτηθεί. Οι ενδομεταφορές, η μεταφορά δηλαδή εμπορευμάτων μέσα σε μια χώρα από μεταφορέα άλλης χώρας, ανέρχονται στο 1,2% των εθνικών αγορών οδικών μεταφορών. Το αργότερο κατά το 2009 οι ενδομεταφορές θα ανοίξουν σε όλα τα νέα κράτη μέλη. Το νομικό πλαίσιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θα ολοκληρωθεί σύντομα. Η ΕΕ προσπαθεί να αντιμετωπίσει τα εναπομείναντα διαρθρωτικά εμπόδια που συναντά η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού κλάδου, και ιδίως τα τεχνικής φύσεως εμπόδια όπως τα χαμηλά επίπεδα διαλειτουργικότητας, η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης του τροχαίου υλικού και των προϊόντων, ο ελλιπής συντονισμός υποδομών και η ελλιπής διασύνδεση των συστημάτων και τεχνολογιών για ανταλλαγή πληροφοριών (ΤΠ) καθώς και το πρόβλημα των φορτίων μονών φορταμαξών.

3.10.iii Αεροπορικές μεταφορές

Η εσωτερική αγορά αεροπορικών μεταφορών αποτελεί πλέον πραγματικότητα και έχει καταστεί μοχλός ανάπτυξης. Η αναδιάρθρωση και η ολοκλήρωση βρίσκονται σε προηγμένο στάδιο και η αγορά έχει διευρυνθεί. Ωστόσο, η εσωτερική αγορά θα διευρυνθεί περαιτέρω ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις σε όλα τα τμήματα του αεροπορικού κλάδου, όπως είναι οι αερολιμένες και οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Οι αεροπορικές μεταφορές χρειάζονται καλές υποδομές και στον αέρα και στο έδαφος. Απαιτείται επίσης να γίνουν οι αναγκαίες επενδύσεις στη χωρητικότητα των αερολιμένων, οι οποίες να συνοδεύονται από σαφέστερους κανόνες για τα αερολιμενικά τέλη. Αναμένονται επίσης μέτρα με τα οποία θα μειωθούν οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλούνται από τη γρήγορη αύξηση της κίνησης.

3.10.iv Πλωτές μεταφορές

Με τα δύο τρίτα της συνολικής της γραμμής στη θάλασσα, η ευρωπαϊκή χερσόνησος είναι μια κατεξοχήν ναυτιλιακή οικονομία, ειδικά μετά τη διεύρυνση. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχουν συντελέσει στην ανάπτυξη· έχουν μεγάλες μελλοντικές δυνατότητες στη διακίνηση εμπορευμάτων σε συνδυασμό με τις σιδηροδρομικές ή / και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων και των ακτοπολικών μεταφορών προσκρούει σε δύο σοβαρά προβλήματα. Πρώτον, δεν υπάρχει ακόμη αδιάλειπτη εσωτερική ναυτιλιακή αγορά και δεύτερον, η αναμενόμενη αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών αναγκαστικά θα απορροφηθεί μέσω των λιμενικών υποδομών της ΕΕ. Η ΕΕ επεξεργάζεται βάσει και της Πράσινης Βίβλου, τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της, προκειμένου να καταστρωθεί μια στρατηγική ολοκληρωμένων θαλάσσιων μεταφορών γύρω από έναν "Κοινό Ευρωπαϊκό Θαλάσσιο Χώρο, λαμβάνοντας υπόψη και τις ποτάμιες μεταφορές.

3.10.v Απασχόληση και συνθήκες εργασίας

Οι μεταφορές είναι από τους κύριους εργοδότες, με περισσότερες από 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε τομείς της οικονομίας σχετιζόμενους με τις μεταφορές (δρομολόγια, εξοπλισμός, υποδομές), κατά

κύριο λόγο στις οδικές μεταφορές. Μετά από μια μακρά περίοδο αναδιάρθρωσης, τα επίπεδα απασχόλησης σταθεροποιούνται πλέον. Σε ορισμένους τομείς, όπως οι σιδηροδρομικές και οι οδικές μεταφορές, έχει εμφανισθεί έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού· στις θαλάσσιες μεταφορές, οι Ευρωπαίοι υποψήφιοι προς εργασία σπανίζουν με αποτέλεσμα να αυξάνονται τα ξένα εργατικά χέρια.

Το κόστος εργασίας χαρακτηρίζεται από μεγάλες διακυμάνσεις τόσο διεθνώς όσο και εντός της ΕΕ. Στις οδικές μεταφορές, η κοινοτική νομοθεσία περί επαγγελματικών προσόντων και συνθηκών εργασίας συνετέλεσε στη δημιουργία ισότιμων όρων που ευνοούν τις ανάγκες των ΜΜΕ. Στις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή ενθαρρύνει τους κοινωνικούς εταίρους να συνάψουν συμφωνία με βάση τη νέα σύμβαση της ΔΟΕ για τους εργαζόμενους στη ναυτιλία.

3.10.vi Ασφάλεια υποδομών

Η διαρκής τρομοκρατική απειλή αναδεικνύει ότι οι μεταφορές είναι και στόχος και μέσο τρομοκρατίας. Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, η ΕΕ αντέδρασε αμέσως με τη θέσπιση νομοθετημάτων και καθεστώτων επιθεώρησης και ελέγχου της ποιότητας με σκοπό να αυξηθεί η αεροπορική ασφάλεια και η προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και οι κανόνες προστασίας θα χρειασθεί ίσως να επεκταθούν στις χερσαίες μεταφορές, καθώς και στις αστικές συγκοινωνίες, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τις διατροφικές εφοδιαστικές αλυσίδες. Επίσης, πρέπει να εκπονηθεί αναλυτική μελέτη για τις υποδομές μεταφορών ζωτικής σημασίας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Προστασία των Υποδομών Ζωτικής Σημασίας (EPCIP).

3.10.vii Μεταφορές και ενέργεια

Η πολιτική μεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ενεργειακή πολιτική λόγω των κοινών τους στόχων: μείωση των εκπομπών CO₂ και μετριασμός της εξάρτησης της ΕΕ από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων.

Οι μεταφορές, αποτελούν ένα ενεργοβόρο χρήστη, καθώς απορροφούν περίπου το 71% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου στην ΕΕ. Στις οδικές μεταφορές χρησιμοποιείται το 60% του συνολικού πετρελαίου· οι αεροπορικές μεταφορές απορροφούν περίπου το 9% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές χονδρικά χρησιμοποιούνται κατά 75% ηλεκτρική ενέργεια και κατά 25% ορυκτά καύσιμα.

Οι πρωτοβουλίες που έχουν εξαγγελθεί στα πλαίσια της Πράσινης Βίβλου για την ενεργειακή απόδοση πρέπει να αναληφθούν επείγοντως. Η ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική που θα αποσκοπεί στην εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας του εφοδιασμού και της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να επικεντρώνεται, μεταξύ άλλων, σε διεξοδικότερες πολιτικές μεταφορών, με τις οποίες θα μειωθεί η ενεργειακή κατανάλωση με τη βελτιωμένη απόδοση των καυσίμων στα οχήματα και τη βαθμιαία αντικατάσταση του πετρελαίου από άλλα καύσιμα, είτε αυτά είναι τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο, το υδρογόνο, ο ηλεκτρισμός ή άλλα.

Χρειάζονται μεγάλες προσπάθειες και επενδύσεις στο πεδίο αυτό, όπως επίσης χρειάζεται συνδυασμός των ερευνητικών προγραμμάτων που διεξάγονται στα διάφορα πεδία (ενέργεια, ευφυέστερα και καθαρότερα οχήματα, χρήση τεχνολογιών, πληροφοριών και επικοινωνιών). Ορισμένες πρωτοβουλίες έχουν ήδη αρχίσει στο πεδίο των βιοκαυσίμων (συμπεριλαμβανομένων των βιοκαυσίμων δεύτερης γενεάς) και του υδρογόνου στις μεταφορές, οι οποίες αναμένεται να συνεχιστούν. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της με σκοπό να επιτευχθούν αυστηρότερα πρότυπα για τις εκπομπές ρύπων από τη ναυτιλία.

3.11 Πλαίσιο Ευρωπαϊκής Πολιτικής Εφοδιαστικής

3.11.i Ορισμός πεδίου εφαρμογής

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών εφοδιαστικής αποτελεί πρωτίστως επιχειρηματική δραστηριότητα και ανάγκη στην οποία θα πρέπει να ανταπεξέλθει ο ίδιος ο κλάδος. Η προσέγγιση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που αναφέρεται στην συνέχεια, επικεντρώνεται στη βελτίωση των προϋποθέσεων τις οποίες μπορεί να παράσχει η Ευρώπη για την καινοτομία στον τομέα της εφοδιαστικής.

3.11.ii Εντοπισμός των σημείων συμφόρησης και εξεύρεση λύσεων

Σύμφωνα με το επιτυχές παράδειγμα της "δραστηριότητας εντοπισμού σημείων συμφόρησης" που έλαβε χώρα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, η ΕΕ προβλέπει τη σύσταση μιας ομάδας Κέντρων Επαφής, η οποία να ασχολείται συνεχώς με τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση συγκεκριμένων σημείων συμφόρησης στην εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών. Τα εν λόγω Κέντρα Επαφής θα αντιπροσωπεύουν τα κράτη μέλη και τον κλάδο (πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής και πελάτες). Πέρα από την αντιμετώπιση των σημείων συμφόρησης, τα κέντρα αυτά θα μπορούσαν να ανταλλάσσουν τεχνογνωσία, να προτείνουν βέλτιστες πρακτικές και να παρέχουν στοιχεία χρήσιμα για τη χάραξη πολιτικής.

3.11.iii Τεχνολογία των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ)

Η ανίχνευση και η παρακολούθηση των φορτίων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς αποτελεί προαπαιτούμενο για μια αποτελεσματική εφοδιαστική. Η εισαγωγή του δορυφορικού συστήματος πλοήγησης GALILEO θα έχει ουσιαστικά θετική επίπτωση στην εν λόγω ανάπτυξη, όπως και το Σύστημα Αναγνώρισης και Εξ Αποστάσεως Παρακολούθησης Πλοίων (Long-range Identification and Tracking - LRIT), το Σύστημα Πληροφοριών για Ποταμούς (River Information System - RIS) και το Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (Automatic Identification System - AIS). Το SafeSeaNet (Δίκτυο για την Ασφάλεια στη Θάλασσα) αναμένεται επίσης να συμβάλει στη βελτίωση της εφοδιαστικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι Εφαρμογές Τηλεματικής στα Εμπορεύματα (Telematic Application for Freight - TAF) και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (European Railway Traffic Management System - ERTMS) θα παρέχουν εφαρμογές ολοκληρωμένης εφοδιαστικής στον σιδηροδρομικό τομέα.

Πρέπει να εισαχθούν έξυπνες τεχνολογίες, ούτως ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις στην αλυσίδα εφοδιασμού για λόγους ασφαλείας και για άλλους λόγους καθώς και να υπάρξουν κοινά πρότυπα, ευρέως αποδεκτά από κατασκευαστές και φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και συνέργειες μεταξύ διαφορετικών συστημάτων. Θα πρέπει επίσης να δοθεί έμφαση στην ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ τρόπων μεταφοράς.

3.11.iv Επιμόρφωση στον τομέα της εφοδιαστικής

Η Επιτροπή εξετάζει την προώθηση της ανάπτυξης μιας αμοιβαία αναγνωρισμένης πιστοποίησης, στο πλαίσιο ενός οικειοθελούς καθεστώτος, για τα στελέχη εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο του προγράμματος Leonardo da Vinci έχουν ήδη αναληφθεί εργασίες για την πιστοποίηση και τα επαγγελματικά προσόντα. Επιπροσθέτως, το επικείμενο Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Επαγγελματικών Προσόντων (European Qualifications Framework) για τη δια βίου μάθηση θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως σημείο αναφοράς.

3.11.v Στατιστικά δεδομένα

Οι επιδόσεις της αγοράς στον τομέα της εφοδιαστικής χρειάζονται παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση εσωτερικά και εν συγκρίσει με άλλες ηπείρους. Πρέπει να αναπτυχθούν στατιστικοί και άλλοι σχετικοί δείκτες, ούτως ώστε να υπάρχει μια αξιόπιστη εικόνα της κατάστασης, καθώς και της εξέλιξής της συν τω χρόνω. Η Επιτροπή προτίθεται να αναλάβει εργασίες για την εκπόνηση κατάλληλων μεθοδολογιών και δεικτών για το σκοπό αυτό. Η καθιέρωση μιας σειράς ευρωπαϊκών δεικτών αναφοράς θα δημιουργήσει ομοιομορφία στην αξιολόγηση των επιδόσεων της εφοδιαστικής.

3.11.vi Χρήση των υποδομών

Ο σχεδιασμός των υποδομών στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και των διαρθρωτικών ταμείων βελτιώνει το συνολικό δίκτυο υποδομών που χρειάζεται η Ευρώπη προκειμένου να λειτουργήσει σαν ένας χώρος χωρίς εσωτερικά σύνορα και να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης. Η κατασκευή νέων υποδομών δεν αποτελεί αυτοσκοπό. Η χρήση των υφιστάμενων υποδομών μπορεί να βελτιστοποιηθεί αναπτύσσοντας αποδοτικές και βιώσιμες λύσεις εφοδιαστικής. Η ΕΕ προσδιόρισε 30 έργα προτεραιότητας που πρόκειται να ολοκληρωθούν έως το 2020, τα οποία αναμένεται επίσης να αποβούν επωφελή για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής.

Η αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες και οι αερολιμένες, είναι κρίσιμης σημασίας για τις επιδόσεις της εφοδιαστικής. Η προσέλκυση και διασφάλιση πρόσθετων ιδιωτικών επενδύσεων έχει εν προκειμένω ουσιαστική σημασία και οι ευρωπαϊκοί κανόνες πρέπει να παράσχουν το κατάλληλο νομικό πλαίσιο.

Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πάσχουν από έλλειψη αξιοπιστίας και αποδοτικότητας. Η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει ένα σχέδιο δράσης για την ενθάρρυνση της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό, το οποίο θα επιτρέψει την ύπαρξη αξόνων που θα προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Τέτοιοι άξονες αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη σημαντικά υψηλότερων επιπέδων αξιοπιστίας, επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας των διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3.11.vii Προώθηση και απλοποίηση των πολυτροπικών αλυσίδων

Οι ροές εφοδιαστικής, ειδικότερα οι πολυτροπικές ροές, μπορούν να διευκολυνθούν από τα ενιαία διοικητικά κέντρα εξυπηρέτησης ή τις ενιαίες θυρίδες, όπου όλες οι τελωνειακές (και οι άλλες σχετικές) διατυπώσεις διεξάγονται με συντονισμένο τρόπο, ενώ ο πελάτης έχει ένα μόνο ενιαίο σημείο επαφής με τις διοικήσεις και υποβάλλει τα αναγκαία έγγραφα μία μόνο φορά. Επίσης, οι φυσικοί έλεγχοι θα μπορούσαν να συντονίζονται και να διενεργούνται συγχρόνως στο ίδιο σημείο.

Μια πρόσφατη μελέτη για τους τρόπους προώθησης της διατροπικότητας χρησιμοποίησε κυρίως ως μοντέλο για τις εργασίες της τα Κέντρα Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων και τις δραστηριότητές τους. Η Επιτροπή εξέτασε την εν λόγω προσέγγιση και άρχισε να διερευνά τρόπους για την ανάπτυξη του υφιστάμενου δικτύου των 21 Κέντρων Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων προκειμένου να συμπεριλάβει επίσης την προώθηση των πολυτροπικών λύσεων εφοδιαστικής στις χερσαίες μεταφορικές αλυσίδες.

Η υπευθυνότητα και η ευθύνη στον τομέα των διεθνών μεταφορών απορρέουν από τις διεθνείς συμβάσεις. Συχνά οι εν λόγω συμβάσεις προβλέπουν διαφορετικούς κανόνες για τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Η ΕΕ πρέπει να συμμετάσχει στη δημιουργία μιας πολυτροπικής ρυθμιστικής δομής σε παγκόσμιο επίπεδο. Ωστόσο, παράλληλα με τις εν λόγω εργασίες, πρέπει να μελετηθεί η

προστιθέμενη αξία μιας πανευρωπαϊκής λύσης όσον αφορά την ευθύνη, η οποία θα ανταποκρίνεται καλύτερα στις ευρωπαϊκές ανάγκες.

Η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ανέλαβε την πρωτοβουλία να προτείνει κοινά ευρωπαϊκά πρότυπα για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης στις ενδοκοινοτικές μεταφορές. Ο λόγος εκπόνησης μιας τέτοιας πρότασης είναι η σημερινή πληθώρα διαφορετικών διατάξεων των εν λόγω μονάδων, η οποία δημιουργεί κόστος τριβής και καθυστερήσεις όσον αφορά τον χειρισμό των δραστηριοτήτων μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Ο ευρωπαϊκός κλάδος χρειάζεται ένα καλύτερο σύστημα μονάδων φόρτωσης για τις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές, προκειμένου να μειωθεί το κόστος και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα.

3.12 Αναμενόμενες εξελίξεις λόγω των πολιτικών της Ε.Ε.

3.12.i Συνδυασμένες μεταφορές

Η ευρωπαϊκή πολιτική στο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών αλλά και οι εθνικές προτεραιότητες στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες εστιάζονται πλέον στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, που περιλαμβάνουν οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Μάλιστα η νέα ευρωπαϊκή πολιτική, που ονομάζεται co-modality, αποσκοπεί στη χρήση τους για εκείνα τα τμήματα της μεταφορικής αλυσίδας, που θα είναι η πιο αποδοτική.

Γι' αυτό το λόγο, οι λιμενικές υποδομές καθίστανται όλο και πιο σημαντικές στον ευρωπαϊκό χώρο, όπου προωθούνται πρωτοβουλίες για τη βέλτιστη σύνδεσή τους με τα χερσαία δίκτυα (οδικά, σιδηροδρομικά) ώστε να επιτυγχάνεται η άνευ εμποδίων διακίνηση των εμπορευμάτων.

Ταυτόχρονα, η επιτακτική αναγκαιότητα περιορισμού της οδικής μεταφοράς στον ευρωπαϊκό χώρο, όπως άλλωστε αναφέρεται και στη «Λευκή Βίβλο» των μεταφορών με ορίζοντα το 2010, οδηγεί αναπόφευκτα στην εκτροπή έργου από την οδική μεταφορά προς τη σιδηροδρομική αλλά και τη θαλάσσια μεταφορά. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προωθεί την απρόσκοπτη διέλευση των σιδηροδρομικών συρμών από τα σύνορα των κρατών - μελών της, ώστε να αυξηθεί η μέση ταχύτητά τους και να μειωθεί το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς, στοχεύοντας στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του σιδηρόδρομου προς την οδική μεταφορά.

Επιπλέον είναι φανερό και η ανταγωνιστικότητα των λιμένων της Μεσογείου (ειδικά της Ανατολικής) καθώς το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένο (με μεγάλες ροές) και πολλά κεντρικά λιμάνια. Η ανταγωνιστικότητα όμως ενός λιμένα δεν οροθετείται μόνο από τη γεωγραφική του θέση αλλά και από τις συνδέσεις του με την ενδοχώρα. Σε αυτό το έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, εμφανίζονται ευκαιρίες και προκλήσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ελλάδας, εφόσον μπορεί να αναπτυχθεί ως η πύλη εισόδου και εξόδου για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, αλλά και του Ευξείνου Πόντου, δεδομένου ότι η ετήσια κίνηση στον Βόσπορο έχει πλέον πλησιάσει τα όρια κορεσμού, αυξάνοντας όχι μόνο τον κίνδυνο ατυχημάτων αλλά περισσότερο το κόστος διέλευσης καθώς απαιτούνται αρκετές ημέρες παραμονής προ της διέλευσης, που εξάλλου απαιτεί και πλοηγό για κάθε πλοίο.

Οι ευκαιρίες μεταξύ άλλων αναφέρονται και στην αύξηση των εμπορευματικών ροών, ως αποτέλεσμα της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών και των Θαλάσσιων Διαδρόμων (Motorways of the Sea), όπως επίσης και της δυναμικής που προκύπτει από το γεγονός, ότι οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν τους μεγαλύτερους κοινοτικούς λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου και τις θαλάσσιες πύλες της Ελλάδος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ευρύτερη περιοχή.

Όλα αυτά συνδυάζονται με τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. για:

- Την ανάπτυξη αξόνων προς τις γειτονικές χώρες και περιοχές.
- Την επέκταση Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων διαδρόμων.
- Την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών διαδρόμων- TER και των ευρω-ασιατικών μεταφορικών διαδρόμων.
- Τη χάραξη και κατασκευή ευρω-ασιατικών σιδηροδρομικών διαδρόμων.
- Την καταγραφή των τάσεων στο διεθνές εμπόριο.

Όπως συνάγεται, λοιπόν, από τα παραπάνω, το μέλλον των διακρατικών ευρωπαϊκών μεταφορών βρίσκεται στις συνδυασμένες μεταφορές σιδηροδρόμου-πλοίου ιδιαίτερα για μεταφορές που διέρχονται από το έδαφος της Ε.Ε. Αυτό ήδη διαφαίνεται και υποστηρίζεται εμπράκτως, καθώς όλα σχεδόν τα λιμάνια είναι συνδεδεμένα με την ενδοχώρα αλλά και μεταξύ τους με σιδηροδρομικό δίκτυο, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις.

Δυστυχώς, στην Ελλάδα παρότι υπήρχε ή είχε προβλεφθεί σιδηροδρομική σύνδεση με τις προβλήτες όλων των λιμανιών της περιοχής που εξυπηρετούντο με σιδηρόδρομο, όπως στους λιμένες: Πειραιώς (Ακτή Βασιλειάδη), Θεσσαλονίκης, Πατρών, Καλαμάτας, Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Κατακόλου, Κορίνθου, Ναυπλίου, αρκετές συνδέσεις δεν πραγματοποιήθηκαν. Λόγω αυτού το ελληνικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει προβλήματα και ελλείψεις στην υποδομή εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών, με αρνητικές επιπτώσεις στη δυνατότητα προσέλκυσης διερχόμενων εμπορευματικών ροών. Σημαντική ώθηση αναμένεται να δοθεί από την ολοκλήρωση των έργων σιδηροδρομικής σύνδεσης του Ικονίου και από την ανάπτυξη των υφιστάμενων συνδέσεων με τους λιμένες Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης.

3.12.ii Οδικές μεταφορές

3.12.ii.a Απελευθέρωση οδικών μεταφορών

Η απελευθέρωση των Διεθνών μεταφορών δημιουργεί πιέσεις στην αγορά των Εθνικών μεταφορών λόγω του ότι αρκετοί μεταφορείς μετατρέπουν τις άδειες από Διεθνών σε Εθνικών για τους εξής λόγους:

- Περιβαλλοντικοί περιορισμοί στην κυκλοφορία φορτηγών σε ορισμένες χώρες και αυστηρές προδιαγραφές για τα αυτοκίνητα που μπορούν να κυκλοφορούν, απαιτούν επενδύσεις σε νέα φορτηγά.
- Ανταγωνισμός τιμών, και λόγω της αύξησης των διαθέσιμων φορτηγών από κοινοτικά αυτοκίνητα Ελληνικών συμφερόντων.
- Ανταγωνισμός από αυτοκίνητα τρίτων χωρών (Τουρκία), αλλά κυρίως από αυτοκίνητα των νέων κοινοτικών χωρών

Η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. εντείνει πολύ περισσότερο το πρόβλημα όχι μόνο στην Διεθνή μεταφορά αλλά (με νόμιμο τρόπο) και στην Εθνική μεταφορά λόγω της δυνατότητας για μεταφορές cabotage. Μέχρι σήμερα, οι μεταφορές cabotage δεν έχουν επηρεάσει την αγορά Εθνικών μεταφορών, δεδομένου ότι η Ελληνική αγορά Εθνικών μεταφορών ήταν απομακρυσμένη (οι λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες δεν έχουν κοινά σύνορα με την Ελλάδα), είναι

γεωγραφικά δύσκολη, και το κόστος μιας Ευρωπαϊκής μεταφορικής εταιρείας ήταν υψηλότερο (κυρίως λόγω των μισθών). Τα παραπάνω όμως δεν ισχύουν για Βουλγαρία και Ρουμανία.

Η πρόβλεψη λοιπόν είναι ότι ο κλάδος των Ελλήνων μεταφορέων θα δεχθεί μεγάλες ανταγωνιστικές πιέσεις και ως εκ τούτου η απαίτηση να υπάρξουν δομικές αλλαγές στην κατεύθυνση της πραγματικής απελευθέρωσης της αγοράς και στην δημιουργία μεγάλων και ανταγωνιστικών μεταφορικών επιχειρήσεων, και όχι μεμονωμένων μεταφορέων, τίθενται εκ των πραγμάτων.

Με δεδομένη την ενιαία αγορά, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελευθερία πραγματοποίησης μεταφορών στον Ελληνικό χώρο από τα φορτηγά των άλλων χωρών, διαβρώνεται εκ των πραγμάτων, το υφιστάμενο σύστημα αδειοδότησης. Αυτό σημαίνει ότι, η λειτουργία της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς και ανεξάρτητα από τις ατέλειες που εξακολουθούν να τη χαρακτηρίζουν, αποτελεί έναν από τους παράγοντες που υποσκάπτουν σταθερά το υφιστάμενο σύστημα αδειοδότησης. Προς την ίδια κατεύθυνση λειτουργούν και τα ισχυρά κίνητρα που δημιουργεί το ίδιο το σύστημα για την παράνομη δραστηριότητα φορτηγών στο χώρο και για την αξιοποίηση των φορτηγών αυτών από τους χρήστες.

Η Ελλάδα αποτελεί το μοναδικό κράτος-μέλος της ΕΕ-15 που διατηρεί ιδιαίτερα αυστηρά εμπόδια εισόδου στο επάγγελμα του μεταφορέα και υστερεί ακόμη και σε σύγκριση με χώρες που μόλις πρόσφατα απελευθέρωσαν τις οικονομίες τους, όπως αυτές της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Πέρα από την όποια πολιτική βούληση, οι προοπτικές είναι ότι το ισχύον σύστημα θα ακυρωθεί στην πράξη ακόμη και εάν δεν γίνουν θετικές ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση. Το ερώτημα δεν είναι το εάν θα γίνει αναμόρφωση του υφιστάμενου συστήματος αδειοδότησης, αλλά το πότε και το πώς θα γίνει αυτή και με τι κόστος.

Προς την κατεύθυνση της πλήρους απελευθέρωσης του επαγγέλματος έχουν κινηθεί οι μέχρι σήμερα μελέτες. Ειδικότερα αυτή του ΚΕΠΕ για την απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων, προτείνει τα εξής:

- Να καταργηθεί και επίσημα η διάκριση των αδειών σε εθνικές και διεθνείς. Με το cabotage η διάκριση αυτή ουσιαστικά είναι ασυμβίβαστη, αφού δεν επιτρέπεται στα ελληνικά Δ.Χ.Φ.Α. των διεθνών μεταφορών να δραστηριοποιηθούν στον ελληνικό χώρο, ενώ επιτρέπεται να δραστηριοποιηθούν εκείνα των άλλων κοινοτικών χωρών.
- Να καταργηθούν οι περιορισμοί στη χορήγηση αδειών που ισχύουν για τα νομαρχιακά Δ.Χ.Φ.Α.. Στις περισσότερες χώρες δεν υπήρχαν περιορισμοί για την κατηγορία αυτή και όπου υπήρχαν καταργήθηκαν.
- Να καταργηθεί ο καθορισμός των κομίστρων από το κράτος για τις εθνικές μεταφορές.
- Να καταρτιστεί άμεσα μελέτη σκοπιμότητας για τον προσδιορισμό των αναγκών σε φορτηγά Δ.Χ. και του αριθμού των αδειών και στη συνέχεια κατά τακτά χρονικά διαστήματα (π.χ. ανά τριετία) να καταρτίζονται μελέτες σκοπιμότητας για τον προσδιορισμό των αναγκών και του αριθμού των αδειών.

Την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών υποστηρίζει και το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ). Από σχετική μελέτη του προκύπτει ότι το σημερινό θεσμικό πλαίσιο λειτουργεί ανασταλτικά στην ανάπτυξη του κλάδου ενώ αποθαρρύνει την ανανέωση του στόλου των βαρέων οχημάτων με δυσμενείς επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια αλλά και το περιβάλλον.

Η αλλαγή του ισχύοντος καθεστώτος, σύμφωνα με τη μελέτη, θα συνέβαλε αποφασιστικά στην εξέλιξη των ελληνικών επιχειρήσεων μεταφορών και θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις ώστε ο κλάδος να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Βασικά πλεονεκτήματα που θα προέκυπταν από την αλλαγή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου είναι:

- Η ήπια προσαρμογή των ιδιόκτητων φορτηγών Δημοσίας Χρήσης (ΔΧ) στις νέες συνθήκες με σταδιακή μείωση της αξίας της άδειας μέχρι που να απελευθερωθεί πλήρως η δυνατότητα μεγέθυνσης των υπάρχουσών επιχειρήσεων και η είσοδος νέων στο επάγγελμα του μεταφορέα.
- Η απελευθέρωση των τιμών οδηγεί τον κλάδο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής του ικανότητας ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται οφέλη για την εθνική οικονομία από τη μείωση του μεταφορικού κόστους με θετικές επιπτώσεις στον πληθωρισμό και το πλεόνασμα του καταναλωτή.

Επιπλέον, η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς θα μπορούσε να συνδυαστεί με μία πολιτική κινήτρων από την πολιτεία για την απόσυρση οχημάτων μεγάλης ηλικίας και την αντικατάστασή τους με νέα οχήματα τελευταίας τεχνολογίας.

Το ισχύον, ιδιαίτερα δεσμευτικό και αναχρονιστικό, θεσμικό πλαίσιο σχετικά με την έκδοση αδειών, έχει ως αποτέλεσμα την διατήρηση πεπαλαιωμένων οχημάτων στην κυκλοφορία και στη σημαντική διείσδυση των μεταχειρισμένων οχημάτων στο σύνολο της αγοράς.

Η ιδιαίτερα υψηλή 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 των επιχειρήσεων, αφού συνεπάγεται μειωμένη αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα.

3.12.ii.b Ρυθμίσεις ασφάλειας οδικής μεταφοράς

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ως θέμα προτεραιότητας την Οδική Ασφάλεια αφού αποφασίστηκε ομόφωνα από τα Κράτη Μέλη η ενδυνάμωση των μέτρων για την οδική ασφάλεια ώστε μέχρι το 2010 να υπάρξει μείωση τουλάχιστον κατά 50% των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα. Η προσπάθεια αυτή υλοποιείται με την κατάρτιση διαφόρων οδηγιών, οι βασικότερες εκ των οποίων είναι:

- Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 που εισήγαγε τον ψηφιακό ταχογράφο του οποίου η χρήση επί των νέων οχημάτων κατέστη υποχρεωτική από την 1η Μαΐου 2006. Ο ψηφιακός ταχογράφος, όπως αποκαλείται, είναι μια συσκευή καταγραφής στοιχείων, η οποία τοποθετείται μέσα στα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές με βάση τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Η συσκευή καταγράφει το χρόνο οδήγησης, την περίοδο εργασίας, άλλες περιόδους διαθεσιμότητας, τα διαλείμματα κατά την εργασία και τις ημερήσιες περιόδους ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών, όπως και την ταχύτητα του οχήματος και τη διανυόμενη απόσταση. Ο ψηφιακός ταχογράφος είναι ασφαλής και εύκολος να ελεγχθεί και διευκολύνει επομένως την τήρηση των ευρωπαϊκών και των εθνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές. Η καθιέρωση του ταχογράφου αποτελεί σημαντικό βήμα στις οδικές μεταφορές, τόσο από άποψη ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς άξονες όσο και από πλευράς συνθηκών εργασίας των επαγγελματιών οδηγών.
- Η Οδηγία 2003/59/ΕΚ, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των Οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων
- Η Οδηγία 2004/54/ΕΚ, που αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών

Οι προτάσεις που κάνει επικεντρώνονται στα εξής κομβικά σημεία:

- Μέγιστος χρόνος εργασίας ανά εβδομάδα 48 ώρες,
- Απαγόρευση κυκλοφορίας τα Σαββατοκύριακα,
- Επαγγελματική εκπαίδευση και έλεγχος των οδηγών,
- Έλεγχοι και ποινές για παραβάσεις,
- Εναρμόνιση νόμων, κανόνων, ελέγχων,
- Χρήση νέων τεχνολογιών.

Ειδικά για το τελευταίο μέτρο υπάρχουν μεγάλες και βάσιμες προσδοκίες μιας και σημαντικές εξελίξεις σε θέματα π.χ. ελέγχου της κόπωσης των οδηγών, αποφυγής ανατροπών, ελέγχου αποτελεσματικής πέδησης κλπ έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια.

Όσον αφορά δε στη διακίνηση επικίνδυνων εμπορευμάτων, έχουν κατά καιρούς εντοπισθεί και αποτυπωθεί από διάφορους κλαδικούς φορείς, όπως ο Πανελλήνιος Σύλλογος Συμβούλων Ασφαλούς μεταφοράς Επικίνδυνων εμπορευμάτων και το ΤΕΕ, συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας μεταφορών στην Ελλάδα. Ακολουθώς αναφέρονται οι σημαντικότεροι.

- *Ορθολογική χρήση των νέων υποδομών - Διέλευση από σήραγγες*
- *Ορθολογικά ωράρια και δίκτυα διακίνησης επικίνδυνων προϊόντων*
- *Βελτίωση εξοπλισμού οχημάτων για ασφαλή μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων*
- *Θεσμικό πλαίσιο για το επάγγελμα του Μεταφορέα επικίνδυνων προϊόντων*
- *Εκσυγχρονισμός, εναρμόνιση με Ευρωπαϊκή Ένωση στο θέμα μικτού βάρους οχημάτων*
- *Εκπαίδευση Οδηγών επικίνδυνων προϊόντων*
- *Εφαρμογή του θεσμού Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς επικίνδυνων προϊόντων*
- *Έλεγχοι – Αστυνόμηση Μεταφορών επικίνδυνων προϊόντων*
- *Ίδρυση Φορέα Εποπτείας Μεταφορών επικίνδυνων προϊόντων*

3.12.iii Σιδηροδρομικές μεταφορές

Όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο, πέραν της επέκτασης της σύνδεσής τους με τους κύριους λιμένες της χώρας, τα έργα υλοποίησης της σιδηροδρομικής σύνδεσης με το Ικόνιο, καθώς και των συνδέσεων των λιμανιών της Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης με τα σιδηροδρομικά δίκτυα των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, με προοπτικές επεκτάσεών της στις χώρες του Ευξείνου Πόντου, είναι τα πιο σημαντικά.

Τα έργα αυτά, που μπορεί σήμερα να μη φαίνεται να έχουν «άμεση επίπτωση» είναι να αναδείξουν τον ρόλο των ελληνικών σιδηροδρόμων σαν συνδετήριο κρίκο των συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ Ασίας και Μεσογείου, και μάλιστα για μεταφορά φορτίων μέσω των ελληνικών λιμανιών, που θα μετακινούνται σε άλλους προορισμούς π.χ. Αφρική, Αμερική κτλ., διευκολύνοντας έτσι τη διαμόρφωση και τη λειτουργία ενός νέου διαδρόμου μεταφορών μεγάλης οικονομικής και εμπορικής σημασίας. Τα βραχυπρόθεσμα οικονομικά οφέλη που αναμένονται από τη λειτουργία των συνδέσεων αυτών σχετίζονται ως επί το πλείστον με την αύξηση της εμπορευματικής δραστηριότητας του σιδηροδρομικού δικτύου.

3.12.iv Θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές κυριαρχούν σήμερα στο χώρο του διεθνούς εμπορίου καθώς καλύπτουν το 90% του συνολικού όγκου διακινούμενων φορτίων. Αντίστοιχη θέση κατέχουν και στην Ευρώπη, όπου το 90% των εξαγωγών και το 40% των εισαγωγών πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί ότι ο ελληνόκτητος στόλος (υπό ελληνική και ξένη σημαία) αποτελεί την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη καλύπτοντας το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Γίνεται λοιπόν αντιληπτή η σημαντικότητα της άμεσης διασφάλισης και θωράκισης των θαλάσσιων μεταφορών, τόσο σε ελλαδικό όσο και στο παγκόσμιο επίπεδο, ώστε να αποφευχθούν αφενός πάσης φύσεως ατυχήματα στους σχετικούς χώρους και αφετέρου ένδομες ενέργειες που επιφέρουν μεγάλες συνέπειες στην οικονομία.

Μετά την επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, επαναπροσδιορίστηκε η ανάγκη για την ενίσχυση των συνθηκών ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Το νέο διεθνές πλαίσιο που διαμορφώθηκε για την ανίχνευση των απειλών κατά της ασφάλειας, μεταξύ των άλλων ρυθμίζει και τις επί μέρους υποχρεώσεις των φορέων και αρμοδίων αρχών που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά και την εξυπηρέτηση του πλοίου στο λιμένα.

Η πλήρης εφαρμογή των νέων κανονισμών και προτύπων ασφαλείας αποτελεί πρώτη προτεραιότητα του ΥΕΝ, έτσι ώστε να διατηρηθεί και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων.

3.13 Καταγραφή εμπορευματικών ροών μεταξύ της Ελλάδας και λοιπών Βαλκανικών / Ευρωπαϊκών χωρών

3.13.i Εισαγωγική & εξαγωγική δραστηριότητα

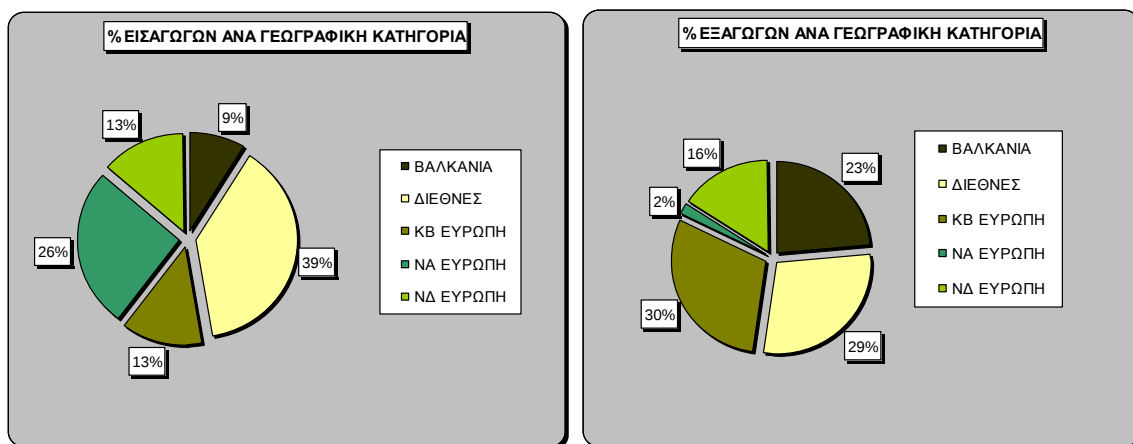
Η εισαγωγική και η εξαγωγική δραστηριότητα της χώρας αποτυπώνεται στον Πίνακα 14 αντίστοιχα, ανά μέσο μεταφοράς.

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ (σε tn)			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	2003	2004	2005
ΘΑΛΑΣΣΙΟ	45.243.556.804	45.733.915.958	38.811.889.533
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ	714.259.246	563.953.592	874.828.301
ΟΔΙΚΟ	1.653.399.607	1.974.945.716	6.949.743.912
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ	30.023.130	31.058.316	210.664.764
ΛΟΙΠΑ	1.940.848.453	2.211.102.607	2.501.809.069
ΣΥΝΟΛΟ	49.582.087.240	50.514.976.189	49.348.935.579
ΕΞΑΓΩΓΕΣ (σε tn)			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	2003	2004	2005
ΘΑΛΑΣΣΙΟ	15.073.687.784	15.262.724.580	26.413.228.640
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ	201.986.549	182.924.177	222.212.361
ΟΔΙΚΟ	2.608.890.605	2.693.036.573	5.079.116.627
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ	81.394.441	93.189.799	91.806.222
ΛΟΙΠΑ	82.853.637	30.930.010	31.586.307
ΣΥΝΟΛΟ	18.048.813.016	18.262.805.139	31.837.950.157

Πίνακας 14: Εισαγόμενος και εξαγόμενος όγκος εμπορευμάτων (σε tn) ανά μέσο μεταφοράς

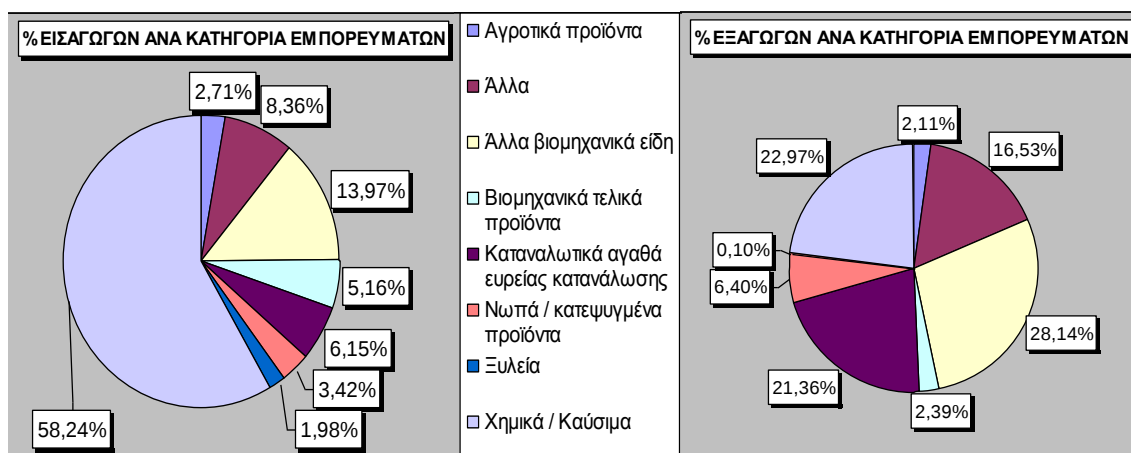
Το κύριο μέσο μεταφοράς είναι το θαλάσσιο, που αντιστοιχεί περίπου στο 80% του συνόλου. Ακολουθούν τα οδικά μέσα που χρησιμοποιούνται για το 14% των μεταφορών (βλ. Σχήμα 16).

Εξετάζοντας τις περιοχές με τις οποίες η Ελλάδα αναπτύσσει εμπορικές δραστηριότητες, παρατηρούμε πως επικρατεί το διεθνές εμπόριο που αντιστοιχεί στο 35% της συνολικής δραστηριότητας. Η Ευρώπη πλην Βαλκανίων, καλύπτει περίπου το ήμισυ της συνολικής δραστηριότητας, που κατανέμεται σχεδόν ίσα στις επιμέρους περιοχές της (ΚΒ, ΝΑ και ΝΔ Ευρώπη). Το υπόλοιπο 14% αφορά σε εμπορικές συναλλαγές με την περιοχή των Βαλκανίων, που ως επί το πλείστον αντιστοιχούν σε εξαγωγές.



Σχήμα 16: Κατανομή εισαγωγών και εξαγωγών ανά γεωγραφική περιοχή

Εξετάζοντας τα προϊόντα που αφορούν οι εισαγωγές και εξαγωγές (βλ. Σχήμα 17) παρατηρούμε πως στις εισαγωγές κυριαρχούν τα χημικά/καύσιμα ενώ οι εξαγωγές είναι περισσότερο κατανομημένες στις κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων.



Σχήμα 17: Κατανομή εισαγόμενων ποσοτήτων ανά κατηγορία προϊόντων

3.13.ii Εμπορευματικές ροές συνδυασμένων μεταφορών – βασικοί Ευρωπαϊκοί «Διάδρομοι» στην ΝΑ Ευρώπη

3.13.ii.a Ο Διάδρομος V

Ο Διάδρομος V ενώνει τα λιμάνια της Αδριατικής στην βόρεια Ιταλία, μέσω της Σλοβενίας και της Ουγγαρίας, με την Ουκρανία.

Πρόκειται για ένα Διάδρομο συνδυασμένων μέσων μεταφοράς, η βασική γραμμή του οποίου ενώνει την Βενετία (Ιταλία) και την Τεργέστη (Ιταλία) μέσω της Ljubljana (Σλοβενία) και τη Βουδαπέστη (Ουγγαρία) με το Λνίν (Ουκρανία). Εκτός από την βασική αυτή γραμμή υπάρχουν και τρεις κλάδοι προς λιμάνια της Αδριατικής και ένας κλάδος, ο οποίος ενώνει τον Διάδρομο V με τον Διάδρομο IV στην Bratislava. Εφτά χώρες συνολικά επηρεάζονται από τον Διάδρομο V και πιο συγκεκριμένα η Βοσνία-Ερζεγοβίνη, η Κροατία, η Ουγγαρία, η Ιταλία, η Σλοβακία, η Σλοβενία και η Ουκρανία, δίνοντάς τους την δυνατότητα να συνδυάσουν διαφορετικά μέσα μεταφοράς. Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου του Διαδρόμου V είναι 3.270 χλμ και του οδικού δικτύου 2.850 χλμ.



Σχήμα 18: Οδικό δίκτυο Διαδρόμου V



Σχήμα 19 Σιδηροδρομικό δίκτυο Διαδρόμου V

3.13.ii.b Ο Διάδρομος IX

Ο Διάδρομος IX είναι ο μεγαλύτερος πολυμεσικός Διάδρομος από τους δέκα του δικτύου TINA. Το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου του Διαδρόμου IX είναι 6500χλμ και του οδικού δικτύου είναι 5820χλμ.

Ξεκινάει από το Ελσίνκι (Φινλανδία), περνάει από την Αγία Πετρούπολη (Ρωσία), όπου διαχωρίζεται σε δύο κλάδους. Ο πρώτος περνάει από τη Μόσχα ενώ ο δεύτερος από το Pskov (Ρωσία), ενώ και οι δύο καταλήγουν στο Κίεβο (Ουκρανία). Στη Ljushchevka/Rozdilna (Ουκρανία) ο Διάδρομος χωρίζεται πάλι. Ο ένας κλάδος καταλήγει στην Οδησσό (Ουκρανία) ενώ ο κύριος κλάδος συνεχίζει νότια στη Chisinau (Μολδαβία), Βουκουρέστι (Ρουμανία), Dimitrovgrad (Βουλγαρία) και καταλήγει στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης. Πέρα από την βασική χάραξη υπάρχουν δύο ακόμα συνδέσεις που ξεκινούν από τη Βαλτική θάλασσα. Η πρώτη ξεκινάει από το Kaliningrad (Ρωσία) και η δεύτερη από το Klaipeda

(Λιθουανία) στο Minsk (Λευκορωσία) όπου ο Διάδρομος IX συναντάει ο Διάδρομος II. Συνεχίζει στο Κίεβο (Ουκρανία) όπου συναντάει τον κυρίως άξονα του Διαδρόμου IX.



Σχήμα 20: Οδικό Δίκτυο Διαδρόμου IX



Σχήμα 21: Σιδηροδρομικό Δίκτυο Διαδρόμου IX

3.13.ii.c Ο Διάδρομος X

Ο Διάδρομος X εκτείνεται στην ευρύτερη βαλκανική περιοχή μεταξύ Αυστρίας κι Ελλάδας κι αποτελείται από έναν κεντρικό άξονα και τέσσερις κλάδους. Περνώντας από τα βόρειο-δυτικά προς τα νότιο-ανατολικά συνδέει τις πόλεις Salzburg (Αυστρία) – Ljubljana (Σλοβενία) – Zagreb (Κροατία) – Beograd (Σερβία – Μοντενέγκρο) – Nis (Σερβία – Μοντενέγκρο) – Skopje (F.Y.R.O.M.) – Veles (F.Y.R.O.M.) – Θεσσαλονίκη (Ελλάδα). Ο Διάδρομος X δίνει ιδιαίτερη προτεραιότητα στο σύνδεσμο μεταξύ Ελλάδας, Αυστρίας και Ουγγαρίας.



Σχήμα 22: Οδικό Δίκτυο Διαδρόμου X



Σχήμα 23: Σιδηροδρομικό Δίκτυο Διαδρόμου X

Το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου του Διαδρόμου X είναι 2.300 χλμ και αποτελείται από αυτοκινητοδρόμους πολλών λωρίδων σε ποσοστό 57% (1.322 χλμ) κι από εθνικές οδούς και άλλες κεντρικές οδούς σε ποσοστό 43%. Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου του Διαδρόμου X

είναι 2.528,21 χλμ και σήμερα αποτελείται από μονές γραμμές σε ποσοστό 61,2% (1.546,11χλμ) και από διπλές γραμμές σε ποσοστό 38,8% (982,1 χλμ)

Το ελληνικό τμήμα στο δίκτυο του Διαδρόμου Χ, έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

Το ελληνικό τμήμα στο δίκτυο του Διαδρόμου Χ			
Κλάδος	Περιοχή	Οδικό δίκτυο	Σιδηροδρομικό δίκτυο
Κεντρικός άξονας	μεταξύ Ειδομένης -στα σύνορα Ελλάδας / F.Y.R.O.M - και Θεσσαλονίκης	77 χλμ	77 χλμ
Άξονας D	μεταξύ Μεσσηνίου -στα σύνορα Ελλάδας / F.Y.R.O.M - και Φλώρινας	15 χλμ	19 χλμ

Απαραίτητα έργα υποδομών για την πλήρη εκμετάλλευση του Διαδρόμου αυτού είναι:

- Η κατασκευή και ανανέωση του κύριου εθνικού οδικού άξονα ονόματι Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Ειδομένη.
- Ο εκσυγχρονισμός ολόκληρου του ελληνικού σιδηροδρομικού τμήματος (δημιουργία διπλής γραμμής και πλήρης ηλεκτροδότησή του) και η προέκτασή του προς την Αθήνα και την Πάτρα με διπλή γραμμή και πλήρης ηλεκτροδότηση.

3.13.ii.d Ο Διάδρομος VIII

Ο Διάδρομος VIII, γνωστός και ως «Παραεγνατία» είναι ένας οριζόντιος άξονας που ξεκινάει από το λιμάνι Durres της Αλβανίας, περνάει από τα Τίρανα (Αλβανία), τα Σκόπια (ΠΓΔΜ), τη Σόφια και καταλήγει στα λιμάνια Burgas και Varna (Βουλγαρία).

Από τους τέσσερις Διαδρόμους που σχετίζονται με την Ελλάδα είναι το λιγότερο ώριμο έργο αν και είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την ολοκλήρωση του δικτύου ΤΙΝΑ στην ΝΑ Ευρώπη, αφού μαζί με την Εγνατία Οδό εξασφαλίζει τη διασύνδεση των κάθετων αξόνων της ΝΑ Ευρώπης.



Σχήμα 24: Οδικό Δίκτυο Διαδρόμου VIII



Σχήμα 25: Σιδηροδρομικό Δίκτυο Διαδρόμου VIII

3.13.ii.e Ο Διάδρομος Αδριατικής - Ιονίου

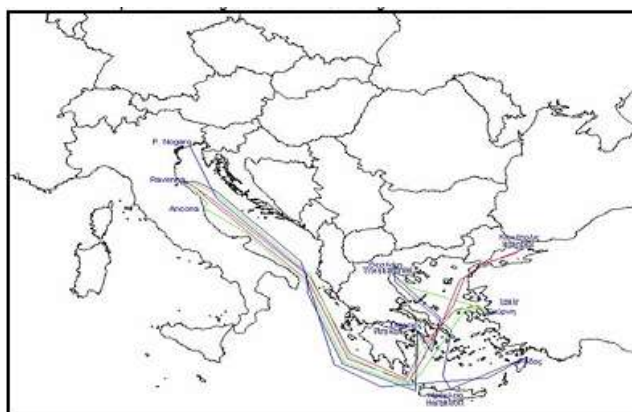
Ο Διάδρομος της Αδριατικής – Ιονίου αποτελείται από το χερσαίο σύστημα μεταφορών της ανατολικής ιταλικής χερσονήσου, το αντίστοιχο σύστημα χερσαίων μεταφορών της δυτικής Ελλάδας και την θαλάσσια σύνδεση μεταξύ Αδριατικής και Ιονίου πελάγους. Ο Διάδρομος γνώρισε ανάπτυξη την δεκαετία του '90 (κατά την διάρκεια του πολέμου στην Γιουγκοσλαβία) αφού αποτελούσε την μοναδική ικανή σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι ένας σημαντικός άξονας, ο οποίος με την διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποκτά σημασία για την συνδεσιμότητα του δικτύου στην νότιο-ανατολική Ευρώπη και την αποδοτική εξυπηρέτηση του μελλοντικής ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Ο Διάδρομος περιλαμβάνει ήδη ένα μεγάλο αριθμό απλών και συνδυασμένων τερματικών σταθμών για υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Το ελληνικό τμήμα του Διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

Το ελληνικό τμήμα στο δίκτυο του Διαδρόμου Αδριατικής - Ιονίου	
Λιμένες	Οδικό δίκτυο
Ηγουμενίτσας	Δυτικός εθνικός δρόμος που συνδέει την Ηγουμενίτσα με την Πάτρα κι έχει κλάδους με τους οποίους συνδέεται με την Πρέβεζα και τον Αστακό.
Πάτρας	
Αστακού	Εγνατία οδός, η οποία συνδέει την Ηγουμενίτσα με τα σύνορα Αλβανίας, Σερβίας, Βουλγαρίας και Τουρκίας, με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (Διάδρομος Χ), το λιμάνι της Καβάλας και το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης (Διάδρομος ΙΧ) καθώς και με την εθνική οδό Π.Α.Θ.Ε.
Καλαμάτας	

Απαραίτητα έργα υποδομών για την πλήρη εκμετάλλευση του διαδρόμου αυτού είναι:

- Λειτουργικός εκσυγχρονισμός των περιλαμβανομένων λιμένων και ανάπτυξη υποδομών τους.
- Αναβάθμιση του δυτικού εθνικού δρόμου που συνδέει την Ηγουμενίτσα με την Πάτρα κι έχει κλάδους με τους οποίους συνδέεται με την Πρέβεζα και τον Αστακό.
- Ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού καθώς και της Π.Α.Θ.Ε.
- Κατασκευή σιδηροδρομικού Διαδρόμου, ο οποίος θα συνδέει την Ηγουμενίτσα με τα σημαντικότερα ελληνικά λιμάνια, δημιουργώντας τις βάσεις για ολοκληρωμένες συνδυασμένες μεταφορές στην ελληνική χερσόνησο.



Σχήμα 26: Κυριότερα δρομολόγια πλοίων στον Διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου

4 Χάραξη Εθνικής Στρατηγικής για την Ανάπτυξη της Ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

4.1 Εισαγωγή

Η σημασία των υπηρεσιών της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι εξαιρετικά μεγάλη. Η συμμετοχή των δραστηριοτήτων της κατά 13,8% στο ΑΕΠ των χωρών μελών της ΕΕ είναι εντυπωσιακή. Ο ρυθμός ανάπτυξης που καταγράφεται τα τελευταία χρόνια (4-8%) είναι έως και 2,5 φορές υψηλότερος της αύξησης που καταγράφουν όλες οι άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Τέλος, η συμμετοχή των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο κόστος των προϊόντων (10-15%) έχουν οδηγήσει την ΕΕ στη χάραξη συνολικής Ευρωπαϊκής Στρατηγικής.

Τα αντίστοιχα στοιχεία των υπηρεσιών της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και η συμμετοχή τους στην Εθνική Οικονομία είναι εξίσου εντυπωσιακά καθώς οι δραστηριότητες εφοδιαστικής απασχολούν σχεδόν 244 χιλ άτομα, η αξία των υπηρεσιών εφοδιαστικής ανέρχεται σε 3,95 δις € ενώ το κόστος δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας σε βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις ανέρχεται σε 11,66 δις €. Αυτά τα δεδομένα συνδράμουν στο να επανεξετάσουμε την στάση μας έναντι αυτού του τόσο δυναμικού τομέα δραστηριοτήτων, ο οποίος διατρέχει οριζόντια το σύνολο σχεδόν των επιχειρήσεων του δευτερογενούς τομέα.

4.2 Η υφιστάμενη κατάσταση

Σήμερα, οι δράσεις οι οποίες αναλαμβάνονται και πραγματοποιούνται από την Πολιτεία στον τομέα των υπηρεσιών της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι αποσπασματικές, μεμονωμένες και κυρίως χωρίς Εθνική Στρατηγική και Όραμα.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποσπασματικής ή μεμονωμένης δράσης είναι ο Νόμος 3333/2005 περί δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων, ο οποίος παραμένει ανενεργός για περίπου 2 με 2,5 χρόνια και η έλλειψη ενός ειδικού χωροταξικού πλαισίου που θα δίδει ξεκάθαρα τις χωροταξικές κατευθύνσεις για τις δραστηριότητες ανάπτυξης πάρκων ή περιοχών logistics στη χώρα μας.

Πανευρωπαϊκά, ο ρόλος των υπηρεσιών της Εφοδιαστικής Αλυσίδας είναι συγκεκριμένος και απόλυτα οριοθετημένος. Επάνω σε αυτόν οι ανεπτυγμένες Ευρωπαϊκές χώρες σχεδιάζουν τη Στρατηγική και την Ανάπτυξή τους στις υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας και αποκομίζουν σημαντικότερα τεχνοοικονομικά οφέλη.

Η Εθνική Στρατηγική θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα σύνολο δράσεων με σκοπό την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να κινείται στους παρακάτω άξονες – κατευθύνσεις παρεμβάσεων:

4.2.i Ανάπτυξη Υποδομών

Απαιτούνται περαιτέρω παρεμβάσεις στις υποδομές της χώρας και πιο συγκεκριμένα:

4.2.i.a Λιμάνια

Η ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα μας. Στα περίπου τρία τέταρτα της ελληνικής επικράτειας, η οικονομική δραστηριότητα επηρεάζεται σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό από τις

λιμενικές υποδομές και από τον τρόπο λειτουργίας τόσο των κεντρικών όσο και των περιφερειακών λιμένων. Από την άλλη πλευρά, τα λιμάνια προσφέρουν ένα πρόσθετο στρατηγικό πλεονέκτημα στην προσέλκυση επενδύσεων λόγω των υψηλών αποδόσεων που μπορούν να επιτύχουν.

Καίριας σημασίας είναι επίσης η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται στην χώρα μας, μετά την υιοθέτηση της Απόφασης 884/2004 /ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, στην οποία, μεταξύ άλλων προβλέφθηκε και η δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί ο εκσυγχρονισμός των εθνικών λιμένων τόσο σε θέματα ασφάλειας αλλά και σε θέματα εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και διοικητικών λειτουργιών.

Η σύνδεση των ελληνικών λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, θα πρέπει τέλος να αποτελέσει τον κυριότερο και ουσιαστικότερο άξονα της εθνικής πολιτικής για τις εμπορευματικές μεταφορές, αφού θα μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς την οδική μεταφορά δημιουργώντας νέες ευκαιρίες.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει συντάξει το πλαίσιο Εθνικής Λιμενικής Στρατηγικής και αναπτύσσει τα περισσότερα κρίσιμα σημεία. Απαιτείται συντονισμός για την άμεση υλοποίησή των προτεινόμενων δράσεων.

Η υλοποίηση των δράσεων αυτών θα συμβάλλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου και των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας και θα έχει αλυσιδωτές θετικές αντιδράσεις στην ανάπτυξη του εμπορίου και της μεταποίησης.

4.2.i.b Οδικό Δίκτυο

Δύο σημαντικότερα έργα στο εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας βρίσκονται σε εξέλιξη, η Ιονία και η Εγνατία οδός, οι οποίες ουσιαστικά θα ενώσουν τους βασικότερους λιμένες και κόμβους (Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη, Πάτρα) και θα δώσουν νέες προοπτικές για την ανάδειξη της Ελλάδας στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Επίσης, η ολοκλήρωση του Π.Α.Θ.Ε. και η επέκταση και αναβάθμιση του άξονα Κόρινθος-Καλαμάτα θα συμβάλουν σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας.

Πέραν αυτού όμως πρέπει να αντιμετωπισθεί συνολικά η υστέρηση της χώρας μας στο επίπεδο ασφάλειας του οδικού δικτύου. Για να αντιμετωπισθεί το ζήτημα της οδικής ασφάλειας αποτελεσματικά πρέπει να αντιμετωπισθεί πολύπλευρα. Οι βασικότερες προτεινόμενες ενέργειες που θα βελτιώσουν την κατάσταση είναι:

- ▶ Βελτίωση Οδικού περιβάλλοντος
 - Εντοπισμός & επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις
 - Βελτίωση σήμανσης
 - Βελτίωση οδοστρωμάτων
 - Τυποποίηση και βελτίωση στηθαίων ασφαλείας (μπαριέρες)
 - Σύνταξη Κανονισμών
 - Μελέτες επιπτώσεων και τακτική επιθεώρηση των τεχνικών λύσεων
- ▶ Βελτίωση του χρήστη

- Βελτίωση συστήματος εκπαίδευσης / εξέτασης των υποψηφίων επαγγελματιών οδηγών (ειδικά όσων εμπλέκονται στη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων)
- Αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο για τήρηση ωραρίου επαγγελματιών φορτηγών
- ▶ Βελτίωση του οχήματος
 - Νομοθετικές ρυθμίσεις και οικονομικά κίνητρα για ανανέωση στόλου φορτηγών (ο οποίος στη χώρα μας είναι σχετικά παλαιωμένος)
 - Κίνητρα για την απόκτηση εξοπλισμού ασφαλείας
 - Υλοποίηση νομοθετικών ρυθμίσεων περί ψηφιακών ταχογράφων
- ▶ Ολοκληρωμένο πρόγραμμα Αστυνόμευσης
 - Εξοπλισμός ελέγχου κυκλοφορίας και καταγραφής παραβάσεων
- ▶ Λειτουργία Διυπουργικής Επιτροπής οδικής ασφάλειας (συντονιστής)
 - Λειτουργία Οργανισμού Οδικής Ασφάλειας (εκτελεστής) ώστε να γίνεται στατιστική επεξεργασία ατυχημάτων, εξαγωγή συμπερασμάτων και λήψη μέτρων, να ενημερώνεται διαρκώς το κοινό για τα αποτελέσματα της προσπάθειας από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης περιλαμβανομένου και του Internet

Η ουσιαστική αύξηση της ασφάλειας του οδικού δικτύου είναι κρίσιμη, μιας και το υφιστάμενο επίπεδο έχει έμμεση αλλά καθοριστική σχέση με την αποθάρρυνση των επενδύσεων στη χώρα μας από τις διεθνείς εταιρείες logistics και μεταφορών.

4.2.i.c Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Αναφορικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, έχει ήδη σημειωθεί σημαντική προσπάθεια για την αναβάθμισή του και την αύξηση της χρήσης του στις εμπορευματικές μεταφορές. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος έχει προβεί στο σχεδιασμό γενικής στρατηγικής με σκοπό την ανάκτηση μεριδίων στις εμπορευματικές μεταφορές και έχει ήδη προχωρήσει σε υλοποίηση σημαντικών ενεργειών, όπως:

- ▶ η πλήρης διοικητική αναδιοργάνωση, που εκτείνεται από την αναδιάρθρωση του οργανισμού και τη δημιουργία διακριτών νομικών μορφών όπου αυτό απαιτείται για την καλύτερη διαχείριση και υλοποίηση δράσεων (ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΕΔΙΣΥ κλπ) ως την επανεξέταση του διοικητικού οργανογράμματος κάθε νομικής μορφής και τον επαναπροσδιορισμό των απαιτούμενων θέσεων εργασίας,
- ▶ Η πλήρης ενεργοποίηση της γενικής διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών για την βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών στις εμπορευματικές μεταφορές (τη διακίνηση, τη φόρτωση, την αποθήκευση και πιθανώς τη συσκευασία εμπορευμάτων) καθώς και την προώθηση αυτών και ενημέρωση των πιθανών ενδιαφερόμενων,
- ▶ Η ανανέωση του τροχαίου υλικού με την προμήθεια νέων βαγονιών καθώς και προμήθεια εξειδικευμένου υλικού για συγκεκριμένες μεταφορές (για οχήματα, για ψυχώμενα εμπορεύματα)
- ▶ Η ένταξη στα καθημερινά δρομολόγια συνδέσεων με την Κωνσταντινούπολη και τη Σόφια, διευκολύνοντας τις διασυνοριακές μετακινήσεις, προωθώντας συνεργασίες στο χώρο των

εμπορευματικών μεταφορών - συνεργασίες που θα αποδειχθούν ιδιαίτερα χρήσιμες λόγω της ένταξης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε.

- ▶ Η συμμετοχή σε σημαντικές κρατικές ενέργειες για την προώθηση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως η δημιουργία εμπορευματικών κέντρων (χρήση υποδομών εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο)
- ▶ Η σύναψη συμφωνιών συνεργασίας και η συγκρότηση κοινοπραξιών με μεγάλες εταιρείες παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (ταχυμεταφορές, οδικές μεταφορές, φορτοεκφορτώσεις).

Η συμβολή του στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αναμένεται να είναι καθοριστική. Απαιτείται διεξοδική μελέτη σχετικά με την προοπτική και την ανάγκη επεκτάσεων του δικτύου τόσο στο εγχώριο δίκτυο (εμπορευματικά κέντρα, βασικούς λιμένες, ΒΙΠΕ, κλπ), όσο και σε τερματικούς σταθμούς σύνδεσης με σιδηροδρομικά δίκτυα του εξωτερικού και δη των χωρών της ΝΑ Ευρώπης, τα οποία είναι ιδιαίτερος ανεπτυγμένα.

4.2.i.d Τηλεπικοινωνιακό Δίκτυο & τεχνολογικές εφαρμογές

Η συμβολή των τεχνολογικών επιτευγμάτων στις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας είναι καταλυτική, καθώς δύναται να απλοποιήσει ιδιαίτερα τις διαδικασίες, να βελτιώσει την ποιότητα και την αποτελεσματικότητά τους αλλά και να μειώσει το κόστος αυτών. Η Πολιτεία λαμβάνοντας πρωτοβουλίες τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό πλαίσιο, με στόχο την προώθηση της χρήσης προηγμένων τεχνολογιών στην εφοδιαστική αλυσίδα των επιχειρήσεων, θα πρέπει να στηρίζει τις προσπάθειες των επιχειρήσεων, παρέχοντας τα κατάλληλα και αναγκαία μέσα, εξασφαλίζοντας την ισόρροπη συμμετοχή και την συστηματική ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η Εθνική στρατηγική στον τομέα αυτό πρέπει να απαρτίζεται από τους τέσσερις (4) βασικούς άξονες:

- Παροχή κινήτρων προς τις επιχειρήσεις και τους ερευνητικούς φορείς
 - Συνέχιση και ενδυνάμωση προγραμμάτων εισαγωγής νέων τεχνολογιών στις επιχειρήσεις. Ενδεικτικά προγράμματα στα οποία δύναται να συνεχισθούν συγκεκριμένες δράσεις είναι το «Επιχειρείτε Ηλεκτρονικά», η «Ανταγωνιστικότητα» κ.ο.κ.
 - Προκήρυξη στοχευόμενων ερευνητικών προγραμμάτων (βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας), με στόχο τη δημιουργία γνώσεων και τη διάχυση τεχνογνωσίας από τους ερευνητικούς φορείς της χώρας προς τις επιχειρήσεις. Αρωγός σε αυτήν την προσπάθεια αποτελεί η Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας (ΓΓΕΤ) με τα επιμέρους προγράμματα που προκηρύσσει και θα μπορούσαν να στοχευθούν καινοτόμες δράσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα.
- Συνεργασία με τους ρυθμιστικούς και κανονιστικούς φορείς και παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων ώστε να εναρμονιστούν τα ισχύοντα ελληνικά πρότυπα και να εξασφαλιστεί πλήρης συμβατότητα με τα Διεθνή.
- Δημιουργία των απαραίτητων μηχανισμών ενημέρωσης προς τις επιχειρήσεις για την αύξηση του information technology awareness.

Κρίσιμος παράγοντας επιτυχίας για την ευρεία αποδοχή και χρήση τεχνολογιών όπως το RFID, αποτελεί η διαρκής και συστηματοποιημένη ενημέρωση των ελληνικών επιχειρήσεων αναφορικά με τα πλεονεκτήματα καθώς και τους τρόπους εισαγωγής της τεχνολογίας στις επιχειρηματικές διαδικασίες.

- Δημιουργία Best Practices που θα λειτουργήσουν ως υποκινητές για την πραγματοποίηση επενδύσεων από τις ελληνικές επιχειρήσεις.

Δεδομένου ότι η πραγματοποίηση επενδύσεων στην τεχνολογία ελλοχεύει σημαντικούς κινδύνους αναφορικά με την επίτευξη ROI, αναμένεται πως οι ελληνικές επιχειρήσεις θα ακολουθήσουν τις υποδείξεις της διεθνούς επιχειρηματικής σκηνής. Ως εκ τούτου, η Πολιτεία θα πρέπει να συγκεντρώσει και επικοινωνήσει επιτυχημένες (ή και αποτυχημένες έτσι ώστε να αποφευχθούν λάθη του παρελθόντος) μελέτες περίπτωσης κυρίως από το εξωτερικό.

4.2.ii Αποσαφήνιση Θεσμικού Πλαισίου

Απαιτούνται παρεμβάσεις που θα ξεκαθαρίζουν το θεσμικό τοπίο και πιο συγκεκριμένα:

- ▶ Ενεργοποίηση του Νόμου 3333/2005 περί ανάπτυξης και δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων
- ▶ Προσδιορισμός στρατηγικών θέσεων (locations) Εμπορευματικών Κέντρων ως κομβικά σημεία ενός ολοκληρωμένου δικτύου για τον Ελλαδικό χώρο
- ▶ Απελευθέρωση του τομέα των μεταφορών

Η υλοποίηση των προτάσεων αυτών μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων αλλά και να απελευθερώσει εγχώριες επενδυτικές δυνάμεις.

4.2.iii Ενδυνάμωση της Επιχειρηματικότητας

Απαιτούνται παρεμβάσεις που θα διευκολύνουν την επιχειρηματικότητα στις δραστηριότητες της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και πιο συγκεκριμένα:

- ▶ Ένταξη των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις δράσεις γυναικείας και νεανικής επιχειρηματικότητας
- ▶ Ουσιαστική αναγνώριση των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως οικονομικού τομέα με ουσιαστική συμβολή και δυνατότητες ανάπτυξης με σκοπό την υποστήριξή του από το τραπεζικό σύστημα
- ▶ Προώθηση συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών με τη χρήση σιδηροδρόμων, φορτηγών οχημάτων, υποδομών λιμανιών και αεροδρομίων

4.2.iv Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας

Απαιτούνται παρεμβάσεις που θα ενισχύουν ουσιαστικά την ανταγωνιστικότητα των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και πιο συγκεκριμένα:

- ▶ Ενεργοποίηση όλων των άρθρων του Α. Ν. 3522/2006 αναφορικά με τις δραστηριότητες Logistics (π.χ. δημιουργία εμπορευματικών σταθμών, συνεργασία μεταφορικών και εμπορικών επιχειρήσεων)

- ▶ Ένταξη των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο άρθρο 3 του Α.Ν. 3522/2006 για τα πολυετή επιχειρηματικά σχέδια και τις ειδικές δράσεις καινοτομίας, αναβάθμισης της ποιότητας, κ.ο.κ.
- ▶ Υποστήριξη των επιχειρήσεων στην υιοθέτηση των υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας από τρίτους
- ▶ Ενίσχυση της δικτύωσης (clustering) των επιχειρήσεων (μεταποιητικών, εμπορικών και υπηρεσιών) για την ανάπτυξη ορθολογικών και ανταγωνιστικών δικτύων Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- ▶ Ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων (μεταποιητικών, εμπορικών και υπηρεσιών) για την ανάπτυξη ορθολογικών και ανταγωνιστικών υποδομών αποθήκευσης – διακίνησης με σκοπό την ενίσχυση του εμπορίου διεθνώς
- ▶ Ένταξη των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας στις δράσεις του ΕΣΟΑΒ (Ελληνικό Σχέδιο Οικονομικής Ανασυγκρότησης των Βαλκανίων)

4.2.v Ανάπτυξη του Ανθρώπινου Δυναμικού

Απαιτούνται παρεμβάσεις που θα εξελίσσουν και αναπτύσσουν το Ανθρώπινο Δυναμικό σχετικά με τις υπηρεσίες της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και πιο συγκεκριμένα:

- ▶ Συνεργασία με το εκπαιδευτικό σύστημα δευτεροβάθμιας και τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με σκοπό την ανάπτυξη σύγχρονων και καινοτόμων προγραμμάτων σπουδών σε ΑΕΙ, ΤΕΙ καθώς και τα Επαγγελματικά Λύκεια
- ▶ Ανάπτυξη επαγγελματικών περιγραμμάτων που θα καλύπτουν όλες τις δραστηριότητες της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- ▶ Σχεδιασμός και υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων συνεχιζόμενης κατάρτισης με σκοπό τη δια βίου εκπαίδευση των επαγγελματιών στις δραστηριότητες της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
- ▶ Σχεδιασμός συστήματος πιστοποίησης των επαγγελματιών στα επαγγελματικά περιγράμματα των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας

4.2.vi Δημιουργία Εθνικής Υπηρεσίας Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας είναι μοναδική και ορθώς χαρακτηρίζεται στρατηγική, για την ανάπτυξη των υπηρεσιών της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Απαιτείται, ως χώρα, να αντιμετωπίσουμε συνολικά και ολοκληρωμένα, με κεντρικό σχεδιασμό, στρατηγική, όραμα και προοπτική την Εθνική μας Υπηρεσία Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Επιβάλλεται, αφού οριοθετήσουμε την Εφοδιαστική Αλυσίδα ορθά, ως προϊόν, να την προβάλλουμε στοχευμένα στο εξωτερικό.

Επιβάλλεται η σκληρή μάχη για εξασφάλιση της πρόσβασης / σύνδεσης με τους πανευρωπαϊκούς άξονες (οδικούς, θαλάσσιους και σιδηροδρομικούς) και απόλυτος συντονισμός με τις αντίστοιχες πρωτοβουλίες και πολιτικές της ΕΕ.

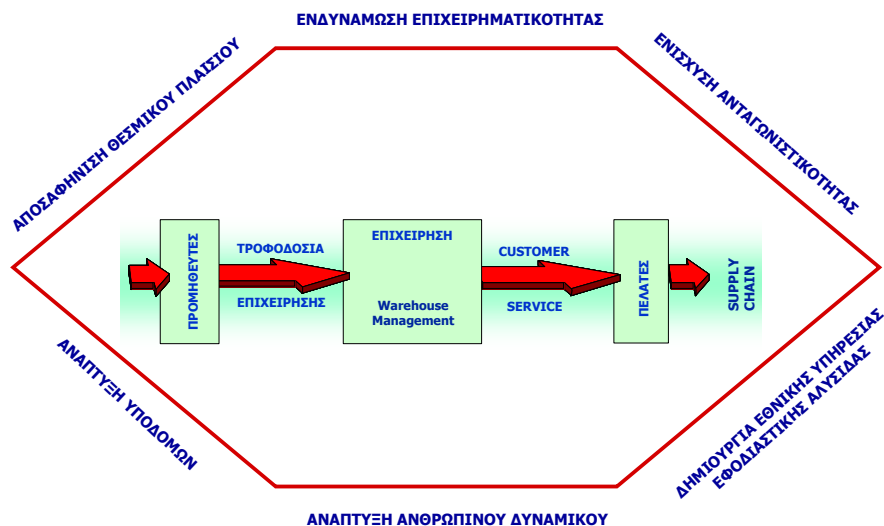
Επιβάλλεται η ένταξη των Εμπορευματικών Κέντρων στις υπάρχουσες και υπό δημιουργία Εφοδιαστικές Αλυσίδες (Transport Logistic Chains).

Απαιτείται η τυποποίηση και η αποσαφήνιση των κανόνων λειτουργίας (π.χ. αξιοποίηση των αρχών του E.C.R., αποσαφήνιση των πρωτοκόλλων επικοινωνίας των πληροφοριακών συστημάτων, κ.ο.κ.).

Στη συνέχεια παρουσιάζεται σχηματικά (Σχήμα 27) η Εθνική Στρατηγική για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Το σύστημα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, θα πρέπει να αποτελέσει μια ολοκληρωμένη και συνολική Εθνική Υπηρεσία. Έτσι θα κατορθώσουμε να την προβάλλουμε στο εξωτερικό με στόχο την ουσιαστική προσέλκυση και εκτροπή προς τη χώρα μας διεθνών εμπορευματικών ροών.

Η ανάλυση, ο σχεδιασμός, η στρατηγική και η προβολή της Εθνικής Υπηρεσίας Εφοδιαστικής Αλυσίδας θα πρέπει να βασίζεται σε ορίζοντα 10 – 15 ετών.



Σχήμα 27: Εθνική Στρατηγική για την Ανάπτυξη της Εφοδιαστικής Αλυσίδα

Άλλωστε η Ελλάδα έχει αποδείξει με τον πλέον λαμπρό τρόπο τις δυνατότητές της στην Εφοδιαστική Αλυσίδα, όταν σχεδίασε και διαχειρίστηκε άψογα τόσο τις Ολυμπιακές Μεταφορές (Olympic Transports), όσο και τα Ολυμπιακά Logistics (Olympic Logistics), αποσπώντας τα εύσημα από τη Διεθνή Οργανωτική Επιτροπή (IOC).

Το όραμα είναι η μετατροπή της Ελλάδας σε κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου όπου διαμέσου των λιμανιών, οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων και αεροδρομίων της θα διοχετεύονται υλικά και προϊόντα στις παρακείμενες χώρες της Βαλκανικής. Σημαντικό στοιχείο είναι η προσθήκη προστιθέμενης αξίας στα υλικά και προϊόντα, καθόσον αποθηκεύονται ή διέρχονται από τον ελληνικό χώρο.

Στο Σχήμα 28 αποτυπώνεται σχηματικά το όραμα για τη δημιουργία της χώρας ως Στρατηγικός κόμβος διαμετακομιστικού εμπορίου με προστιθέμενη αξία στη συνολική Εφοδιαστική Αλυσίδα.



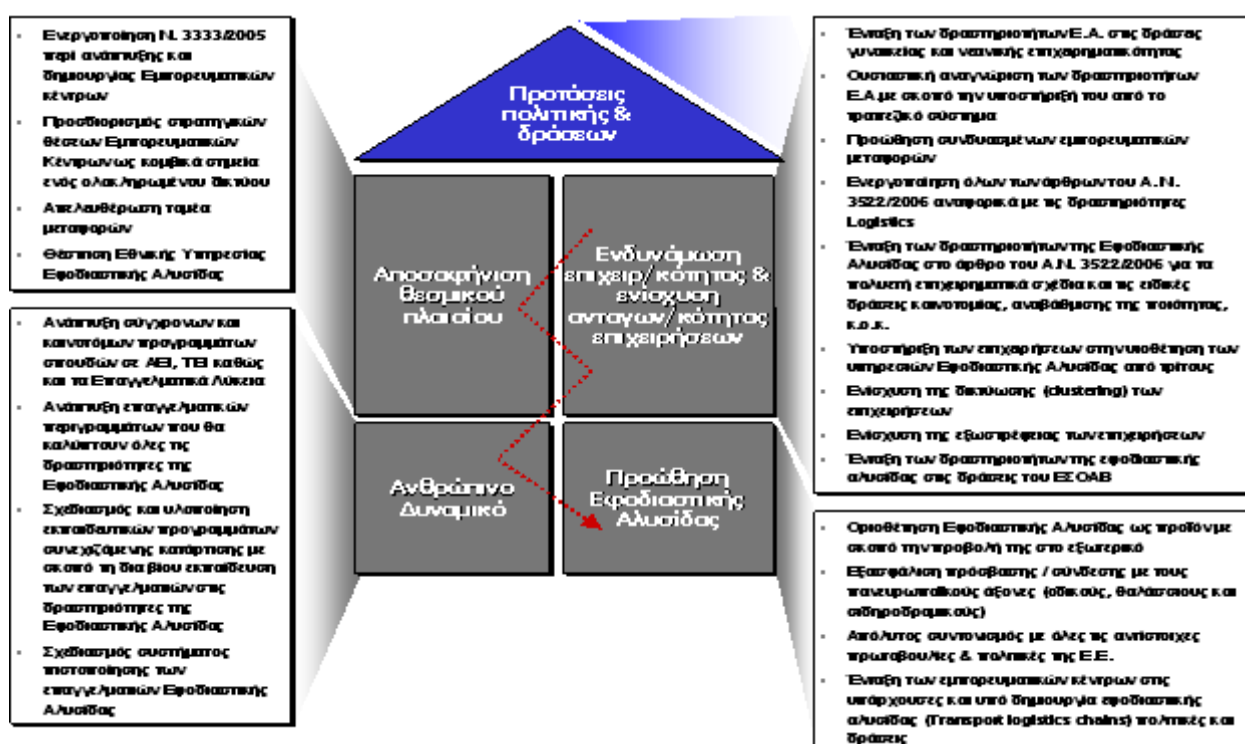
Σχήμα 28: Η Ελλάδα ως κομβικό σημείο του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου της Ν.Α. Ευρώπης

5 Προτάσεις πολιτικής & δράσεων για την στήριξη της Ανταγωνιστικότητας του συνόλου των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκαν οι 6 άξονες της Στρατηγικής με σκοπό την επίτευξη του οράματος:

«Η ΕΛΛΑΔΑ ΠΥΛΗ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ν.Α. ΕΥΡΩΠΗΣ».

Πιο συγκεκριμένα, οι προτάσεις πολιτικής και δράσεων που έχουν σχεδιασθεί για την επίτευξη του οράματος παρουσιάζονται στο Σχήμα 29.



Σχήμα 29: Παρουσίαση προτάσεων πολιτικής & δράσεων

Οι προτάσεις πολιτικής και δράσεων που αφορούν την ενδυνάμωση της Επιχειρηματικότητας & την ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ως δράσεις του Υπουργείου Ανάπτυξης, στα πλαίσια της υλοποίησης του Δ' Κ.Π.Σ. περιγράφονται παρακάτω.

5.1 Ένταξη των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στις δράσεις γυναικείας και νεανικής επιχειρηματικότητας

Σκοπός και στόχοι	Η ενδυνάμωση προσβασιμότητας αγροτικών και άλλων προϊόντων της ελληνικής περιφέρειας στα μεγάλα αστικά κέντρα
Περιγραφή	Η ελληνική περιφέρεια προσφέρει μεγάλη ποικιλία αγροτικών και άλλων προϊόντων με ουσιαστικά προβλήματα προσβασιμότητας (μεταφοράς, αποθήκευσης και διανομής) στα μεγάλα αστικά κέντρα. Προτείνεται η ενίσχυση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της ένταξης αυτών στα προγράμματα γυναικείας και νεανικής επιχειρηματικότητας που θα προκυρηχθούν στα πλαίσια της υλοποίησης του Δ' ΚΠΣ. Έτσι θα αναπτυχθούν επενδυτικές ενέργειες στις οποίες θα συμμετάσχουν νέοι και γυναίκες για τη βελτίωση του δικτύου διαχείρισης και μεταφοράς των προϊόντων αυτών που παράγονται κατά κύριο λόγο στην περιφέρεια.
Αναμενόμενα αποτελέσματα	▪ Η αύξηση της απασχόλησης ▪ Η δυνατότητα πρόσβασης των αγροτικών και άλλων προϊόντων της ελληνικής περιφέρειας στα μεγάλα αστικά κέντρα
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Νέοι και γυναίκες επιχειρηματίες της ελληνικής περιφέρειας

5.2 Ουσιαστική αναγνώριση των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως οικονομικό τομέα με ουσιαστική συμβολή και δυνατότητες ανάπτυξης

Σκοπός και στόχοι	Η ουσιαστική αναγνώριση των δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως οικονομικό τομέα με ουσιαστική συμβολή και δυνατότητες ανάπτυξης
Περιγραφή	Επιδότηση επιτοκίου δανεισμού για επιχειρηματικά σχέδια ανάπτυξης δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας.
Αναμενόμενα αποτελέσματα	Ενδυνάμωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Πολύ μικρές, Μικρές και Μεσαίες επιχειρήσεις βάσει του κανονισμού της Ε.Ε.

5.3 Ενίσχυση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Σκοπός και στόχοι	▪ Η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας ως κόμβου διαμετακομιστικού εμπορίου από και προς τα Βαλκάνια ▪ Ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών επιχειρήσεων στην επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα των Βαλκανικών χωρών
Περιγραφή	Η δράση αφορά στην ενίσχυση της διείσδυσης των ελληνικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής αλυσίδας στο εξωτερικό και κυρίως στα Βαλκάνια. Οι προτεινόμενες ενέργειες θα αφορούν: ▶ Στη δημιουργία ή περαιτέρω ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών στην ελληνική επικράτεια (π.χ. αποθηκευτικοί χώροι, εξοπλισμός, συστήματα ΤΠΕ, ζώνες ελεύθερου εμπορίου) ▶ Στην ανάπτυξη δικτύων μεταφορών (π.χ. οδικοί άξονες, σιδηροδρομικοί άξονες, λιμενικές εγκαταστάσεις) ▶ Στην απόκτηση της κατάλληλης οργάνωσης και επιχειρησιακής ετοιμότητας εκ μέρους των επιχειρήσεων ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του εγχειρήματος
Προϋποθέσεις	Μελέτες σκοπιμότητας / εφικτότητας για τις γεωγραφικές περιοχές και τους κλάδους στους οποίους θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα
Αναμενόμενα αποτελέσματα	▪ Η ανάπτυξη σύγχρονων διαμετακομιστικών κέντρων ▪ Η ενεργοποίηση τοπικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (π.χ. δήμων, τοπικών επιχειρήσεων) ▪ Η αύξηση της απασχόλησης
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Μεγάλες, Μεσαίες και Μικρές επιχειρήσεις

5.4 Πολυετή Επιχειρηματικά Σχέδια για την ενίσχυση των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Σκοπός και στόχοι	Η μείωση του κόστους της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως ποσοστού στο κόστος του τελικού προϊόντος
Περιγραφή	Η δράση αφορά στην ενίσχυση των ελληνικών επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας προς τρίτους που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό. Οι προτεινόμενες ενέργειες θα αφορούν: ▶ Στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▶ Στη βελτίωση της υποδομής των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▶ Στη βελτίωση της οργάνωσης των επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Αναμενόμενα	Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων παροχής

αποτελέσματα	υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Μεγάλες, Μεσαίες και Μικρές επιχειρήσεις
Προϋπολογισμός ανά πρόταση (ενδεικτικά)	- Μεγάλες επιχειρήσεις $\geq 3.000.0000$ € - Μεσαίες και Μικρές επιχειρήσεις $\geq 1.500.0000$ € Για επενδυτικά σχέδια διάρκειας 2-5 έτη

5.5 Δικτύωση (clustering) & συνεργασία – συνέργια επιχειρήσεων στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Σκοπός και στόχοι	Ο εκσυγχρονισμός των δικτύων διακίνησης και διανομής προϊόντων / εμπορευμάτων σε όλο το εύρος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Περιγραφή	Η δράση αφορά στον εξορθολογισμό και τον εκσυγχρονισμό των δικτύων διακίνησης και διανομής προϊόντων / εμπορευμάτων μέσω της ενίσχυσης των συνεργασιών ελληνικών μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων στο εσωτερικό της χώρας. Η ενίσχυση θα παρέχεται σε δικτυώσεις / συσπειρώσεις (clustering) - Μεγάλων επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα ή εισάγουν εμπορεύματα - Μεσαίων ή μικρών επιχειρήσεων που λειτουργούν ως ενδιάμεσοί τους, τοπικοί συνεργάτες - Εταιρειών παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας και θα αφορούν: ▶ Στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των επιχειρήσεων στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▶ Στη βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των ΜΜΕ ▶ Στην εισαγωγή ΤΠΕ για την ποσοτική πρόβλεψη και παρακολούθηση της λειτουργίας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (π.χ. WMS, ERP, Demand Planning, Inventory Control, DRP, ανταλλαγή στοιχείων EDI, GPS / GPRS, Fleet management κλπ) ▶ Στην εκπαίδευση των εργαζομένων που εμπλέκονται στη λειτουργία της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▶ Στην πιστοποίηση διαδικασιών σύμφωνα με διεθνή πρότυπα ποιότητας, υγιεινής και ασφάλειας. Η δράση δεν θα χρηματοδοτεί τη δημιουργία κτιριακών υποδομών, την αγορά εξοπλισμού αποθήκευσης και λοιπού εξοπλισμού για τη λειτουργία της αποθήκης
Αναμενόμενα αποτελέσματα	- Η βελτίωση της λειτουργίας και της αποτελεσματικότητας των δικτύων διακίνησης – διανομής - Η μείωση του κόστους διακίνησης – διανομής - Η μείωση του κόστους της εφοδιαστικής αλυσίδας ως ποσοστού στο τελικό κόστος του προϊόντος / εμπορεύματος
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Δικτυώσεις (κάθετες) στις οποίες θα συμμετέχει τουλάχιστον μια Μεγάλη επιχείρηση και ικανός αριθμός συνεργαζόμενων επιχειρήσεων με

	κατάλληλη γεωγραφική διασπορά 30 δικτυώσεις με μέσο όρο 5 επιχειρήσεων ανά δικτύωση
Προϋπολογισμός ανά πρόταση (ενδεικτικά)	≥ 1.000.0000 €

5.6 Δικτύωση (clustering) & συνεργασία – συνέργια επιχειρήσεων στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας με σκοπό την ενίσχυση της παρουσίας αυτών στις διεθνείς αγορές

Σκοπός και στόχοι	Ο εκσυγχρονισμός των δικτύων διακίνησης και διανομής προϊόντων / εμπορευμάτων σε όλο το εύρος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Περιγραφή	Η δράση αφορά στον εξορθολογισμό, εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των δικτύων διακίνησης και διανομής προϊόντων / εμπορευμάτων μέσω της ενίσχυσης των συνεργασιών ελληνικών μεταποιητικών, εμπορικών και εταιρειών παροχής υπηρεσιών στο εξωτερικό. Η ενίσχυση θα παρέχεται σε δικτυώσεις / συσπειρώσεις (clustering) • Μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα ή εισάγουν εμπορεύματα • Εταιρειών παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας και θα αφορούν: ▶ Στην ανάπτυξη αποθηκευτικών κέντρων και δικτύων διανομής ▶ Στην βελτίωση και στον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων αποθηκευτικών κέντρων και δικτύων διανομής ▶ Στην εισαγωγή ΤΠΕ για την συνολική παρακολούθηση της λειτουργίας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (π.χ. WMS, ERP, Demand Planning, Inventory Control, DRP, ανταλλαγή στοιχείων EDI, GPS / GPRS, Fleet management κλπ) ▶ Στην εκπαίδευση των εργαζομένων που εμπλέκονται στη λειτουργία της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▶ Στην πιστοποίηση διαδικασιών σύμφωνα με διεθνή πρότυπα ποιότητας, υγιεινής και ασφάλειας.
Αναμενόμενα αποτελέσματα	▪ Η ενίσχυση της παρουσίας των ελληνικών επιχειρήσεων στη διεθνή αγορά ▪ Η ανάπτυξη συνεργασιών και επέκταση των δικτυώσεων μεταποίηση – εμπορίου και εταιρειών παροχής υπηρεσιών ▪ Η δημιουργία και ο εκσυγχρονισμός σύγχρονων δικτύων

	Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο εξωτερικό
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Δικτυώσεις (κάθετες) στις οποίες θα συμμετέχει τουλάχιστον μια μεταποιητική, μία εμπορική και μία εταιρεία παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας 20 δικτυώσεις με μέσο όρο 3 επιχειρήσεων ανά δικτύωση
Προϋπολογισμός ανά πρόταση (ενδεικτικά)	≥ 3.000.0000 €

5.7 Υποστήριξη των επιχειρήσεων στην υιοθέτηση υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας από τρίτους

Σκοπός και στόχοι	Η ευρεία ενίσχυση των εταιρειών παροχής υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Περιγραφή	Η ενίσχυση των ΜΜΕ μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων με σκοπό την αξιοποίηση των υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας από εξειδικευμένες εταιρείες 3PL / Third Party Logistics. Η δράση αφορά: ▪ την ενίσχυση των επιχειρήσεων αυτών ως ένα άλλο ASP ▪ την πιστοποίηση των επαγγελματικών προσόντων των επαγγελματιών είναι υψίστης προτεραιότητας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ως εκ τούτου η πιστοποίηση των απασχολούμενων στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι προτεραιότητα
Αναμενόμενα αποτελέσματα	▪ Αύξηση των δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▪ Μείωση του κόστους της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ▪ Μείωση του κόστους των προϊόντων και εμπορευμάτων
Προϋποθέσεις	Δημιουργία επαγγελματικών περιγραμμάτων για όλες τις επαγγελματικές θέσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας και η ανάπτυξη και υλοποίηση πιστοποιημένων προγραμμάτων σπουδών για κάθε μία θέση εργασίας
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	Πολύ μικρές, Μικρές και Μεσαίες μεταποιητικές και εμπορικές επιχειρήσεις

5.8 Επαγγελματική κατάρτιση και πιστοποίηση Επαγγελματιών Προσόντων στον κλάδο της Εφοδιαστικής αλυσίδας

Σκοπός και στόχοι	Η δημιουργία στελεχών με τα κατάλληλα προσόντα
Περιγραφή	Η πιστοποίηση των επαγγελματιών προσόντων των επαγγελματιών είναι υψίστης προτεραιότητας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ως εκ τούτου η πιστοποίηση των απασχολούμενων στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να είναι προτεραιότητα
Αναμενόμενα αποτελέσματα	Η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών από τους εργαζόμενους στις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας

Προϋποθέσεις	Δημιουργία επαγγελματικών περιγραμμάτων για όλες τις επαγγελματικές θέσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας και η ανάπτυξη και υλοποίηση πιστοποιημένων προγραμμάτων σπουδών για κάθε μία θέση εργασίας
Τύπος δικαιούχων (ενδεικτικά)	120.000 άτομα (περίπου το 50% των απασχολούμενων στην εφοδιαστική αλυσίδα)

5.9 Δημιουργία Εθνικής Υπηρεσίας Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Σκοπός και στόχοι	Η δημιουργία κεντρικού φορέα συντονισμού και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας
Περιγραφή	Η Εθνική Υπηρεσία Εφοδιαστικής Αλυσίδας: - θα συνιστά ένα φορέα στα πρότυπα της γενικής Γραμματείας Έρευνας και Τεχνολογίας, που συζητάει κεντρικά με όλους τους ενδιαφερόμενους κοινωνικούς εταίρους, αναλύει συνολικά τα θέματα, χαράζει ολοκληρωμένη Εθνική Στρατηγική, προτείνει δράσεις και λύσεις ανά αρμόδιο Υπουργείο και συνολικά στην Κυβέρνηση, - θα αναλύει συνολικά και οριζόντια την Εθνική Εφοδιαστική Αλυσίδα - θα προβάλλει και προωθεί στοχευμένα τις υπηρεσίες Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο εξωτερικό - θα εντάξει τα ελληνικά εμπορευματικά κέντρα στις υπό δημιουργία Εφοδιαστικές Αλυσίδες (Transport Logistics Chains) - θα εξασφαλίσει τη σύνδεση των ελληνικών οδικών, θαλάσσιων και σιδηροδρομικών αξόνων με τους αντίστοιχους ευρωπαϊκούς - θα υποστηρίξει και ουσιαστικά προωθεί το όραμα για τη δημιουργία της Ελλάδος ως πύλη του διεθνούς εμπορίου για τις χώρες της Ν.Α. Ευρώπης

6 Βιβλιογραφία

1. "Business Logistics Management", *Ronald H. Ballou* – Prentice Hall
2. "Strategic Logistics Management", *Douglas M. Lambert & James R. Stock* – IRWIN
3. "Logistics and Supply Chain Management", *Martin Christopher* – Financial Times / Prentice Hall
4. "Logistics – Μεταφορές & Διανομή", *Σταμάτης Ανδριανόπουλος & Γιώργος Γιαννάτος (Συνεργασία: Ι. Κονταράτος)*
5. Κλαδική μελέτη "Third Party Logistics 2006", *ICAP A.E.*
6. Κλαδική μελέτη "Υπηρεσίες Διαμεταφοράς 2004", *ICAP A.E.*
7. Κλαδική μελέτη "Μεταφορές, Αποθήκευση & Logistics 2006", *HELLASTAT A.E.*
8. "Οδηγός σπουδών για Supply Chain & Logistics", *Περιοδικό Supply Chain & Logistics – Τεύχος Ιουλίου 2006*
9. "Εθνικό κεφάλαιο η εκπαίδευση logistics", *Περιοδικό Logistics & Management – Τεύχος Ιουλίου/Αυγούστου 2007*
10. "Η εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα", *Ανακοίνωση Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων / 06-2006*
11. "Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας", *Ανακοίνωση Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων / 06-2006*
12. "IMONODE: Efficient Integration of Cargo transport Modes & Nodes in Central Adriatic Danubian South Eastern European Space", Μελέτη ενταγμένη στην Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG IIB 2000-2006
13. "Υλοποίηση νέων απαιτήσεων Κεφ. XI-2 της Δ.Σ. SOLAS 74 και του ISPS Code για τις Λιμενικές εγκαταστάσεις", *Εγκύκλιος υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας*
14. "Κινητές και Ασύρματες εφαρμογές στις Μεταφορές και στην Εφοδιαστική", Μελέτη στο πλαίσιο τους Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας», Συντονιστές: Δρ. Γεώργιος Γιαγλής, (Τμήμα Διοικητικής Επιστήμης & Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Δρ. Ιωάννης Μίνης, (Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας & Διοίκησης), Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Rapporteurs: Κος Βασίλειος Ζεϊμπέκης, (Τμήμα Διοικητικής Επιστήμης & Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Δρ. Νικόλαος Αμπαζής, (Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας & Διοίκησης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου)
15. "The European Logistics Market", *Άρθρο Dr. Dieter W. Rebitzer*
16. "Ευρωπαϊκή Εφοδιαστική Αλυσίδα με κρίκους της την Ελλάδα», *Κων/νος Χρ. Αλεξόπουλος (Πρόεδρος Δ.Σ. Ελληνικής Εταιρεία Logistics)*
17. "Στην ελληνική αγορά θα επιβιώσουν οι μεγάλες και εξειδικευμένες εταιρίες Logistics", *Ιωάννης Γ. Κονταράτος*
18. "Υπόμνημα δημιουργίας Γενικής Γραμματείας Εφοδιαστικής αλυσίδας", *Ελληνική Εταιρεία Logistics, 05-2007*

19. "Είναι τελικά η Ελλάδα Logistics κόμβος; Και αν ναι, για πόσο ακόμα;", *Άρθρο του κ. Ανδριανόπουλου Σταμάτιου, Executive Consultant Planning A.E.*
20. "Προτάσεις για ανάπτυξη δικτύων", *Άρθρο του κ. Δημητρίου Α. Τσαμπούλα, Αναπλ. Καθηγητή στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Ε.Μ.Π.*
21. "Μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στην Ελλάδα, προκλήσεις και λύσεις", *Στρατής Αν. Ζαχαρίας BP Hellas (BP Oil, Refining & Marketing, Logistics East Med)*
22. "Η Κλειστή Αγορά Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης: Προβλήματα και Προοπτικές", *Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών*
23. "Είναι το κόστος μεταφοράς & διανομής ακριβό στην Ελλάδα; Μήπως ήρθε η ώρα να πάρουν οι logisticians στα χέρια τους το παιχνίδι των «συνδυασμένων μεταφορών»;", *Άρθρο του κ. Ανδριανόπουλου Σταμάτιου, Executive Consultant Planning A.E.*
24. "Η χρυσή πεντάδα των διεπαφών μεταξύ Logistics και Γενικής Διεύθυνσης", *Άρθρο του κου Μαύρου Αθανάσιου, Γενικό Δ/ντή Planning A.E.*
25. "Η χρυσή πεντάδα των διεπαφών Logistics & Δ/σης πληροφορικής", *Άρθρο του κου Χαλαμπίδου Δημήτριου, Business Sector Manager Planning A.E.*
26. "Η χρυσή πεντάδα των διεπαφών Logistics & Πωλήσεων", *Άρθρο του κου Παναγιωτόπουλου Γεώργιου, Business Sector Manager Planning A.E.*
27. "Materials Handling Handbook", *Planning A.E.*
28. "Ισχύοντες κανονισμοί για το περιβάλλον", *Αργυρού Μαριλένα, Γενική Διευ/τρια Supply Chain Institute of Southeastern & Central Europe*
29. "LIS: Ηλεκτρονική Επικοινωνία & Στρατηγικές Συμμαχίες", *Άρθρο του Δρ Παναγιώτη Κετικίδη, Πρόεδρο SEERC, Αναπλ. Γενικό Δ/ντή City College, Πρόεδρο Ελληνικής Εταιρείας Logistics, Παράρτημα Θεσσαλονίκης για το 2006-2006.*
30. "The Adriatic Corridor: Forecast Scenario", (with O. Schinas), *Proceedings of the 2nd International Congress on Transportation Research in Greece, Athens, February 2004, Στράτος Παπαδημητρίου (Επίκουρος Καθηγητής Τμ. Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς)*
31. "An Update of the Intermodal Link over the Adriatic Sea", (with O. Schinas, H.Psaraftis), *Proceedings of the International Association of Maritime Economists Annual Conference 2004, Izmir, Turkey, Στράτος Παπαδημητρίου (Επίκουρος Καθηγητής Τμ. Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς)*
32. "Towards 'smarter' supply and demand-chain collaboration practices enabled by RFID technology. In Doukidis, G. and Vrechopoulos, A.P. (Eds.), *Consumer Driven Electronic Transformation*, Springer Verlag, (2004), K. Pramataris, G. Doukidis, Καθηγητής Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών P. Kourouthanassis,
33. "Current Challenges for Intermodal Freight Transport and Logistics in Europe and the US", *Transportation Research Record, (to appear), Ζωγράφος Κωνσταντίνος (Καθηγητής Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Σταματοπούλου Μ.Α., A. Regan, (2004)*

34. "A Decision Support System for Airport Strategic Planning", Transportation Research Part C, (in press), *Ζωγράφος Κωνσταντίνος (Καθηγητής Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Σταματόπουλος Μ.Α. (2004)*
35. "Optimizing Intermodal Trip Planning Decisions in Interurban Networks", Proceedings of the 82nd Annual Transportation Research Board Meeting, January 12-16, 2003, Washington, D.C., *Ζωγράφος Κωνσταντίνος (Καθηγητής Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Μαδάς Μ.Α.*
36. "Emerging Trends in Logistics and their Impact on Freight Transport System: A European Perspective", Transportation Research Record, *Ζωγράφος Κωνσταντίνος (Καθηγητής Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Γιαννούλη Ι.Μ. (2002), (to appear).*
37. "Towards 'smarter' supply and demand-chain collaboration practices enabled by RFID technology. In Doukidis, G. and Vrechopoulos, A.P. (Eds.), Consumer Driven Electronic Transformation, Springer Verlag, Forthcoming" *Πραματάρη Κατερίνα (Επίκουρος Καθηγήτρια Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Δουκίδης Γεώργιος (Καθηγητής Τμ. Διοικητικής Επιστήμης και Τεχνολογίας, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών), Κουρουθανάσης Π.. (2004).*
38. "Defining Marketing and Logistics Customer Service within the Greek Food Industry" (Διεθνές Συνέδριο Marketing και Ανάπτυξης Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, International Society of Marketing and Development(ISMD)), *Λάιος Λάμπρος, Καθηγητής Τμ. Βιομηχανικής Διοίκησης και Τεχνολογίας, Πανεπιστήμιο Πειραιώς*
39. "The evolution and future of logistics and supply chain management", *Ronald H. Ballou - Case Western Reserve University*